



FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

ENQUÊTE

LA RUÉE SUR LES

991



TOUT SAVOIR
sur la plus recherchée
des 911 d'occasion

- >> Comparatif phase 1 / phase 2
- >> Tous les modèles
- >> La cote
- >> Les conseils

FRANCE: 7,50 € - BELGIQUE: 7,95 € - LUX: 8,70 € - ITA/ESP/POR: 8,80 € - ANDORRE: 7,80 €
CAD: 13,99 \$ - CH: 13,80 F\$ - DOM: 8,80 € - TOM: 12,00 XPF - LIBAN: 17500 LBP - MAROC: 90 MAD

VÉCU
J'ai acheté une 944 S2 cab

ESSAI COURSE
992 GT3 Cup

VOYAGE
Le Nord en 993 Carrera 4S

M 01983 - 363 - F: 7,50 € - RD



Sensations garanties.

Garantie Individuelle Porsche Approved.

Si votre Porsche a entre 2 et 15 ans*, il est possible qu'elle ne soit plus sous garantie. Vos Centres Porsche Toulon et Fréjus vous offrent un bon cadeau d'une valeur de 150 € TTC valable dans la boutique Porsche Driver's Selection, pour toute souscription de garantie individuelle Porsche Approved avant le 30 juin 2021.

Centre Porsche Fréjus

788 Rue du Général de Gaulle
83480 Puget-sur-Argens
Tél. : 04 94 19 99 00
frejus.centreporsche.fr

Centre Porsche Toulon

Avenue Gaspard Monge
83130 La Garde
Tél. : 04 94 16 00 00
toulon.centreporsche.fr



* La garantie Porsche Approved couvre votre véhicule jusqu'à son 15^{ème} anniversaire. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr rubrique Porsche Approved.



PORSCHE



Sommaire **INTERACTIF**

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P16 LA PORSCHE DU MOIS
991 GT3 RS Bleu Maritime 38B

P79 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6

P84 LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS
Mes secrets de pilotage :
Le Castellet 4ème partie

P86 COURRIER DES LECTEURS

P128 PORSCHE CLUBS

P132 LA COTE DE FLAT 6

P138 PETITES ANNONCES

P174 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET CARNETS DE VOYAGE

P177 CLUBS INDÉPENDANTS

P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT

ESSAIS

P36 COMPARATIF
991 Carrera S phase 1
vs 991 Carrera phase 2

P54 GUIDE D'ACHAT
Spyder 981

P70 ESSAI COURSE
992 GT3 Cup



MAGAZINE

P18 ENQUÊTE
La ruée sur les 991
Tout savoir sur la plus recherchée des
911 d'occasion

P50 ACTUALITÉ
Porsche Exclusive lance une division
sur-mesure

CLASSIC

P90 ACTUS

P92 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Dans les forêts anglaises en Opel !

P96 CARNET DE VOYAGE
Le Nord en 993 Carrera 4S

P112 VÉCU
J'ai acheté une 944 S2 Cabriolet

P118 PORTRAIT
John Krsteski

P138 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Collector RS / GT3



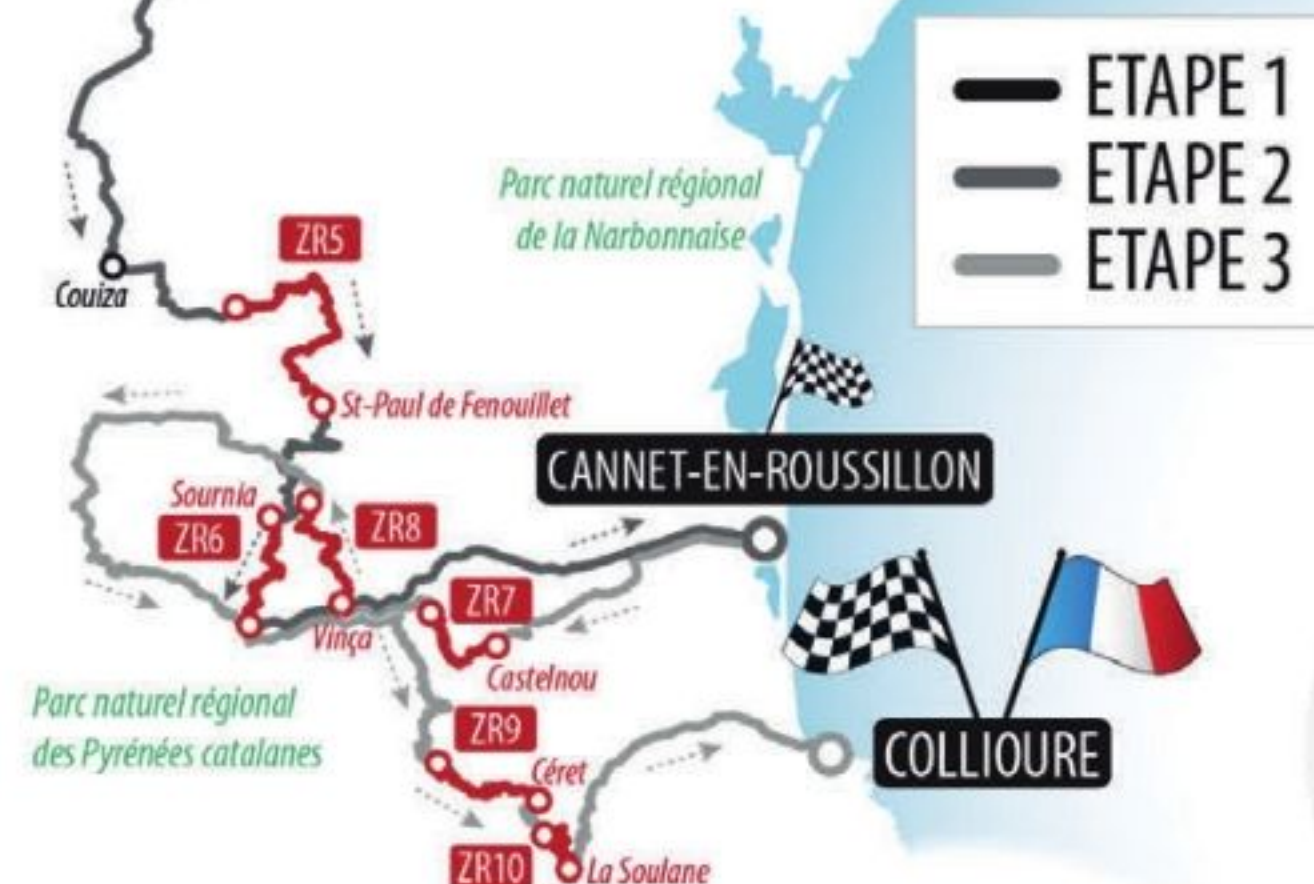


VIVRE L'EXPERIENCE UNIQUE SUR ROUTES FERMÉES



La Région des Cévennes ! Le Pays des Championnats d'Europe et de France. Théâtre des plus grands rallyes français et européens depuis plus de 50 ans : Critérium des Cévennes, Rallye des Garrigues, Ronde Cévenole
Trois étapes, **10 Spéciales** (200 km de routes fermées sur un total de 780 km, soit + de 20%),

VIVEZ UN VRAI RALLYE AU VOLANT DE VOTRE GT
du 23 au 25 Septembre 2021



WWW.MILLESIMCLASSICRALLY.COM

RÉDACTION / ADMINISTRATION

Tél. : 03.22.60.03.63

Directeur de la publication

Représentant légal

Marc Zighera

Directeur de la rédaction

Marc Zighera

Rédacteur en chef

Marc Joly / mjoly@flat6editions.fr

Rédacteurs Graphistes

Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr

Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr

Secrétaire de rédaction

Anne Malbrand / amalbrand@flat6editions.fr

Conception graphique

Nathalie Jacquemin

Responsable Digital

Thomas Schenck / tschenck@flat6editions.fr

Petites Annonces / Abonnements

Anciens numéros / Fabrication

Flat 6 éditions - Garopôle

Place de la gare - 80100 Abbeville

Tél. : 03.22.60.03.63

contact@flat6editions.fr

Ont participé à ce numéro

Thomas Schenck, Gérard Joly, Jürgen Barth,

Dominique Maroni, Valérie Sion,

Romain Dumas, Christophe Gasco,

Grégory Galiffi, Fabien Caron

Correspondants étrangers

Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah (D)

**Gestion des ventes au numéro
et de la promotion**

(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)

A Juste Titres

Alexandre Campi / a.campi@ajustetitres.fr

Réassort et quantités modifiables sur

Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Newsletter

Vincent Bourbon / vbourbon@flat6editions.fr

Impression

Léonce Deprez - ZI « Le Moulin » - 62620 Ruitz



Origine du papier

intérieur - Allemagne

couverture - Belgique

Taux de fibres recyclées : 0%

Certification : PEFC

Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne

Ptot : couverture 0,01 kg/tonne

Distribution

France Messagerie (France), Tondeur (Belgique)

IMPRIME EN FRANCE / ISSN : 1156-9425

RÉGIE PUBLICITAIRE

RST communication

55 Chemin du Liseron - Lieudit Surle

83230 Bormes les Mimosas

Tél. : 04 98 01 50 50

flat6regie@orange.fr

Directeur de la publicité

Christian Tahon : 06 08 28 72 10

Responsable de clientèle

Naziha Laroussi : 06 67 97 46 30

Flat6 Magazine
est membre du



www.flat6mag.com

Facebook : flat6magazine

Instagram : flat6magazine



Edito

30 ANS
FLAT6
Magazine



Enfin libres ?

Ne nous avançons pas trop vite, mais à l'heure où j'écris ces lignes, il y a un parfum de liberté dans l'air. Nous sommes mercredi 19 mai, depuis ce matin, les terrasses, les magasins et les cinémas ont rouvert, il semblerait bien qu'on entrevoit enfin le bout du tunnel. S'ajoute à cela l'espoir que le printemps finisse par arriver (il est aux abonnés absents pour le moment), et qu'on reprenne le chemin des concentrations Porsche. Ainsi que, petit à petit, de tous les grands événements que nous aimons tant. La saison Porsche devrait finalement démarrer les 12 et 13 Juin avec la fête des Classics en Provence, puis tout va s'enchaîner vite, notamment avec le festival Porsche à Cannes. Pour le moment, même le salon Retro Classics à Stuttgart est toujours programmé en juillet. Mais là nous avons de légers doutes... Bref, l'espoir de jours meilleurs est enfin de mise, ce qui me donne l'envie de vous encourager à revivre à fond votre passion. J'imagine ne pas avoir besoin de beaucoup vous convaincre, car vous y êtes déjà sûrement, à fond, mais j'entends par là que ce n'est plus le moment d'attendre : vous avez envie d'acheter votre première Porsche ? De changer la vôtre ? De participer à des activités clubs ? D'aller rouler en circuit ? N'hésitez plus, allez-y, foncez. Je dirais même plus, soyez nombreux à manifester votre plaisir de vivre

cette belle passion ! Il faudra, dans les mois et années à venir, montrer à tous combien nous aimons le monde de l'automobile, et celui des Porsche en particulier, en se déplaçant sur tous les grands événements, en levant le pouce devant le passage de belles autos (Porsche ou autres marques), bref, en manifestant notre passion, et en l'affichant fièrement. Nous savons que les français sont encore, dans leur très grande majorité, attachés aux belles voitures, et aux voitures en général. Mais une minorité voudrait nous faire croire que ce n'est plus le cas. A nous tous de démontrer le contraire, dans une démarche volontaire et positive.

Notez que certains n'ont pas attendu de lire cet éditto avant de foncer, si l'on en croit la ruée actuelle sur les Porsche 991 d'occasion. A chaque chose malheur est bon : le scélérat malus de 30 000€ sur les modèles neufs a fait se reporter les achats sur les occasions récentes, au bénéfice tout entier de la génération 991, ce qui nous a donné l'envie de recomparer la phase 1 à la phase 2. Et tant qu'à foncer, je vous invite, entre autres, à lire l'essai de la 992 GT3 Cup. Sur piste mouillée, ce fut très... intense ! Bonne lecture, et bonne reprise à tous.

Marc Joly

Pour trouver facilement Flat6 Magazine : www.zeens.fr

Tous les textes et photos sont placés sous copyright Flat 6 Magazine et sont interdits de reproduction sous quelque forme que ce soit sans accord préalable. L'envoi de textes ou photos implique l'accord des auteurs et modèles pour une reproduction libre de tous droits et suppose que l'auteur se soit muni des autorisations nécessaires à la parution. Les textes et documents envoyés à la rédaction ne sont pas retournés à leurs auteurs, y compris les annonces photo. Les annonces publiées dans Flat 6 pourront être réutilisées à titre gracieux.

LES GRANDES DATES À VENIR

11 AU 13 JUIN

Fêtes des Classic en Provence

www.mediterranee-porscheclub.fr

18 AU 20 JUIN

Festival Porsche à Cannes

www.mediterranee-porscheclub.fr

18 AU 20 JUIN

Carrera Cup à Spa-Francorchamps

24 AU 27 JUIN

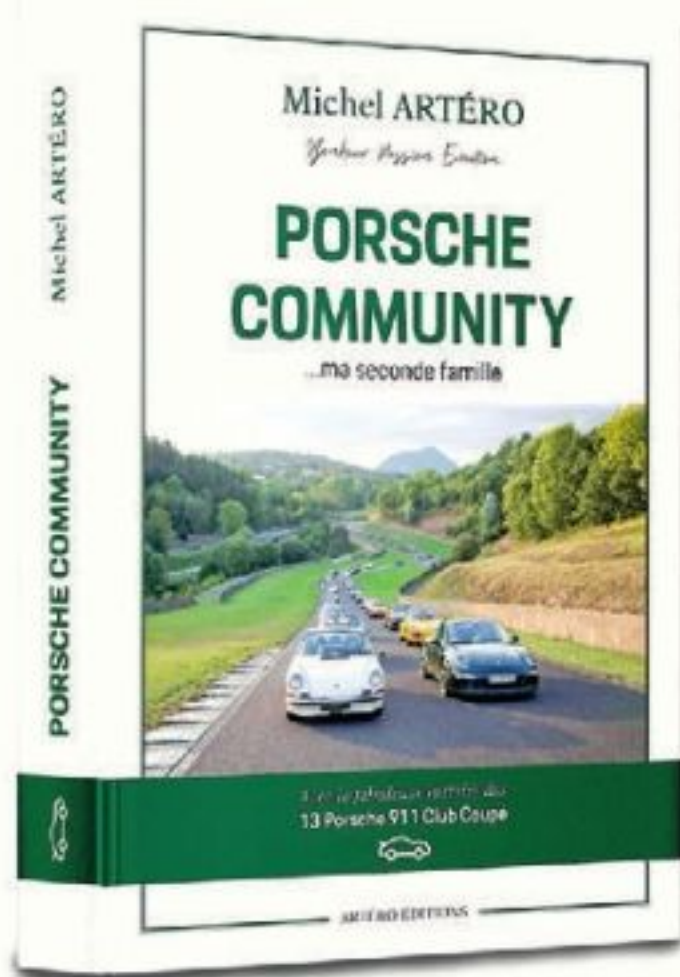
Rallye Flat 6 Magazine en Corse

www.rallystory.com

8 AU 11 JUILLET

Salon Stuttgart Retro Classics

www.retro-classics.de



Le livre de Michel Artéro est arrivé !

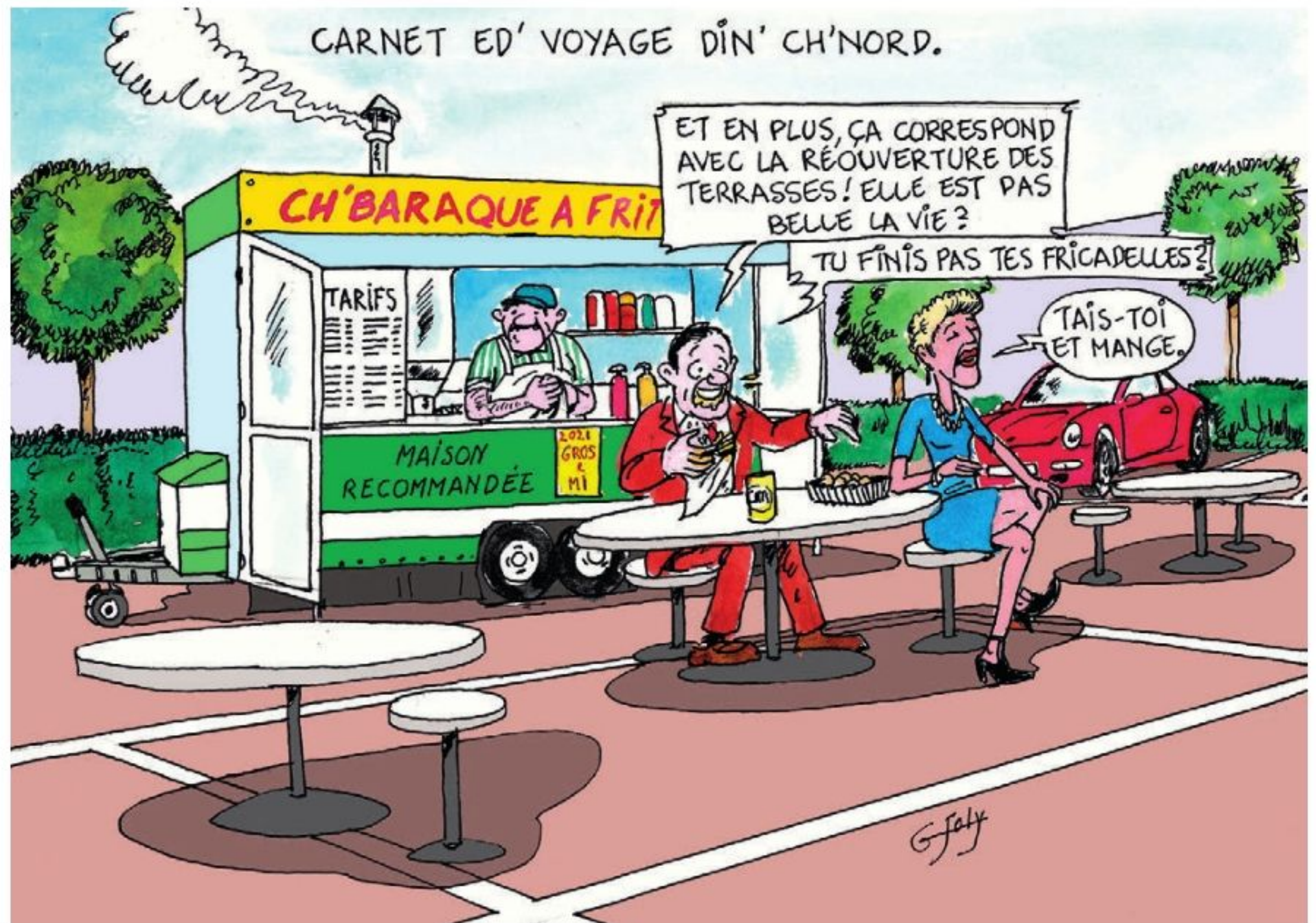
Nous vous avons parlé à plusieurs reprises de ce livre très attendu, signé Michel Artéro, sur la Porsche Community. Pour rappel, Michel a été président de la fédération des clubs Porsche de France. Très impliqué dans ce petit monde qui nous passionne tant, il a décidé d'écrire un livre pour nous en parler, ce qui est totalement inédit. Sachez que son livre vient de sortir, et qu'il est arrivé dans nos bureaux le jour-même de notre bouclage !

Nous n'avons donc bien sûr pas eu le temps de le lire, mais sommes impatients de le faire !

Vous pouvez vous le procurer, ou sa version Collector, sur le site fraîchement créé :

www.artero-editions.com.

Achat du livre et paiement sécurisé en ligne, livraison sous 3-5 jours ouvrés.



Porsche Tequipment lance le coffre de toit Performance

Facilité d'utilisation au quotidien et performances : des caractéristiques apparemment contradictoires que Porsche a toujours su combiner avec succès dans ses produits. Cela vaut également pour le nouveau coffre de toit Performance. Outre le nouveau design, il a une capacité de 480 litres et a été testé sur la nouvelle Taycan Cross Turismo à des vitesses allant jusqu'à 200 km/h. Les essais et tests pour les autres modèles auront lieu successivement. Il est d'ores et déjà disponible dans les Centres Porsche.



VOTRE ASSURANCE PORSCHÉ

AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

ASSURANCE COLLECTION DÉS 10 ANS REGROUPANT DES VÉHICULES MODERNES ET ANCIENS DANS UN SEUL CONTRAT

- Porsche de +10 ans (d'une valeur de 30000€) _____ 690€*
- Boxster 718 S, Cayman S _____ 740€*
- Macan, Cayenne, Panamera Turbo, 991 S _____ 890€*

* Exemple à partir de : tarif annuel selon zone, conditions d'accès respectées

GARANTIES TOUS RISQUES : avec assistance 0 km et sécurité du conducteur. **USAGE :** promenade, - 8.000 km/an, bonus 0.5

CABINET Christophe MERIAN depuis 1987

n° orias 07012543

Tél. 03 88 54 29 39 - Fax 03 88 54 28 10 - christophe.merian@wanadoo.fr

À la hauteur de sa légende.

Entre service et technicité.

L'entretien et les services qui accompagnent une Porsche se doivent d'être à la hauteur de ce que l'on peut attendre de ses performances.

Les Centres Porsche Caen et Rouen ont le plaisir de soutenir Raymond Narac, vainqueur des 24 heures du Mans 2013 en catégorie GT Am, qui participe cette année à la Porsche Carrera Cup France au volant d'une 911 GT3 Cup type 992.

Centre Porsche Caen
422 Avenue des Dignes
14123 Fleury-sur-Orne
Tél. : 02 31 70 99 11
caen.centreporsche.fr

Centre Porsche Rouen
2 Rue Albert Einstein
76150 Saint-Jean-du-Cardonnay
Tél. : 02 35 76 03 62
rouen.centreporsche.fr



Crédit photo : Alexis Goure



PORSCHE

Pièces détachées neuves pour votre Porsche.
Que pour votre Porsche.

ROSEPASSION.com

Encore plus de pièces...

pour votre 356 911 912
914 924 928 930 944
964 965 968 986 987
993 996 997 boxster
cayman ou cayenne

Commandez nos catalogues sur le site :
PIÈCES 911 et PIÈCES SPORT

NOUVEAU
SITE
INTERNET

ROSE PASSION
Catalogues des catalogues

Recherche par mot-clé
Saisie par référence

Choix du véhicule
Tous les modèles

Mon compte
Ouvrez une session

Mon panier
0 articles

Toutes les pièces pour tous les véhicules !
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 964, 965, 968, 993, 996, 997, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne !

SELECTIONNER VOTRE VÉHICULE

991 993 Turbo 996 996 GT3 996 Turbo

Nos GARANT

48h

ROSE PASSION propose en vente par correspondance
des pièces neuves pour tous modèles **à partir de 1950...**

Pour une commande simple et rapide, sélectionnez vos pièces
directement sur notre site internet : www.rosepassion.com



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930 - Mail contact@rosepassion.fr
ROSE PASSION - BP 40075 - 54703 PONT A MOUSSON CEDEX





MERCREDI 16 JUIN
À 14H, FONTAINEBLEAU

Vente Osenat

Le 16 juin prochain aura lieu au sein de l'historique Hôtel des ventes de Fontainebleau, la vente de Montres de collection, sous le marteau de Maître Jean-Pierre Osenat. Passionnés et collectionneurs sont attendus à 14h00 à l'Hôtel d'Albe pour le début de la vente. Vous pourrez y admirer des montres d'exception dans un état remarquable, issues des plus grandes maisons horlogères tel que Patek Philippe ou Audemars Piguet. Il y aura également des marques spécialisées dans les montres plus sportives tel que Breitling, Omega ou encore Rolex. Enfin, la vente sera enrichie de modèles à complications, résultant d'un savoir-faire exceptionnel comme seul Breguet est capable de réaliser. Cette vente de montres intronise la prochaine vente d'Automobiles de collection, également présentée à Fontainebleau, qui aura lieu le 21 juin prochain à partir de 14h00. Les montres seront exposées au grand public à Fontainebleau du 14 au 16 juin de 10h00 à 18h00. Pour plus d'informations contactez M. Hugo Page, Directeur du département Montres de collection :
+ 33 (0)1 80 81 90 02
montres@osenat.com

Le futur Macan 100 % électrique sort de l'ombre

Même s'il faudra encore attendre 2023 pour s'en porter acquéreur, Porsche communique déjà sur son futur Macan 100 % électrique. Le constructeur nous affirme que d'ici là, les prototypes du futur SUV de la marque auront parcouru quelques 3 millions de kilomètres, sur les routes les plus exigeantes du monde par leur tracé ou leurs conditions climatiques. En attendant, les premiers prototypes, extrêmement camouflés, commencent déjà à quitter les pistes d'essai de Weissach pour s'affranchir du monde réel. Réel car une vingtaine de « prototypes numériques » ont d'ores et déjà parcouru d'innombrables kilomètres d'essais dans des environnements virtuels. Gain de temps, optimisation des coûts mais aussi préservation des ressources naturelles justifient ces modèles « virtuels » qui sont d'une aide précieuse dans les domaines de l'aérodynamique, de la gestion de l'énergie, de l'acoustique et des fonctionnalités des organes de commande et d'affichage du véhicule. Rassurez-vous, ces données ont permis de créer les premiers prototypes physiques et Porsche compte bien faire de son futur Macan « le modèle le plus sportif



du segment » affirme Michael Steiner, membre du Directoire de Porsche AG. En attendant, nous savons déjà que ce modèle 100 % électrique sera la première Porsche construite sur une nouvelle plateforme spécifique (Premium Platform Electric) et qu'une nouvelle déclinaison du Macan doté d'une « motorisation conventionnelle » (dixit Porsche) sera commercialisée au cours de l'année 2021. « Dans le futur, les déclinaisons thermiques et 100 % électriques du Macan feront l'objet d'une commercialisation simultanée » d'après les propos de Michael Steiner. Le moteur thermique n'est pas mort, donc ! Voilà qui devrait rassurer les porschistes « traditionnels » les plus inquiets...
Fabien Caron

Des précisions sur la 992 Sport Classic



Nous avons déjà évoqué l'arrivée imminente de la Porsche 992 Sport Classic le mois dernier dans nos colonnes. Selon toute vraisemblance, la Sport Classic devrait être le second modèle de la série Heritage Design Edition après la 992 Targa 4S. Il faut avoir l'œil, mais nos informateurs ont décelé la présence d'un badge sur la grille arrière, ce qui ne fait que confirmer cette hypothèse. Esthétiquement, les dernières photos confirment la présence d'un toit à double bossage et d'un aileron queue de canard, et l'absence d'écoques de refroidissement dans les ailes arrière indique

que le constructeur devrait prendre une Carrera S ou 4S comme base, et non une Turbo S comme nous l'indiquions. Il faut dire que le bouclier avant de Turbo a de quoi induire tout le monde en erreur. Enfin, la Sport Classic disposerait d'un capot spécifique : les rainures sont plus rapprochées que sur le capot d'une Carrera, et ce afin d'être dans la continuité du double bossage du toit. C'est peu de dire que cette série limitée est attendue avec impatience. Malheureusement, aucune date de présentation n'est encore confirmée...
TS

Dimitri TOILLON
25150 PONT DE ROIDE
Orias : N°07020719

Allianz
AGENT GENERAL

PARTAGEONS ENSEMBLE NOTRE PASSION



Porsche Club
Bourgogne Franche-Comté



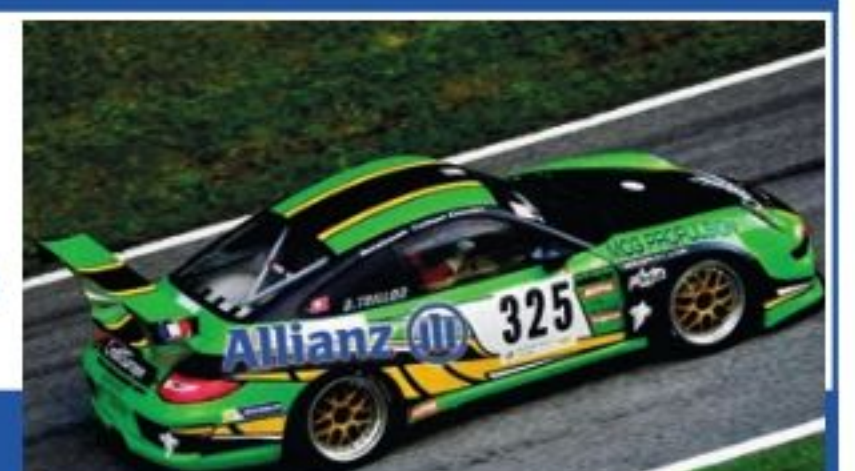
SPONSOR OFFICIEL

Contactez-nous 03.81.92.41.93 / mail : toillon.pontderoide@allianz.fr



- ④ TARIFS PREFERENTIELS SUR MESURE JUSQU'À -65%
- ④ ASSISTANCE PRESTIGE, GESTION PERSONNALISÉE
- ④ USAGE AVEC OU SANS KILOMETRAGE LIMITE / CIRCUIT INCLUS
sans démarche supplémentaire hors compétition et/ou épreuves chronométrées
- ④ AVEC OU SANS FRANCHISE hors catastrophes naturelles

VOTRE PARTENAIRE ASSUREUR DANS LE GRAND EST



CRÉATEUR DE GARAGES SUR-MESURE



CAREA-DESIGN
UN GARAGE À VOTRE IMAGE

- Toutes marques de voitures
- Une prestation clés en main
- Une identité visuelle unique
- Des matières nobles
- Bureau d'études 3D



TÉL : +33(0)9 77 61 01 46 - WWW.CAREA-DESIGN.FR - GARAGES@CAREA-DESIGN.FR

Votre future Salle de Cinéma Privée ?



VOTRE CINÉMA

- Prestation Clés en main
- France et International
- Isolation et traitement acoustique
- Brevets du cinéma professionnel



800 PHOTOS, REPORTAGES VIDÉO, EXPLICATIONS

Tél : +33(0)9 62 03 31 24 - www.votrecinema.fr - contact@votrecinema.fr



Racetrack Days, Club 911 IDF, Roscar GT Challenge

Cap sur le mois de juin, avec une date sur le Circuit de Nogaro ! Vendredi 18 et samedi 19 juin (circuit Paul Armagnac - Nogaro 3,636 km). A cette occasion, les véhicules multimarques seront accueillis pour du roulage en sessions, avec des groupes homogènes en fonction du type de votre auto. Aussi, le samedi 19 juin aura lieu la 105ème épreuve du Roscar GT Challenge.

Événements suivants :
samedi 31 juillet et 1er août
(Paul Ricard 5.8 km),

samedi 11 et
dimanche 12 septembre
(Paul Ricard
5.8 km)
vendredi 17 et
samedi 18 septembre
(Lédenon 3,151 km).

Racetrack Days :
09 83 90 91 93 -
team@racetrack-days.com
Club 911 IDF : 09 83 90 91 93
team@club911idf.com
Roscar GT Challenge :
06 07 78 02 25 -
team@racetrack-days.com

HISTOIRES DE COULEURS

Bleu Nogaro métallisé Z5M

Côté couleurs... la récente 991 GT3 semble enflammer l'imagination du service Marketing de Porsche AG. Ne boudons pas notre plaisir devant ce bouquet de teintes « Héritage » qui nous ramène aux débuts des années 1990. Ce sont d'abord 2 exemplaires Mint Green uni 22R et Ruby Star uni 82N qui ont rejoint le parc du Porsche Expérience Center d'Hockenheim. Un clin d'œil sympathique à la mythique 964 Carrera RS dont la version Cup fit ses premiers pas sur le Hockenheimring. Plus original, l'exemplaire Nogaro Blue Metallic commandé par l'importateur belge (Photo). Bleu Nogaro métallisé, une teinte Audi millésime 1994 qui ressemble à s'y méprendre à Bleu Maritime uni millésime 1991. Avec raison peut être...



Bleu Nogaro métallisé habilla la radicale Audi 80 RS2 break montée dans les locaux de Porsche Zuffenhausen. Si cette teinte se rapproche des Voodoo Blue uni 5VL ou Club Blue uni W60, elle tire son originalité de sa finition métallisée, unique dans ces nuances de bleu moyen. A suivre...

*Nogaro Blue Metallic est une des 50 références PTS 992/718

D.MARONI

Porsche avec Penske et Multimatic pour son retour au Mans !

Le grand retour de Porsche dans le championnat WEC est prévu pour 2023. On y attend, outre Toyota déjà présent, des grands noms comme Peugeot, Audi, Ferrari et d'autres grands constructeurs, et l'édition 2023 des 24 heures du Mans s'annonce déjà comme étant grandiose. Rappelons que le retour de ces grands constructeurs a été motivé par une simplification des règlements, des voitures et une réduction drastique des coûts, sans oublier la volonté de rattacher plus clairement chaque voiture de course à l'identité de la marque. Porsche y travaille donc d'arrache-pied, et a fait ce mois-ci deux grandes annonces, la plus importante étant l'association avec le team américain Penske, ou quand deux légendes se retrouvent : Roger Penske a déjà fait triompher les Porsche par deux fois : en 1972 et 1973 en championnat Can-am avec les monstrueuses 917/10 et 30, puis à la fin des années 2000 avec le RS Spyder LMP2 en championnat Imsa. Entre deux, Penske a rafflé de multiples titres en formule Indy, et victoires aux

500 miles d'Indianapolis, entre autres. Non seulement cette annonce ravit tous les porschistes, mais en plus, pour la première fois, Porsche et Penske travailleront vraiment ensemble. Ce ne sera pas Porsche qui confiera des autos à Penske pour les faire rouler aux USA, mais bien une association pour courir dans le monde entier. Une annonce exceptionnelle, qui nous rend encore plus impatients d'y être. Par ailleurs, Porsche a également annoncé son partenariat avec le fabricant de châssis Multimatic pour la conception du futur proto LMDH. L'histoire est en marche, le futur s'annonce passionnant ! MJ



DEVIS EN LIGNE SOUS 24H OU TÉLÉPHONE
INTERLOCUTEUR DÉDIÉ

N° ORIAS : 07 015 532 - ©P.A.B. Photos



PASSION
RAPIDITÉ
EXIGENCE

CABINET RUGGIERO ASSURANCES

ASSUREUR DE VOTRE PASSION

TARIFS SPÉCIAL PORSCHE : MACAN, 996, 997, CAYMAN, BOXSTER

Assurances véhicules de Prestige (Tous Risques étendue)
Offre moins de 8000 kms ou illimité - Franchises réduites
Remise fidélité jusqu'à -20 % - Sorties Club incluses*
(*Sur demande)

Contactez Karine pour un devis personnalisé - 05.56.82.65.12 - cabinet.ruggiero@gmail.com

WWW.CABINET-RUGGIERO-ASSURANCES.FR



PALSTM
par Autolight Systems

ALLUMAGE AUTOMATIQUE DES PHARES

Sans changer le commutateur de votre PorscheTM



- = LIGHTS OFF
- HOME > HOME • AUTO
- ☾ > ☾ • AUTO
- ☾ = ☾ MANUAL

Pour PorscheTM **911/997.1.2**
Boxster Cayman 987.1.2
Cayenne 955/957

La nuit, en tunnel ou parking
Au-delà de 80km/h de jour
Homologué CE (E11)

Commandez sur
autolightsystems.com



COM AND SEE

Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

 **17,18 et 19"**

Jantes Fuchs

Accessoires FUCHS : casquette, porte-clés, montre, nettoyant...





Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930
ROSE PASSION - BP 40075 - 54703 PONT A MOUSSON CEDEX

ROSEPASSION.COM

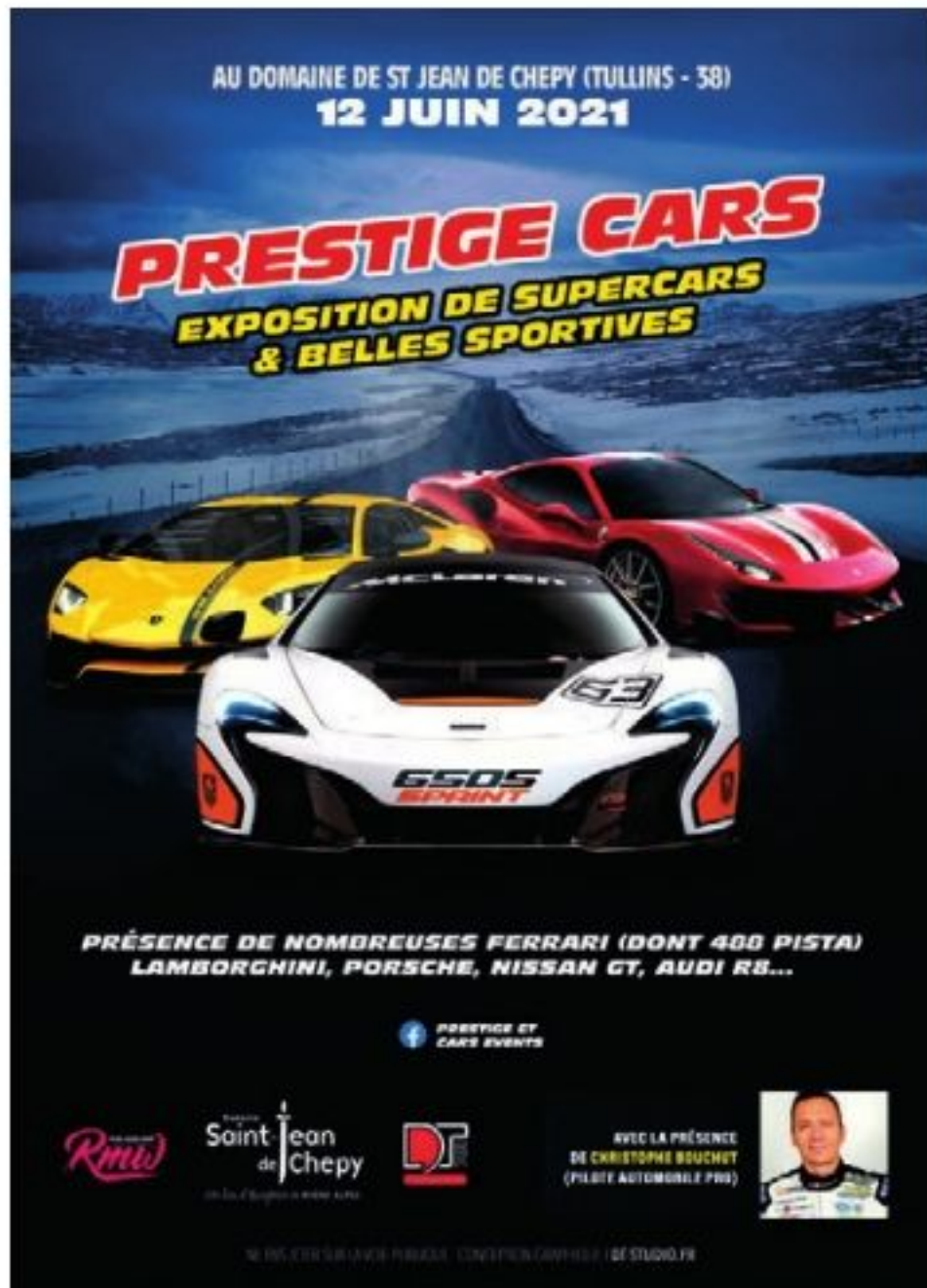
Le Porsche Experience Center au féminin

Le Porsche Experience Center Le Mans (PECLM) lance son nouveau stage de pilotage, le Stage Porsche Track Experience Precision : Au féminin.

Exclusivement réservée aux femmes, la première édition aura lieu le 10 juillet 2021. Au programme, des ateliers sur circuit et conseils individuels, suivis de séries de roulage réalisées dans des conditions optimales. Pour y participer, le seul prérequis est d'être une femme.

« Le lancement de ce stage 100% féminin a pour but de faire découvrir le plaisir du circuit à un maximum de femmes, et notamment les débutantes qui y trouveront un cadre adapté et ludique pour vivre l'expérience Porsche », déclare Anne Meyer, Manager du PECLM.

Il est d'ores et déjà possible de s'inscrire au Stage Porsche Track Experience Precision : Au féminin : <https://porsche-experience-center.fr/>



Cars and coffee en Isère

Béatrice Château organise un Cars and Coffee le 12 juin, à Voiron (lieu : Escape One), avec la présence de l'association "Claire" pour la recherche contre le cancer.

Cette journée sera dédiée à Claire, décédée en septembre dernier.

Seront aussi présents : Christophe Bouchut, le parrain vainqueur des 24h du Mans en 1993, quadruple champion de France en Porsche Cup. Carole Montillet médaillée d'or au JO. Stéphane Bonnat champion du monde en Chocolat. Le club Porsche Flat Club Dauphiné. b.chateauradiomillennium@gmail.com

Carnet

Bill Whittington (1949-2021)

Le pilote américain Bill Whittington s'est tué le 25 avril dernier dans un accident d'avion. Il n'avait que 71 ans. Incroyable coïncidence, il est décédé quelques semaines seulement après Manfred Kremer, grâce à qui il a obtenu sa plus grande victoire, aux 24 heures du Mans 1979, sur la Porsche 935 K3, partageant le volant avec son frère Don et Klaus Ludwig. Il a par ailleurs beaucoup roulé en Imsa, en Nascar et formule Indy. Bill Whittington traina longtemps derrière lui une réputation sulfureuse, ayant eu plusieurs fois maille à partir avec la justice, mais nous retiendrons surtout l'image de cette victoire au Mans !

Porsche Track Experience Anniversaire

Cette année le programme Porsche Track Experience fête ses 10 ans au Mans et l'équipe du #PECLM vous propose un événement haut en couleur pour cette occasion, le 14 juillet prochain. Au programme : Roulage sur le circuit Bugatti. Challenges de conduite inédits sur le circuit Maison Blanche. Pique-nique convivial en bord de piste. Baptême de piste en passager d'un instructeur-pilote avec la nouvelle GT3. Et bien d'autres surprises...

Tel : 02.43.40.09.11

www.porsche-experience-center.fr



2ème FESTIVAL PORSCHE DE CANNES

Depuis plus d'un an, nous vivons une crise sans précédent. Après tous ces mois difficiles, l'envie de sortir, de découvrir et de vivre des belles manifestations, nous attend. Pour combattre la morosité ambiante, nous souhaitons pouvoir réaliser un Parc le plus coloré possible, un vrai espace « Haut en couleurs », à l'image de l'affiche du Festival.

Nous accueillerons bien évidemment toutes les Porsche et tous les Porschistes au casting du 2ème FESTIVAL PORSCHE DE CANNES. Les Porschistes français mais aussi européens, à l'instar du PARADIS PORSCHE de SAINT-TROPEZ seront, bien sûr, les bienvenus. L'équipe d'organisation est prête à relever le défi de réaliser un Parc « Haut en couleurs » made 'Porsche Club Méditerranée', au pied des marches les plus célèbres de France... dans ce haut lieu du Glamour, sur la plus emblématique des esplanades. Que ce week-end du mois de juin nous permette de se retrouver toutes et tous pour partager notre passion autour de la marque PORSCHE.



Le Festival haut en couleurs

Porsche Club Méditerranée

www.palaisdesfestivals.com



FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

MERCREDI 16 JUIN
À 14H, FONTAINEBLEAU

Montres de collection & horlogerie

EXPOSITIONS PUBLIQUES
DU LUNDI 14 AU MERCREDI 16 JUIN

- Heuer Autavia cal 12 vers 1973. 3 000/4 000 €
- Audemars Piguet : offerte par Citroën en 1962 à leur pilote de rallye René Trautmann après avoir remporté le championnat de France sur DS. 1 500/2 500 €
- Rolex Daytona 116520 vers 2006. 16 000/18 000 €

66 avenue de Breteuil 75007 Paris
9-11 rue Royale 77300 Fontainebleau
13 avenue de Saint-Cloud 78000 Versailles

www.osenat.com

Hugo PAGE
Directeur du Département
montres@osenat.com +33 (0)1 80 81 90 20

 **CAR-COVER®**

Le Spécialiste N°1 de la housse depuis 1989

05 57 158 158

Fêtes des pères 2021

Et si vous receviez enfin le cadeau dont vous rêviez ?

www.car-cover-france.com

HISTOIRE DE COULEURS

LA PORSCHE DU MOIS

Par Dominique Maroni

991 GT3 RS Bleu Maritime 38B



Bleu Requin uni occupe la scène médiatique Porsche en ce printemps 2021. Qu'en sera-t-il dans 30 ans ? Posée comme cela, la question peut sembler étonnante... sauf si l'on se rappelle que Bleu Maritime uni (présent dans la liste PTS 718-992) est apparu au nuancier millésime 1991 !

« J'habitais alors en Belgique, se souvient Laurent, je suis entré dans un Centre Porsche où était exposée une 964 Carrera RS N/GT* Jaune Ferrari flambant neuve. Une conversion rapide de son prix en Francs français me fit soupirer... Laurent, ce n'est pas pour toi. » Enfin pas ce jour-là... car l'histoire se poursuit à Genève quelques années plus tard « Je guettais les déplacements d'un client possesseur d'une 964 RS N/GT Bleu Maritime... elle possédait un son rauque

« WAOUH... QUELLE G... ! CELA FAISAIT LONGTEMPS QUE JE N'ÉTAIS PAS RESTÉ SCOTCHÉ AINSI DEVANT UNE AUTO ! »

et métallique à faire changer de sens les aiguilles de votre montre, sourit notre hôte. De cette rencontre, est venue mon addiction au concept RS et à la couleur Bleu Maritime. » Pourquoi cette attirance pour les 911 RS ? « Je ferai une comparaison culinaire. Plus il y en a dans l'assiette, plus c'est lourd à digérer, et plus l'on masque l'essentiel... le produit. En automobile, c'est pareil ! Le poids fait disparaître l'essentiel du plaisir automobile... le coup de pied au croupion ! » A cet instant du récit, il faut préciser que Laurent est cuisinier. « Un cuisinier imbibé de RS, comme un baba de son rhum. » glisse en souriant le Porschiste, heureux d'avoir déniché il y a une vingtaine d'années en Aveyron son Graal... une 964 Carrera RS Bleu Maritime. 20 ans où le Chef qui exerce en Suisse, à vu défiler sous ses fenêtres les plus belles autos

de la planète. « Je ne me retournais même plus sur un aileron. » avoue Laurent un brin blasé. Un électrochoc eut lieu en mars 2015... en découvrant la 911 GT3 RS Orange Fusion présentée au Salon de Genève. « Waouh... quelle g... ! Cela faisait longtemps que je n'étais pas resté scotché ainsi devant une auto ! Hélas, les bons de commandes étaient tous réservés... et pour corser le challenge, je souhaitais ma GT3 RS en... Bleu Maritime. Coup de chance (et de chaud) en 2018, le C.P. Rennes a mis en vente une 991 RS Clubsport Bleu Maritime boîte PDK... avec 850 kilomètres au compteur ! Ce n'était plus l'heure des calculs... il était temps de passer à la caisse. De retour à la casa, j'ai protégé l'avant de la bête avec un film transparent, afin de lui éviter des « pigasses ». confie Laurent. A ma question évoquant la boîte PDK, la réponse fuse... « Cette fameuse boîte PDK... j'entends les Porschistes hésiter... j'en veux, j'en veux pas... j'ai mon idée... lorsque qu'on a goûté au foie gras, on ne revient pas au pâté ! Voiture ancienne, pas le choix... le manche à balai, voiture moderne... boîte PDK. Avec 500 ch, il vaut mieux tenir le volant. »

Laurent utilise ses RS pour des sorties touristiques... mais évite la piste. « J'imagine déjà les réflexions... pourquoi choisir des 911 RS ? C'est simple. Je suis trop soigneux avec mes autos pour m'aventurer sur circuit. Mon plaisir est de rouler dans les montagnes qui nous entourent entre amis, dont mon « Parrain » François C. et sa fameuse RS 2.7 vert Vipère. » (Voir Porsche du Mois avril-mai.)

Réunir deux 911 RS autour du même thème couleur Bleu Maritime, un challenge réussi par Laurent, un Chef au discours aussi épicé (pour rester dans la métaphore culinaire) que la configuration de ses autos...

Questionnaire de Proust Quels sont vos meilleurs moments en 911 ?

Lorsque nous faisons « miauler » les gomme avec les copains sur des routes de montagnes dégagées et avec visibilité.

Quel est votre route préférée en 911 ?

La Route des grandes Alpes, et le col du Lautaret en particulier, sens nord-sud... mais aussi le col de la Faucille, derrière chez moi, montée et descente sur le lac de Joux... au petit matin.

Qui y a-t-il d'indispensable sur une 911 RS ?

Le son très rock and roll du moteur atmosphérique...

Qui y a-t-il de superflu ?

Un GPS !

Votre Porsche de rêve ?

964 Carrera RS N/GT Bleu Maritime. La plus rare et la plus épurée des 911 RS de route. Un morceau de bois. Je la gare dans mon salon !



*Voir la description sur [Porscheclubsdefrance.com/dossier](https://www.porscheclubsdefrance.com/dossier)

MECATECHNIC.COM

Partenaire de votre passion!



Classique



Performance



Enquête

LA RUÉE SUR LES

991



Dans la galaxie des Porsche d'occasion, je demande la 991. Elle est aujourd'hui la 911 la plus demandée sur le marché, et de loin. Et le malus sur les 992 neuves ne fait rien pour arranger cela. Les Phases 1 comme les Phase 2 sont très recherchées, qu'il s'agisse d'une voiture plaisir ou d'une voiture du quotidien. Alors, plutôt Phase 1 ou phase ?

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE



LES RAISONS D'UN PHÉNOMÈNE

Le phénomène ne fait que s'amplifier depuis un ou deux ans : la Porsche 991 est désormais l'une des Porsche les plus recherchées sur le marché de l'occasion, en Phase 1 comme en Phase 2. Eclairage.

Il n'y a pas si longtemps, la star absolue du marché de l'occasion était la 911 type 997 Phase 2. Elle avait la modernité, la boîte PDK, le look, elle avait tout pour elle. Elle reste moins chère que la 991, mais le marché semble peu à peu se tourner vers cette dernière. Ce serait mentir que de dire que le phénomène est nouveau, car les professionnels indiquaient dès l'année dernière que les 991 Phase 2 d'entrée de gamme commençaient à bien se vendre. Et ça, c'était nouveau !

/// Quels sont les modèles qui se vendent ?

Cela a de quoi surprendre si l'on veut bien se rappeler les commentaires un rien dédaigneux qui ont suivi la présentation de la 991 Phase 2. Quoi ? Un moteur turbo ? Vous n'y pensez pas ! Une 911 doit avoir un moteur atmosphérique, la dernière vraie 911 sera donc la 991 Phase 1. Ça, c'est la théorie, car la sortie d'une nouvelle 911 est toujours accompagnée d'un flot de critiques. Mais dans les faits, la 991 Phase 2 a enregistré des records de ventes et le passage au moteur turbo n'a pas tellement perturbé la clientèle de voitures neuves qui recherche toujours ce qu'il y a de plus à la pointe, turbo ou pas. Et une autre partie de la clientèle, qui n'avait jamais connu le moteur atmo, n'en a cure. Autrement dit, la 991 Phase 2 a été un vrai succès commercial. Ajoutons que celui-ci était mérité tant les produits conçus par Porsche étaient tous excellents. Et sur le marché de l'occasion, les acheteurs sont tout aussi élogieux et n'ont rien contre le moteur turbo de la Phase 2.

Revenons maintenant au sujet. Si nous vous disons cela, c'est parce que la 991 Phase 2 est presque plus recherchée que la 991 Phase 1 aujourd'hui. Et dans les faits, tous les modèles de grande diffusion se vendent bien, en Phase 1 comme en Phase 2. Mention spéciale pour la Carrera GTS qui combine un look et un comportement un peu plus sportifs sans sacrifier à la polyvalence légendaire de la 911. Du coup, de la Carrera à la Carrera GTS en passant par la Targa, les 991 Phase 1 et Phase 2 se vendent bien. Les GT3 et GT3 RS demeurent un marché de niche assez cyclique, actif de mars à octobre, pendant la saison de circuit. Enfin, des produits rares et collectors comme les



GT2 RS, 991 R et Speedster battent un peu de l'aile, car beaucoup d'acheteurs se sont invités sur le marché pour spéculer. Alors forcément, quand une bonne partie de ces modèles se retrouve immédiatement à la vente, les prix redescendent un peu.

/// L'origine de cette forte demande

Mais alors, comment expliquer le fait que le marché des 991 prenne un coup de chaud ? L'explication est finalement assez logique. D'abord, un phénomène naturel de renouvellement : les porschistes qui possédaient une 997 Phase 2 peuvent avoir envie de changer pour le modèle du dessus, et ils se tournent naturellement vers la 991. D'autant que ce modèle en Phase 1 bénéficiait déjà d'une cote d'amour bien établie en raison de sa fiabilité, de son élégance et du caractère bien trempé de son moteur. La demande est là. Mais c'est surtout la Phase 2 qui fait l'objet d'une demande en hausse (oui, on se répète) actuellement, en raison d'un rare phénomène de pénurie. Les propriétaires de 991 Phase 1 qui se tournent vers la Phase 2 alimentent la demande. Mais dans le même temps, les propriétaires de Phase 2 ont bien du mal à lâcher leurs autos, car le passage à la 992 est devenu bien plus compliqué. Parce qu'avec l'arrivée du super-malus, les prix ont bondi de plus de 30 000 €. Par conséquent, certains n'ont peut-être pas les moyens d'aligner 30 000 € de plus pour un modèle neuf. Et s'ils ont les moyens, on observe un refus assez global de la part des acheteurs de faire un chèque de 30 000 € pour les beaux yeux du gouvernement. Donc ils conservent leurs 991 Phase 2. Et ces modèles n'alimentent plus le marché de l'occasion, alors que la demande est toujours là. Hausse de la demande, baisse de l'offre : c'est ce qui entraîne la très légère hausse des prix de ces modèles pourtant très récents. Et que fait-on de sa 991 Phase 1 si l'on ne trouve pas de Phase 2 ? Ah oui, on la garde aussi.

Alors voilà, les 991 ont la cote. Ce phénomène tout à fait normal est donc amplifié par un marché du neuf légèrement dérégulé. Les professionnels ont dévalisé les concessions allemandes en important tout ce que l'Allemagne comptait de 992 millésime 2019 (celles qui souffrent du malus le plus faible). On peut donc s'attendre à un rééquilibrage progressif du marché de l'occasion. Mais la demande pour les 991 ne risque pas de s'effondrer de sitôt. →



polydal

VOUS SOUHAITE UNE BONNE ROUTE
ET UN BEL ÉTÉ



Le virage est
à droite ;)



Tarif spécial
membre club
Porsche

polydal.com



Conseil
personnalisé
05 46 55 69 34

LES CARRERA

/// Comment les reconnaître

Phase 1 (2012-2015) : Le meilleur moyen de reconnaître une version Carrera est par le biais de ses deux sorties d'échappement ovales de série. De plus, elles ont des étriers de freins noirs. Les jantes de série sont des 19 pouces à cinq doubles branches mais les clients ont très souvent privilégié des jantes de 20 pouces, on peut donc difficilement se fier à cela. Les versions Carrera 4 et Targa 4 sont munies de quatre roues motrices, elles se reconnaissent à leurs ailes arrière élargies de 44 mm et à un bandeau arrière lumineux reliant les deux feux. Un dernier petit détail qui ravira les connaisseurs : sur les Carrera 4 les grilles dans le bouclier avant se rejoignent à leur extrémité, alors qu'il s'agit de deux lattes séparées sur les Carrera.

Phase 2 (2016-2019) : Le bouclier avant de la Phase 2 possède des entrées d'air élargies, la prise d'air centrale est de forme trapézoïdale et de petits flaps noirs verticaux sont logés à l'extrémité de chaque prise d'air. Le bloc clignotant au-dessus de la prise d'air est beaucoup plus fin, la lame avant en plastique noir est quant à elle plus prononcée. A l'arrière, les feux ont été remplacés par des feux sculptés. Les grilles de capot moteur sont désormais verticales, alors qu'elles sont horizontales sur la phase 1. Des sorties d'air sont pratiquées derrière les roues arrière pour accélérer le flux d'air. Pour différencier une Carrera 4, on peut toujours se fier aux ailes élargies et au bandeau arrière lumineux, mais il n'y a plus de signe distinctif au niveau des grilles avant. Les étriers de freins sont toujours noirs. Les jantes de série sont en 19 pouces, mais très souvent remplacées par du 20 pouces en option. Quelles versions : Les Phase 1 comme les Phase 2 sont disponibles en coupé, cabriolet ainsi qu'en Targa, que l'on reconnaît facilement grâce à son toit monté sur un arceau inox. L'ouverture est automatique et doit s'effectuer à l'arrêt.

/// Les motorisations

Phase 1 (2012-2015) : Le six cylindres à plat de 3,4 litres développe 350 ch à 7 400 tr/min et 390 Nm à 5 600 tr/min. Il peut être combiné à une boîte manuelle à 7 vitesses, ou à l'excellente boîte robotisée PDK, qui a largement conquis le marché.

Phase 2 (2016-2019) : Tout change : le moteur voit sa cylindrée redescendre à 2981cm³, mais il est gavé par un turbo par rangée de cylindres. C'est donc un flat 6 bi-turbo. Cette conception est destinée à répondre aux nouvelles normes anti-pollution imposées par l'Europe. Les versions Carrera disposent de 370 ch à 6 500 tr/min et 450 Nm disponibles entre 1 700 et 5 000 tr/min.



La Phase 2 a des blocs clignotants plus fins.

/// Les points forts

Phase 1 (2012-2015) : On ne se lasse jamais de la sonorité et du caractère du moteur atmosphérique. D'autre part, la ligne des 991 Phase 1 est l'une des plus réussies de l'histoire de la 911. Le fait qu'elle soit la dernière à moteur atmosphérique lui confère une cote d'amour et une cote financière soutenues.

Phase 2 (2016-2019) : La disponibilité immédiate du couple rend ces moteurs turbo beaucoup plus souples, et leur confère des reprises bien meilleures que sur les moteurs atmo des Phase 1. En matière de performances et de polyvalence, il n'y a pas photo. En matière d'équipements également : suspension PASM de série, mode Overboost, système de navigation PCM de série et modernisé, branchement pour smartphone, les acheteurs apprécient beaucoup ses prestations.

/// Les points faibles

Phase 1 (2012-2015) : Ce sont des versions très fiables et aucun problème majeur n'est connu. Le seul point d'inquiétude pourrait venir de la profusion d'équipements électroniques : une panne est parfois longue à diagnostiquer. Les premiers modèles vont fêter leurs dix ans, c'est généralement la période à partir de laquelle la séparation entre le bon grain et l'ivraie commence, il va donc falloir être plus vigilant à l'achat.

Phase 2 (2016-2019) : Ce sont des modèles fiables et très récents, il n'y a donc pas trop de raison de s'inquiéter, surtout qu'ils sont encore vendus sous garantie. On regrettera seulement que le moteur turbo gomme un peu les sensations et n'ait pas la rage d'un moteur atmo. Il faudra également s'habituer à une sonorité plus rauque, adieu les aigus du moteur atmo. Tant pour la Phase 1 que pour la Phase 2, la boîte manuelle ne nous semble pas instinctive au niveau de son maniement.



On reconnaît ici une Phase 1 à ses blocs lumineux plus larges.



Le bandeau lumineux entre les feux est réservé aux versions quatre roues motrices.

/// Quelques conseils

Phase 1 (2012-2015) : Par les temps qui courent, nous sommes plutôt d'avis de privilégier une Carrera en parfait état et superbement équipée qu'une version S un peu juste côté entretien. Sur le long terme, le très beau conserve mieux sa valeur. Le choix de couleurs sera assez limité : noir, gris et blanc dominant largement les débats. Les acheteurs veulent en priorité de la boîte PDK, la boîte manuelle n'est plus tellement demandée, exceptée par quelques irréductibles. Du côté des options : le tout cuir, l'échappement sport et les jantes de 20 pouces sont les principales demandes. La cote semble bien se tenir.

Phase 2 (2016-2019) : La Phase 2 est aujourd'hui un modèle en forte demande. Elles sont modernes, les historiques sont globalement clairs et elles se trouvent dans le réseau officiel ainsi que chez les spécialistes. C'est donc un modèle plutôt facile à trouver. Privilégiez une PDK, et recherchez un modèle bien équipé. Dans quelques années, les acheteurs seront plus regardants sur l'équipement, vous vous y retrouverez plutôt bien. La cote est plutôt stable, car le marché des 992 se renouvelle assez lentement. Mais la tendance de long terme devrait plutôt être orientée à la baisse. Un mot sur les Carrera T : un peu allégées et au look plus sportif, elles sont faites pour les amateurs de sport et sans être inconfortables, elles sont un peu moins polyvalentes. Et en matière d'image, elles raflent tous les suffrages.

/// Pour quel usage ?

Les Phases 1 et 2 sont toujours parfaitement adaptées à un usage quotidien, les Phases 2 étant encore meilleures dans l'exercice, d'autant que les propriétaires de Phase 1 sont d'ores et déjà plus orientés sur un usage tourisme et occasionnel. Si vous roulez par tous les temps, vous



Cette Phase 2 a l'échappement sport.

pouvez privilégier une version quatre roues motrices mais sachez que c'est avant tout pour l'esthétique que les acheteurs les privilégient aujourd'hui. Les cabriolets sont plus orientés pour le tourisme, tout comme les Targa. Il faut savoir que la Targa est plus lourde, donc un peu moins performante, c'est la vraie Porsche « art de vivre », réservée aux esthètes, et qui recherchent des sensations différentes. Pour ceux qui cherchent quelque chose de plus discret et plus polyvalent, le coupé avec toit ouvrant est une belle alternative. →

VERSIONS DISPONIBLES				
MODÈLES PHASE 1	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 Carrera	2012-2015	350 ch	71 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4	2013-2015	350 ch	77 000 €	Petite hausse
991 Carrera cabriolet	2012-2015	350 ch	79 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4 cabriolet	2013-2015	350 ch	83 000 €	Petite hausse
991 Targa 4	2014-2015	350 ch	96 000 €	Petite hausse
MODÈLES PHASE 2	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 Carrera	2016-2018	370 ch	85 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4	2016-2018	370 ch	96 000 €	Petite hausse
991 Carrera cabriolet	2016-2018	370 ch	99 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4 cabriolet	2016-2018	370 ch	106 000 €	Petite hausse
991 Targa 4	2016-2018	370 ch	115 000 €	Petite hausse
991 Carrera T	2018	370 ch	96 000 €	Petite hausse

LES CARRERA S

/// Comment les reconnaître

Phase 1 (2012-2015) : Esthétiquement, il y a peu de différences entre une Carrera et une Carrera S. Les Versions S sont munies de jantes de 20 pouces en série (en option sur les Carrera), et on les reconnaît surtout à leurs étriers de freins peints en rouge. Les freins sont d'ailleurs un peu plus gros. Les Carrera S disposent de quatre sorties d'échappement, et on trouve le monogramme « Carrera S » (ou 4S) sur le capot arrière. Il pouvait être retiré gratuitement. Autre signe distinctif que nous n'avons pas mentionné, les versions quatre roues motrices ont une petite jupe latérale noire, tant sur les Carrera 4 que les Carrera 4S. Le Servotronic Plus (direction assistée améliorée), la suspension PASM, le différentiel à glissement limité PTV, font partie de la dotation d'origine

Phase 2 (2016-2019) : Les différences sont identiques (pardon ?) à ce que l'on retrouve entre Carrera Phase 1 et Carrera S Phase 1. La S est montée sur des jantes de 20 pouces, possède des freins plus gros avec des étriers peints en rouge et quelques options de châssis supplémentaires (suspension PASM, Servotronic, PTV, mode Sport). Les fonds de compte-tours sont blancs.

/// Les motorisations

Phase 1 (2012-2015) : 400 ch qui rugissent à 7 400 tr/min et 440 Nm pour ce gros moteur atmosphérique de 3800 cm³. C'est bien la force de cette génération que ce moteur plein de caractère, capable de prendre des tours en délivrant une sonorité bien présente, agressive qui file dans les aigus. Combiné à la boîte PDK et au pack Sport Chrono, c'est une vraie merveille. Les S et 4S partagent le même moteur pour des performances quasi identiques.

Phase 2 (2016-2019) : La cylindrée est retombée à 3 litres, mais la puissance passe à 420 ch. Dans un registre totalement différent, puisqu'elle est obtenue à 6 500 tr/min, presque 1000 tours plus bas, ce qui change pas mal de choses. Surtout, le couple de 500 Nm est disponible dès 1700 tr/min, là où le couple max de la Phase 1 n'arrive qu'à 5600 tr/min. Cela vous donne une idée claire de la disponibilité presque totale du moteur de la Phase 2. A côté, la Phase 1 paraît presque pointue.

/// Les points forts

Phase 1 (2012-2015) : Clairement, le caractère moteur est son gros point fort. Les Carrera S et 4S peuvent se targuer d'avoir un moteur délivrant des sensations que l'on pourrait presque comparer à celles d'une 996 GT3, le confort et la modernité en plus. C'est dire... Et puis côté esthétique, on n'a pas fait beaucoup mieux. Quant à la fiabilité, elle est quasi exemplaire. Attention à l'électronique.

Phase 2 (2016-2019) : Cela n'a l'air de rien, mais quelques équipements de plus et la disponibilité du moteur turbo en font une 911 encore plus polyvalente, capable de tout. Ce n'est pas pour rien que la demande est forte sur ces modèles aujourd'hui. Encore plus souples en ville et sur route, imprenables en matière de performances, les Carrera S Phase 2 sont bonnes à tout faire. Même les propriétaires de Phase 1 commencent à retourner leurs vestes.

/// Les points faibles

Phase 1 (2012-2015) : On cherche, on cherche... Le PCM est déjà un peu à la ramasse, et il y a vraiment de quoi se perdre dans tous les boutons de la planche de bord. A part cela, c'est une machine à plaisir. Ceux qui sont habitués au moteur turbo auront peut-être l'impression qu'elle manque de couple, mais les usagers font plutôt le chemin inverse : de l'atmo vers le turbo, et non le contraire.

Phase 2 (2016-2019) : On continue de chercher là aussi. Les 911 à moteurs turbo manquent encore un peu d'image. Ce qui est amusant, c'est que l'on disait la même chose des 911 refroidies par eau, les temps changent. En matière de sensations, ceux qui ont connu les atmos rageurs vont devoir se réhabituer à des sensations différentes : ambiance grosses patates de forains plutôt que relais 4x100 m avec l'équipe de Jamaïque.



Les étriers jaunes traduisent la présence des freins PCCB en option.



On note bien ici les feux sculptés de la Phase 2.

/// Quelques conseils

Phase 1 (2012-2015) : Les versions S sont généralement mieux équipées que les Carrera, les acheteurs ayant souvent coché quelques cases en plus dans la liste des options. Globalement, il y a donc un peu moins d'écrémage sur les options, même s'il y a toujours quelques équipements stars : échappement sport et tout cuir dominant les débats. Les sièges sport, les sièges chauffants, le système audio Bose sont appréciés aussi. Le toit ouvrant, soit on ne le veut pas du tout, soit on le veut absolument. Il n'y a pas trop à s'inquiéter des kilométrages, ce sont des autos robustes, et les compteurs d'heures permettent de certifier les kilométrages.

Côté couleurs, il faut chercher un moment avant de trouver des couleurs vives mais comme vous l'avez vu dans notre comparatif, rien n'est impossible. Les très belles configurations et les couleurs originales sont généralement recherchées et se vendent rapidement.

Phase 2 (2016-2019) : Ce sont des modèles qui affichent encore des kilométrages plutôt faibles, entre 25 et 50 000 km. Normal, pour des modèles de moins de cinq ans. On les trouve généralement dans le réseau officiel, et elles commencent à s'inviter chez les spécialistes indépendants. Il n'est pas si simple de trouver de la couleur. On trouve du blanc, un peu de bleu et de rouge. On est presque étonné par le succès du Bleu Miami : si vous souhaitez une couleur originale et pas si dure à trouver, c'est vers celle-ci qu'il faut se tourner. En matière d'équipements, il n'y a pas trop à s'inquiéter, elles sont toutes plutôt chargées. Privilégiez une PDK, la boîte méca est réservée aux purs et durs.

/// Pour quel usage ?

Phase 1 (2012-2015) : Inutile de paraphraser ce que nous avons dit à propos des versions Carrera. Ces deux versions sont adaptées à un usage quotidien, et c'est encore plus vrai pour les Carrera S : plus performantes et mieux équipées, elles se plient encore mieux à l'exercice. Ce sont finalement des acheteurs qui recherchent la polyvalence, envisagent des sorties touristiques voire des petits séjours prolongés à deux et ne souhaitent pas s'infliger des centaines de kilomètres dans une ancienne dépourvue de clim. Le sport, le luxe sans compromis. Les Targa sont encore meilleures dans cet exercice de grand tourisme plaisir

Phase 2 (2016-2019) : Les acheteurs de Phase 1 sont en train de basculer dans un usage plaisir et tourisme sportif, avec pourquoi pas un peu de circuit. En ce qui concerne les utilisateurs de Phases 2, ils sont toujours tournés principalement vers un usage quotidien. Ce n'est pas pour rien que certains modèles affichent 50 000 km après seulement trois ans. →



VERSIONS DISPONIBLES

MODÈLES PHASE 1	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
911 Carrera S	2012-2015	400 ch	77 000 €	Petite hausse
911 Carrera 4S	2013-2015	400 ch	85 000 €	Petite hausse
911 Carrera S cabriolet	2012-2015	400 ch	85 000 €	Petite hausse
911 Carrera 4S cabriolet	2013-2015	400 ch	91 000 €	Petite hausse
911 Targa 4S	2014-2015	400 ch	111 000 €	Petite hausse
911 Edition 50 ans	2013	400 ch	142 000 €	Stable
MODÈLES PHASE 2	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
911 Carrera S	2016-2018	420 ch	101 000 €	Petite hausse
911 Carrera 4S	2016-2018	420 ch	106 000 €	Petite hausse
911 Carrera S cabriolet	2016-2018	420 ch	109 000 €	Petite hausse
911 Carrera 4S cabriolet	2016-2018	420 ch	114 000 €	Petite hausse
911 Targa 4S	2016-2018	420 ch	119 000 €	Petite hausse

LES CARRERA GTS

/// Comment les reconnaître

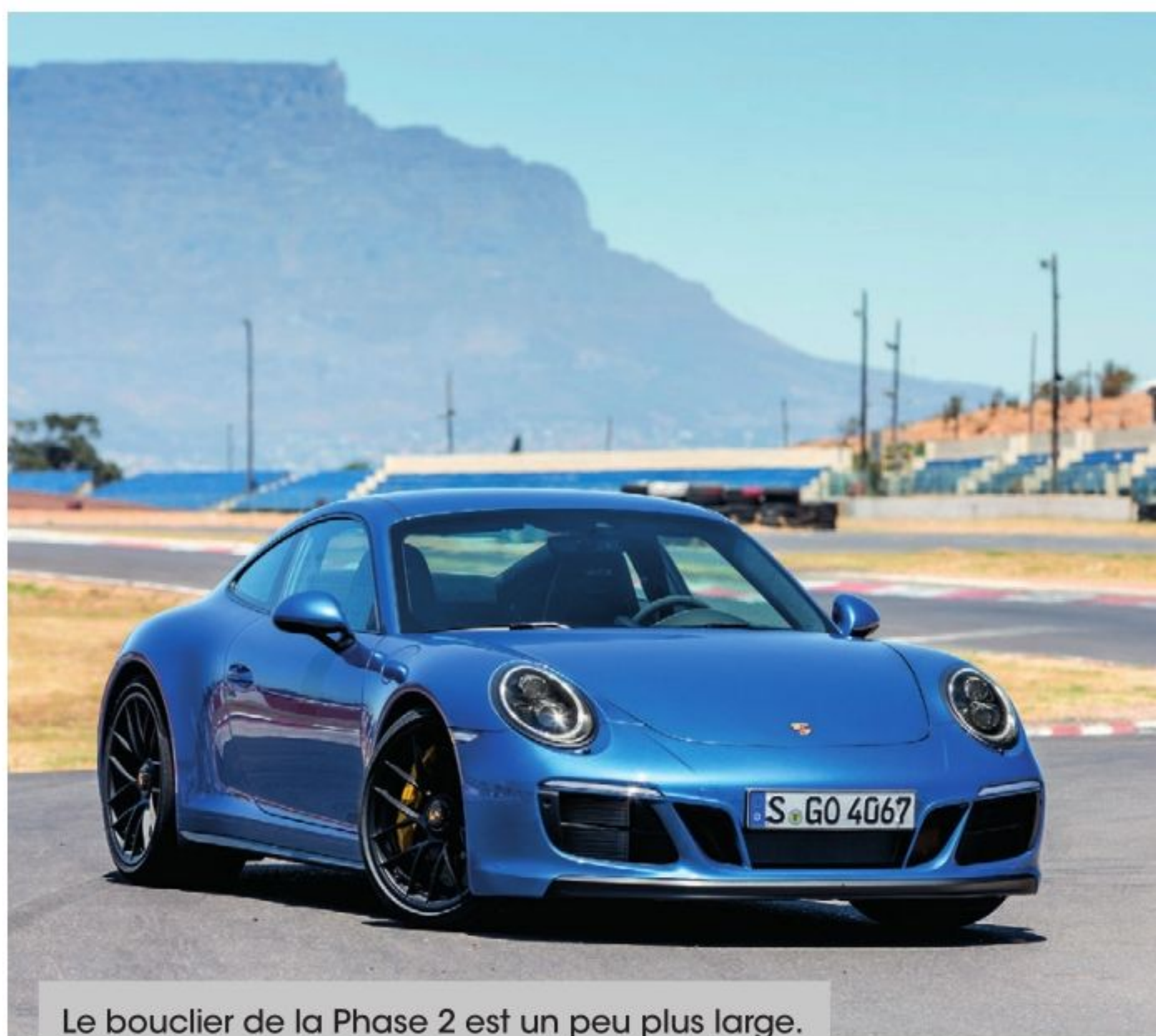
Phase 1 (2015-2016) : Avec la 991 Carrera GTS, Porsche a réellement créé une identité forte autour de cette dénomination GTS. On reconnaît la carrosserie grâce à son bouclier avant Sport Design qui évoque une mini GT3. A l'arrière, une nouvelle grille noir mat est installée sur le capot arrière. Sur les versions deux roues motrices, une double grille noir mat relie les deux feux. Sur les Carrera 4 GTS, c'est toujours le bandeau lumineux. Toutes les versions disposent des ailes arrière élargies de la Carrera 4. Les jantes de 20 pouces à serrage par écrou central sont peintes en noir mat, et les sorties d'échappement sport sont de série. Une couleur spéciale Rouge Carmin était disponible en option. A l'intérieur, la sellerie se compose de cuir et d'alcantara rehaussé de surpiquûres Argent ou Rouge Carmin. Il fallait l'option Pack Intérieur GTS pour avoir les surpiquûres dans tout l'habitacle. Les sièges sport et le volant alcantara sont de série, ainsi que la suspension sport PASM abaissée de 10 mm. La GTS sera disponible en coupé, cabriolet et Targa.

Phase 2 (2017-2019) : La recette est la même que pour la Phase 1. Le bouclier se reconnaît à ses ouïes élargies, et les feux de position sont beaucoup plus effilés. Les jantes de 20 pouces à serrage par écrou central sont toujours peintes en noir mat. En revanche, leur forme a un peu changé, les branches sont légèrement incurvées. On retrouve le bouclier arrière de la Phase 2, et toujours les ailes élargies de la Carrera 4 qui s'appliquent à tous les modèles. La Carrera GTS possède toujours une double grille noire entre les feux. La GTS possède l'échappement sport de série, que l'on reconnaît à ses deux sorties de pot légèrement séparées au centre du bouclier. A l'intérieur, les sièges sport de série et l'on retrouve le traitement cuir-alcantara. Les surpiquûres sont noires, rouge carmin ou gris argent. L'arceau est noir mat sur la Targa 4 GTS. Le pack Sport Chrono est de série.

/// Les motorisations

Phase 1 (2015-2016) : La GTS est toujours mue par un 3.8 atmosphérique, la base est celle de la Carrera S, mais la puissance est portée à 430 ch à 7 500 tr/min et 440 Nm à 5 750 tr/min. C'est un peu plus haut que sur une S, et les GTS aiment s'exprimer dans les tours, ce sont des modèles à vocation sportive. Il y avait toujours le choix entre une boîte méca à 7 rapports et une boîte PDK.

Phase 2 (2017-2019) : Le moteur reste un 3 litres bi-turbo. Sa puissance passe à 450 ch à 6 500 tr/min et surtout, le couple gagne 110 Nm (!) ce qui le porte à 550 Nm entre 2 150 et 5 000 tr/min. Le 0 à 100 est abattu en 4.1 s contre 4.4 s pour la Carrera GTS Phase 1.



Le bouclier de la Phase 2 est un peu plus large.

/// Les points forts

Phase 1 (2015-2016) : Tout le monde vous dira que la GTS est le meilleur compromis entre polyvalence et sportivité qui soit. Entre une GT3 un peu raide et pas forcément adaptée à un usage régulier, et une Carrera S plus axée GT, la GTS est un peu mieux partout et ajoute le morceau de piment qui vous chauffera les narines si l'envie vous prend. Et le tout, en ne perdant quasiment rien en polyvalence au quotidien. C'est le tour de force réalisé par la GTS qui vient combler la place vide dans la gamme 911, et la demande sur ces modèles ne fait que confirmer que Porsche a vu parfaitement juste. Esthétiquement, elle rajoute juste ce qu'il faut. Surtout, l'ambiance dans l'habitacle est vraiment valorisante grâce au mix de matériaux et aux surpiquûres.

Phase 2 (2017-2019) : Comme pour la Phase 1, la Phase 2 en ajoute un peu plus partout pour faire de la GTS un excellent compromis entre facilité d'utilisation et sportivité. Elle y ajoute un moteur plus complet : là où la Phase 1 s'exprime vraiment dans les tours, la Phase 2 peut s'appuyer sur ses turbos et son couple pour répondre présent à la moindre sollicitation du pied droit. Elle sera certes plus facile à vivre en ville, mais les reprises en conduite sportive n'en seront que meilleures. Idéal pour bien relancer en sortant d'Adélaïde à Magny-Cours...

La Phase 1 a inauguré le fameux Rouge Carmin.



/// Les points faibles

Phase 1 (2015-2016) : Avec l'option châssis sport abaissé de 20 mm, elle risque d'être un peu ferme sur mauvais revêtement. Avec le châssis de série, c'est assez peu perceptible. L'option suppression des sièges arrière n'est que modérément appréciée, les clients aiment justement le fait d'avoir ces deux places d'appoint. A la rigueur, on reprochera au moteur de la GTS d'être un peu plus pointu que celui d'une S, mais on n'a rien sans rien, il faut bien quelques sacrifices au service du sport.

Phase 2 (2017-2019) : Pas grand-chose à dire, si ce n'est qu'elle reste très chère. Il faut compter 12 000 € de plus pour une Carrera GTS que pour une Carrera S. Ce qui correspond à l'écart qu'il y avait en sortant de l'usine, mais ce sont des modèles qui ne sont pas à portée de toutes les bourses. C'est ainsi, il en faut pour tout le monde.

/// Quelques conseils

Phase 1 (2015-2016) : Elles sont toujours présentes dans le réseau officiel et commencent à s'inviter chez les spécialistes indépendants. La GTS est une 911 qui ne vous donnera que des satisfactions. On regrettera surtout que la couleur Rouge Carmin et le pack intérieur GTS soient des options spéciales facturées au prix fort. D'ailleurs, le Rouge Carmin en question n'est pas si courant. Le noir, le gris et le blanc ont remporté la grande majorité des suffrages. Du coup, elles ne sont pas si nombreuses à avoir toute la panoplie de la Carrera GTS. Le pack intérieur GTS promet d'être une option vraiment recherchée à l'avenir, c'était la case à cocher au moment de passer commande. On ne peut que vous recommander de rechercher un modèle qui en soit équipé. A très long terme, le Bleu Saphir et le Rouge Carmin devraient être les couleurs les plus appréciées.

Phase 2 (2017-2019) : Il y a eu un peu plus de couleurs qui se sont vendues, notamment le Bleu Miami dont le succès d'estime reste surprenant. C'est qu'il ne passe pas inaperçu. En fouillant un peu dans le réseau, nous avons même trouvé un cabriolet Orange et une Targa Bleu Riviera, il y a donc de très belles choses à vendre. On trouve aussi un peu plus de Rouge Carmin qu'en phase 1. Sa relative rareté est en fait liée à un phénomène simple : pour une auto achetée pour rouler régulièrement, le Rouge Carmin est tout de même assez voyant. Et nos sources dans le réseau ont constaté que bien qu'il soit très beau, il n'est pas aussi facile à vendre qu'un Argent GT. Visiblement, le Rouge Carmin n'est pas si demandé. Une dernière chose : attention aux jantes. Avec leur rebord affleurant, elles n'aiment pas du tout les trottoirs.

/// Pour quel usage ?

Phase 1 (2015-2016) : La voiture plaisir par excellence. Performante, exclusive, sportive et légèrement exubérante, la 911 Carrera GTS est rentrée dans la catégorie des 911 polyvalentes capables de faire 3000 km



Une double grille arrière pour la Carrera GTS...

le temps d'un week-end prolongé, puis d'enchaîner avec un week-end de circuit sans ménagement. On connaît bien peu de sportives capables de cela sans passer par la case garage entretiens. Et si d'aventure vous deviez vous en servir pour aller chercher les enfants à l'école ou faire une course imprévue, elle répondra présent, sans rechigner. Ah, on ne demanderait pas la même chose à sa Ferrari. Certains propriétaires n'ont pas hésité à s'en servir quotidiennement, on trouve des modèles 2015 qui affichent fièrement 90 000 km, quand d'autres en ont moins de 20 000.

Phase 2 (2017-2019) : 81 000 km pour un modèle 2017, on n'a pas trouvé mieux. La fameuse Targa Bleu Riviera dont nous parlions tout à l'heure est un modèle 2018 qui pointe tout de même à 58 000 km, mais nous verrons que c'est une exception. Il y a globalement une tendance : les coupés affichent plus de kilomètres, on peut croire que ce sont des modèles qui roulent au quotidien. Le cabriolet, et encore plus la Targa, sont des voitures plaisir qui servent surtout le week-end ou occasionnellement. A l'exception de cette fameuse Targa, donc. Et finalement, c'est plutôt logique. On achète un cabriolet en deuxième voiture, pour profiter à l'occasion. Un coupé quatre roues motrices, on se dit tout de suite qu'on va pouvoir le brutaliser un peu plus, par tous les temps. →



Et un bandeau lumineux pour la Carrera 4 GTS.

VERSIONS DISPONIBLES				
MODÈLES PHASE 1	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 Carrera GTS	2015	430 ch	103 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4 GTS	2015	430 ch	104 000 €	Petite hausse
991 Carrera GTS cabriolet	2015	430 ch	113 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4 GTS cabriolet	2015	430 ch	113 000 €	Petite hausse
991 Targa 4 GTS	2015	430 ch	131 000 €	Petite hausse
MODÈLES PHASE 2	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 Carrera GTS	2017-2019	450 ch	114 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4 GTS	2017-2019	450 ch	125 000 €	Petite hausse
991 Carrera GTS cabriolet	2017-2019	450 ch	126 000 €	Petite hausse
991 Carrera 4 GTS cabriolet	2017-2019	450 ch	132 000 €	Petite hausse
991 Targa 4 GTS	2017-2019	450 ch	136 000 €	Petite hausse

LES TURBO

/// Comment les reconnaître

Phase 1 (2015-2016) : Comme toutes les 911 Turbo, la 991 Turbo Phase 1 se reconnaît par son bouclier avant aux ouïes proéminentes, avec des blocs clignotants redessinés. Une lèvre avant mobile complète la panoplie. Les Turbo possèdent des jantes de 20 pouces à dix branches, les Turbo S possèdent des jantes façon RS Spyder avec serrage par écrou central. Des prises d'air sont pratiquées dans les ailes arrière qui sont élargies, comme sur les Carrera 4. Un aileron arrière déployable termine le capot arrière. Le bouclier arrière possède des extracteurs spécifiques, et les quatre sorties d'échappement sont carrées. La dotation de série est très riche : intérieur tout cuir, PCM, peinture métallisée, aide au stationnement, sono haut de gamme, il ne manque pas grand-chose. La Turbo S se distingue par ses habillages carbone et la possibilité d'avoir le cuir bicolore gratuitement. Elle possède également les freins PCCB de série. Visuellement, le pare-chocs avant de la Turbo S possède deux petites lames verticales à l'extrémité des prises d'air. La Turbo est disponible en coupé et cabriolet.

Phase 2 (2017-2019) : Les modifications sont très modestes. A l'avant, le bouclier redessiné laisse surtout deviner des blocs clignotants affinés, avec de petites barres de feux à Leds au lieu d'un seul et unique bloc comme sur la Phase 1. Le dessin des jantes, tant sur la Turbo que sur la Turbo S, a légèrement évolué. A l'arrière, on retrouve les feux sculptés propres aux Phase 2, qui donnent un peu plus de relief à l'auto. Les extracteurs arrière possèdent deux petites lames horizontales. Globalement, c'est à peu près tout. A l'intérieur, on note quelques améliorations cosmétiques et la présence d'un PCM amélioré avec écran tactile un peu plus grand.

/// Les motorisations

Phase 1 (2015-2016) : Parlons d'abord de la Turbo. Son 6 cylindres bi-turbo reste sur une cylindrée de 3800cm³, il produit 520 ch à 6 000 tr/min et 660 Nm entre 1950 et 5 000 tr/min. Oui, c'est énorme, et la boîte PDK est d'ailleurs la seule disponible. Le 0 à 100 est arraché en 3.4 s. La Turbo S fait encore mieux avec 560 ch à 6 500 tr/min et 700 Nm entre 2100 et 4 250 tr/min. Le 0 à 100 est plié en 3.1 s. On précise qu'une fonction Overboost avec le Pack Sport Chrono permet de gagner entre 50 Nm sur ces deux modèles pendant une petite vingtaine de secondes. Utile pour les dépassements un peu serrés.

Phase 2 (2017-2019) : Les deux modèles gagnent respectivement 20 ch. La Turbo passe à 540 ch à 6 400 tr/min et la Turbo S culmine à 580 ch à 6 750 tr/min. Le couple est identique à celui des Phase 1. Pourtant, la Turbo gagne 4 dixièmes sur le 0 à 100, et le Turbo S tombe sous les 3 secondes avec un temps canon de 2.9 s. La cylindrée de ces moteurs reste à 3 800 cm³.



Feux sculptés et nouvelles sorties d'air pour la Phase 2.

/// Les points forts

Phase 1 (2015-2016) : La Turbo est une GT faite pour avaler les kilomètres dans le plus grand confort, avec un très haut niveau de performances. La Turbo et la Turbo S sont capables de tout. Plus rapide que tout ce qui bouge, mieux équipée que la grande majorité des autos, c'est le haut de gamme par excellence. A l'occasion, elle pourra même faire un peu de circuit.

Phase 2 (2017-2019) : Les différences avec une Phase 1 ne sont pas si flagrantes. Elle est un tout petit peu mieux dans pas mal de domaines : légèrement plus moderne par son équipement, avec un châssis un peu plus performant, un peu plus de puissance. C'est la somme de tous ces petits détails qui la rend meilleure.

/// Les points faibles

Phase 1 (2015-2016) : C'est un comble, mais la Turbo manque un tout petit peu d'image. Tout simplement parce que ce n'est pas une S. Oui, cela n'a pas de sens, mais les porschistes veulent toujours le meilleur du meilleur. Les deux versions manquent un tout petit peu de son et il est vrai qu'elles préfèrent les revêtements parfaits. Les bosses dans tous les sens, ce n'est pas vraiment pour elles. Et ce sont des modèles qui restent très chers, pas à portée de toutes les bourses. La Turbo suffit largement à combler tous vos désirs. On peut penser que les acheteurs vont aussi préférer la S car l'écart de prix entre les deux n'est pas si énorme (de l'ordre de 13 000 €, tout de même)

Phase 2 (2017-2019) : La question de passer sur une Turbo Phase 2 peut se poser au regard des prestations déjà excellentes de la Phase 1. Mais nous sommes dans une sphère financière où les clients ne se posent pas forcément de genre de questions : ils veulent le meilleur, ce qu'il y a de plus moderne et de plus performant.

La petite lame verticale dans le bouclier avant est typique des Turbo S Phase 1.





On reconnaît ici une Phase 1 à ses feux classiques.

/// Quelques conseils

Phase 1 (2015-2016) : Les Turbo sont des modèles très fiables qui ne posent pas vraiment de problème. Après, en coûts d'entretien, une Turbo reste une Turbo, la note sera plus chargée que sur une Carrera. Ce sont des modèles qui bénéficient d'un petit regain d'intérêt depuis que le gouvernement a mis fin à la surtaxe aux cartes grises qui pénalisait les véhicules aux puissances fiscales élevées. L'air de rien, cela permet d'économiser pas loin de 10 000 € à l'achat, ce qui a rendu les Turbo plus « abordables ». Ne vous focalisez pas trop sur le fait qu'il s'agisse d'une Turbo ou d'une Turbo S, les deux modèles proposent des prestations assez proches, vous ne verrez pas la différence.

Phase 2 (2017-2019) : Comme les Phase 1, ce sont des modèles que l'on peut acheter avec l'esprit tranquille côté fiabilité. Les cabriolets roulent assez peu et sont plutôt rares, les coupés ont tendance à enquiller un peu plus de kilomètres. Le top du top, c'est la Turbo S qui aura un peu plus d'équipements de série. Mais les freins céramique ne sont pas forcément un cadeau, et de toute façon, la Turbo suffira amplement à combler tous vos désirs. Niveau couleurs, il faudra être patient si vous recherchez autre chose que le triptyque noir-gris-blanc. Nous aurions de nouveau tendance à dire que si vous tombez sur une superbe Turbo, laissez-vous tenter et ne vous formalisez pas sur le fait que ce ne soit pas une S. Pour les amateurs de rareté, il reste la remarquable Turbo S Exclusive Series, mais on dépasse les 300 000 €.

/// Pour quel usage ?

Les Turbo s'adressent plutôt à des personnes qui souhaitent en faire un usage quasi quotidien ou les utiliser pour de longs trajets. Cela s'applique avant tout aux coupés, car les cabriolets sont vraiment dans une niche d'acheteurs très aisés qui veulent le meilleur mais s'en servent essentiellement comme voiture plaisir pour le week-end et les vacances. Les coupés Phase 1 arrivent progressivement dans la catégorie des voitures plaisir, tandis que les Phases 2 sont encore entre les mains de personnes qui en font un usage relativement régulier. →



La Phase 2 a un bouclier différent.

VERSIONS DISPONIBLES

MODÈLES PHASE 1	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 Turbo	2014-2015	520 ch	111 000 €	Petite hausse
991 Turbo cabriolet	2014-2015	520 ch	122 000 €	Petite hausse
991 Turbo S	2014-2015	560 ch	124 000 €	Petite hausse
991 Turbo S cabriolet	2014-2015	560 ch	132 000 €	Petite hausse
MODÈLES PHASE 2	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 Turbo	2016-2019	540 ch	140 000 €	Stable
991 Turbo cabriolet	2016-2019	540 ch	141 000 €	Petite hausse
991 Turbo S	2016-2019	580 ch	149 000 €	Petite hausse
991 Turbo S cabriolet	2016-2019	580 ch	167 000 €	Petite hausse
991 Turbo S Exclusive Series	2017	607 ch	315 000 €	Baisse

LES GT3

/// Comment les reconnaître

Phase 1 (2014-2015) : Difficile de passer à côté d'une GT3 sans la remarquer : son bouclier avant possède d'immenses prises d'air protégées par des grilles et on trouve un extracteur sur le haut du bouclier avant. Les ailes arrière sont élargies à la manière de celles d'une Carrera 4 et un aileron fixe est installé sur le capot arrière. Le bouclier arrière est spécifique avec grille d'aération du moteur et extracteurs derrière les roues arrière. La GT3 arbore son indémodable double échappement central arrière. Les jantes sont en 20 pouces à cinq doubles branches, le serrage se fait par écrou central. L'habitacle fait la part belle au cuir et à l'alcantara. Les surpiqures peuvent être grises ou Rouge Carmin. Les baquets en carbone sont en option, tout comme les freins céramique. A partir du millésime 2015, on pouvait commander les baquets de la 918 Spyder.

Phase 2 (2017-2019) : Le lifting cosmétique est assez léger : la prise d'air centrale avant adopte une forme trapézoïdale qui la rend plus grande visuellement, et la forme des prises d'air latérales du bouclier avant évolue en conséquence. Le dessin des jantes est identique mais on peut les faire peindre en noir avec liseré rouge, ce qui est nouveau. L'aileron arrière est un peu plus haut et ses dérives latérales sont peintes en noir mat (vous parlez d'une révolution...). La grille de refroidissement sous l'aileron est agrandie et repositionnée sous le support d'aileron alors que sur la Phase 1, elle est dans le bouclier. Un extracteur d'air est installé au niveau des soubassements. Il faut surtout signaler l'arrivée d'une version GT3 Touring : elle reprend l'esthétique de la GT3, mais sans aileron arrière. Il est remplacé par un aileron mobile façon Carrera. Une grille d'aération spécifique recouvre le capot arrière. A l'intérieur, l'alcantara des sièges est remplacé par un tissu à l'aspect un peu old school.

/// Les motorisations

Phase 1 (2014-2015) : Six cylindres, 3,8 litres et 475 ch à 8 275 tr/min pour 440 Nm à 6 250 tr/min. Surtout, la zone rouge débute à 9 000 tr/min, on peut vous dire que ces derniers 1000 tr/min vous emmènent tout droit aux portes de l'enfer. Le moteur est combiné à une boîte PDK,

il n'y avait pas d'autre choix, ce qui a un peu fait jaser les puristes lorsque l'auto est sortie. Il faut dire que la GT3 avait toujours été équipée d'une boîte manuelle et qu'elle était l'un des derniers bastions du plaisir de conduite pur et dur. Le châssis inaugurerait les quatre roues directrices pour la première fois, une révolution en matière de comportement pour une GT3. Le moteur a eu quelques problèmes de jeunesse, nous y reviendrons.

Phase 2 (2017-2019) : Autant les évolutions esthétiques sont mineures, autant la technique évolue en profondeur : la cylindrée passe à 4 litres et la puissance atteint 500 ch à 8250 tr/min. La zone rouge est toujours positionnée à 9000 tr/min. Elle gagne 20 Nm, ce qui la place à 460 Nm. La boîte manuelle est de retour en option. Contrairement aux Carrera, elle reste à six vitesses, les ingénieurs estimant que la boîte 7 n'est pas la meilleure pour une GT3. Dans la Touring, seule la boîte manuelle est disponible. Les problèmes de moteurs de la Phase 1 sont de l'histoire ancienne.

/// Les points forts

Phase 1 (2014-2015) : Un vrai moteur de cinglé, il n'y a pas d'autre mot. Au risque de se répéter, montez à 7500-8000 tours avec la GT3 et vous vous direz « ouais, c'est pas mal mais je m'attendais à mieux. » Parce que la première fois, il faut se reprogrammer un peu mentalement pour monter jusqu'à 9000 tours. Et lorsque vous pousserez jusqu'à 9000 tours, votre mâchoire va tomber, vos doigts vont se crispier sur le volant et vous n'en croirez pas vos yeux. Ce moteur est une vraie furie, une machine à sensations dont on ne peut plus se passer une fois qu'on y a goûté. La GT3 est incroyablement performante, mais ce sont surtout les sensations qu'elle procure en délivrant ces performances que vous retiendrez.

Phase 2 (2017-2019) : La Phase 2 a corrigé tous les défauts de la Phase 1. Pour ceux qui pourraient être inquiets (à tort, précisons-le) des problèmes de fiabilité de la Phase 1, la Phase 2 a été exemplaire, et surtout, elle offre le choix entre boîte manuelle et boîte PDK. Sans même parler du fait qu'il y a le choix entre Touring pour les amateurs de discrétion, et version normale pour ceux qui ne jurent que par le look de voiture de course de la GT3 et qui tiennent à son aileron.

Sur la GT3 Phase 2, la prise d'air centrale avant est plus large.





On note ici les feux sculptés, la sortie d'air sous l'aile, les entrées d'air forcées en noir mat : c'est bien une Phase 2.

/// Les points faibles

Phase 1 (2014-2015) : Puisqu'il faut en parler, la GT3 Phase 1 a connu quelques problèmes de fiabilité au début de sa jeune carrière. Quelques casses moteur ont été identifiées sur les premiers modèles livrés. Ces casses étaient liées à la fragilité d'un support de bielle, mais Porsche a stoppé immédiatement la production, rappelé les premiers modèles livrés et remplacé tous les moteurs sous garantie. Cela ne devrait même pas être un sujet.

Phase 2 (2017-2019) : Il n'y a pas grand-chose à signaler, si ce n'est qu'elle reste chère. Les Touring ont tendance à être un peu plus chères que les normales, alors qu'elles sont moins performantes

/// Quelques conseils

Phase 1 (2014-2015) : La réputation de la Phase 1 est injustement ternie par ces histoires de problèmes moteurs, alors que le sujet a été traité par Porsche dans la plus grande transparence. Mais on entend souvent que les clients sont prudents, justement à cause de cela. A notre humble avis, cela n'a pas trop de sens, le problème est réglé. Le marché est archi dominé par le Blanc qui était très à la mode (surtout avec les jantes couleur Platine), il faudra un peu plus de patience pour les autres couleurs. Il n'y a pas à s'inquiéter qu'un exemplaire ait fait de la piste, les GT3 sont faites pour ça. Attention toutefois à ce qu'elle n'ait pas été utilisée prématurément par une utilisation exclusivement sur la piste. Le pack intérieur GT3 est une option assez appréciée, tout comme les baquets en carbone. Libre à vous de choisir entre version Touring ou Clubsport avec arceau en fonction de l'usage que vous souhaitez en faire. Les kilométrages oscillent entre 20 et 40 000 km.

Phase 2 (2017-2019) : Il y a beaucoup plus de choix avec la Phase 2 : Touring, Clubsport, version normale avec pack confort, boîte PDK, boîte méca, il y a presque l'embarras du choix. Mais du coup, il est presque plus difficile de tomber sur l'exemplaire de vos rêves. Jamais la GT3 n'avait proposé autant de configurations, et c'est vrai aussi pour le nuancier. On trouve un peu plus de couleurs : le Rouge Indien a bien fonctionné, le bleu ne

s'en tire pas si mal. Les Phase 2 ont rarement dépassé les 20 000 km, elles restent très récentes. Il faut savoir que le marché des GT3 dans son ensemble est assez cyclique. Les voitures ne se vendent pas entre octobre et mars car c'est la saison creuse pendant laquelle il n'y a quasiment aucune sortie circuit. A partir de mars, les acheteurs se réveillent car il leur faut une auto pour la saison de piste. Donc elles baissent un peu pendant l'hiver, et remontent au début du printemps. Cela s'applique à toutes les GT3, Phase 1 comme Phase 2.

/// Pour quel usage ?

Inutile de faire le distinguo, on achète une GT3 parce qu'on veut une sportive ultime capable de limer de la piste sans broncher et de profiter d'un caractère de feu. Ceux qui ont goûté au moteur de la GT3 auront du mal à s'en passer. Certains rouleront assidûment quand d'autres se contenteront de quelques sorties dans l'année, chacun son truc. Le seul distinguo concerne peut-être les acheteurs de GT3 Touring. Cette dernière semble pensée pour ceux qui veulent rouler sur route même si honnêtement, il est absolument impossible de cerner les limites d'un tel modèle sur route ouverte. →



On retrouve les clignotants d'une 991 Phase 1.

VERSIONS DISPONIBLES				
MODÈLES PHASE 1	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 GT3	2014-2015	475 ch	114 000 €	Petite hausse
MODÈLES PHASE 2	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 GT3	2017-2019	500 ch	150 000 €	Baisse

LES GT3 RS

/// Comment les reconnaître

Phase 1 (2015) : Imaginez une GT3 sous cocaïne. Le bouclier avant est visuellement élargi par la présence d'une lame avant encore plus basse, les ailes avant sont plus larges et des extracteurs d'air ont été percés en leur sommet. Le capot avant en carbone possède une double rainure et le toit en magnésium possède un double bossage. Les ailes arrière adoptent les prises d'air de la Turbo et l'aileron arrière est tout droit sorti des 24 heures du Mans. Le dessin du bouclier arrière est spécifique avec des sorties d'air et extracteurs élargis. Les jantes font 20 pouces à l'avant, 21 pouces à l'arrière. Deux couleurs spéciales sont proposées spécifiquement pour les GT3 RS : l'Orange Fusion et l'Ultraviolet. Le Blanc et l'Argent GT sont les deux autres couleurs disponibles. A l'intérieur, trois types de selleries sont disponibles : cuir-alcantara noir, cuir-alcantara noir et orange fusion, cuir-alcantara noir et gris craie. L'arceau peut être peint en Orange Fusion, Blanc ou Noir. Glissons un petit mot sur la 911 R : édition limitée à 991 exemplaires, elle embarque le moteur de la GT3 RS mais n'est disponible qu'en boîte manuelle. Il s'agit d'un modèle collector plutôt réservé aux collectionneurs.

Phase 2 (2018-2019) : Comme si la Phase 1 ne suffisait pas, la Phase 2 va encore plus loin : le bouclier avant est encore plus agressif, avec une lèvre avant plus travaillée. Des prises d'air NACA peintes en noir mat sont installées dans le capot avant, en plus de tous les appendices déjà présents sur la Phase 1. Les décalcomanies « GT3 RS » qui avaient fait leur apparition sur la génération 996 sont de retour. Elles sont optionnelles, mais quelle gueule ! L'aileron arrière est encore un peu plus gros, les extracteurs ont été élargis à l'arrière. Porsche inaugure un pack Weissach avec capot avant, toit et aileron arrière en carbone apparent. Des jantes en magnésium sont également disponibles en option. Le nuancier est un peu plus riche avec 9 couleurs (4 seulement sur la Phase 1). La nouvelle couleur spéciale, le Vert Léopard, fait sensation. L'Ultraviolet n'est plus disponible. A l'intérieur, on a le choix entre cuir-alcantara noir, et cuir-alcantara noir-Vert Léopard. Les jantes peuvent être peintes en argent, gris satiné, noir mat et or mat (Aurum). Nous pourrions évoquer le cas du Speedster qui est quasiment une GT3 découvrable, mais il s'agit d'une version collector destinée avant tout aux collectionneurs.



L'aileron sera quasi identique sur les Phases 1 et 2.

/// Les motorisations

Phase 1 (2015) : 500 ch dans les gencives. Le moteur de la RS gagne 200 cm³, ce qui porte sa cylindrée à 5 litres, pour 500 ch à 8 250 tr/min et 460 Nm à 6 250 tr/min. Un moteur de folie avec lubrification par carter sec, zone rouge à 9 000 tours et disponible uniquement avec la boîte PDK. La RS est conçue pour aller chercher le dernier dixième sur piste, le constructeur considère que la boîte manuelle n'a plus sa place dans un tel engin. Le 0 à 100 est abattu en 3.3 s, mais ce n'est même pas l'essentiel. Ce qui importe, c'est la remarquable homogénéité avec le châssis (les roues arrière sont directrices) et la capacité de la RS à engloutir n'importe quel circuit comme de rien.

Phase 2 (2018-2019) : Allez, hop, 520 ch ! La base moteur reste la même que sur la Phase 1 mais cette fois-ci, la Phase 2 produit 520 ch au même régime et 470 Nm à 6 000 tr/min, soit un peu plus bas que sur la Phase 1. Il en résulte un moteur toujours aussi rageur, mais qui s'exprime sur une plage d'utilisation un tout petit peu plus large, ce qui est bon pour la performance. Il reste combiné à une PDK.

L'ultraviolet est une couleur spéciale de la GT3 RS Phase 1.





On note le retour des décors latérales sur la GT3 RS Phase 2.

/// Les points forts

Phase 1 (2015) : La GT3 RS a rarement connu de problèmes de fiabilité et la 991 Phase 1 ne fait pas exception à la règle. De plus, la ruée sur les voitures « limitées » en 2015 fait que la GT3 RS a été beaucoup produite, ce qui en fait un modèle moins difficile à trouver. Le comportement châssis et les sensations proposées par le moteur sont d'un autre monde. Sur piste, elle est redoutable et n'est pas si piègeuse que cela.

Phase 2 (2018-2019) : La GT3 RS Phase 2 en apporte un peu plus partout. Attention, les différences ne renvoient pas la Phase 1 aux oubliettes, mais mises bout-à-bout, elles font de la Phase 2 une auto plus performante, plus efficace et plus exclusive. Elle est plus rare, et des options comme le Pack Weissach, les jantes magnésium font que certaines versions poussent le bouchon très loin au niveau du design et des matériaux high tech. Et puis avec l'enrichissement de la palette de couleurs, vous aurez davantage de choix sur la configuration, même s'il faudra certainement faire quelques compromis.

/// Les points faibles

Phase 1 (2015) : Quatre couleurs dans le nuancier, c'est peu. D'ailleurs, c'est un peu frustrant pour les clients qui voulaient un peu d'originalité et qui ont dû faire avec. A part cela, une RS reste une RS : très basse, très ferme, et fort peu pratique. Lorsqu'on achète une RS, il ne faut pas s'attendre à pouvoir emmener les enfants à l'école avec. C'est donc une pure voiture plaisir, pas tout à fait conçue pour rouler des dizaines de milliers de kilomètres chaque année, d'autant que les pneus semi-slick de série ne sont pas des plus à l'aise sur chaussée humide. Et côté pilotage, même si elle est -relativement- prévenante, mieux vaut avoir de bonnes notions de pilotage.

Phase 2 (2018-2019) : Tout pareil, la Phase 2 n'est pas un exemple en matière de polyvalence et de facilité d'usage au quotidien. Elle ajoute à cela une certaine rareté car elle a été moins produite que la Phase 1. En se projetant à long terme, on peut aussi se poser la question du coût de certaines pièces en carbone, sans même parler des jantes en magnésium. S'il faut les remplacer, vendez la maison... →



Sur la Phase 1, on pouvait avoir un intérieur avec alcantara Orange Fusion. Il sera Vert Lézard sur la Phase 2.

/// Quelques conseils

Phase 1 (2015) : Il y en a un qui a dû avoir un gros bonus à l'usine à l'époque, c'est celui qui a eu l'idée d'ouvrir à fond le robinet de la production de GT3 RS. L'année 2015, c'est l'année du sommet de la bulle spéculative sur les voitures de collection et tout ce qui semblait exclusif et limité s'arrachait. Autant dire que les clients se sont rués en concessions pour avoir une RS, et Porsche en a bien profité. En soi, ce n'est pas grave et nous avons même envie de dire « tant mieux », plus de monde a été servi. A long terme, les prix devraient se calmer un peu car c'est l'une des GT3 RS les plus diffusées. L'Orange Fusion est la couleur la plus répandue, l'Ultraviolet est assez rare, mais on aime ou on déteste. Les kilométrages sont plutôt faibles, avec encore beaucoup de modèles qui n'affichent pas plus de 5000 km.

Phase 2 (2018-2019) : Fouiller les annonces, c'est comme ouvrir un paquet de bonbons : du rouge, du vert, du blanc, du bleu. Il y a des configurations vraiment originales et il y a vraiment de quoi trouver son bonheur. La config « totale » avec Pack Weissach – Jantes Magnésium – Freins PCCB – Pack intérieur tout cuir – s'annonce presque impossible à trouver (quelle que soit la couleur) car non seulement ces options étaient très chères, mais en plus, Porsche était en quasi pénurie de jantes en magnésium tant elles avaient cartonné sur la GT2 RS. Mais bon, il ne faut pas trop s'en formaliser car même sans ces options, le look de la GT3 RS est complètement dingue et au risque de se répéter, c'est une vraie voiture de cinglé qui attirera l'attention partout où elle passe. Il faut tout de même savoir qu'elle a été produite au moment où les nouvelles normes WLTP allaient entrer en vigueur. De fait, il n'y en a pas eu tant que cela et la Phase 2 promet d'être bien plus rare que la Phase 1. Il faudra peut-être faire quelques compromis au moment de chercher la config de vos rêves. Le Vert Lézard est la couleur la plus diffusée.



991 GT2 RS

Elle est un peu inclassable. Avec un moteur bi-turbo de 700 ch, deux roues motrices, un intérieur allégé, elle fait clairement partie de la race des pistardes. Elle n'est pas à mettre entre toutes les mains, et nombreux sont ceux qui se sont fait peur à son volant. On l'achète en général pour faire de la piste, car elle est quasiment inutilisable sur route. On pouvait l'avoir avec l'option Pack Weissach et jantes magnésium. Ce pack ajoutait un certain nombre de pièces allégées (dont l'arceau en titane) et on le reconnaît esthétiquement à son capot partiellement peint, alors que la GT2 RS « standard » a un capot en carbone apparent. Son prix gravite autour de 350 000 €. C'est une vraie machine à sensations, il n'y a rien de plus rapide dans la gamme 911 aujourd'hui. En contrepartie, gare aux dérobades. La GT2 RS est une vraie 911 de l'extrême.

/// Pour quel usage ?

On pourrait croire que tous les acheteurs de GT3 RS sont des pistards absolus, mais pas nécessairement. Il y en a, oui, qui aiment limer de la piste très régulièrement. Et il y en a d'autres qui achètent la RS par amour de l'exclusivité, pour le plaisir d'avoir la 911 la plus extrême, la plus aboutie et riche en sensations fortes. Ils ne feront pas nécessairement des milliers de kilomètres en piste, mais ils en profitent à leur manière. Il y a eu également pas mal d'acheteurs arrivés sur ce marché pour spéculer, mais la spéculation est bien retombée et ce phénomène ne fonctionne plus vraiment aujourd'hui. ●



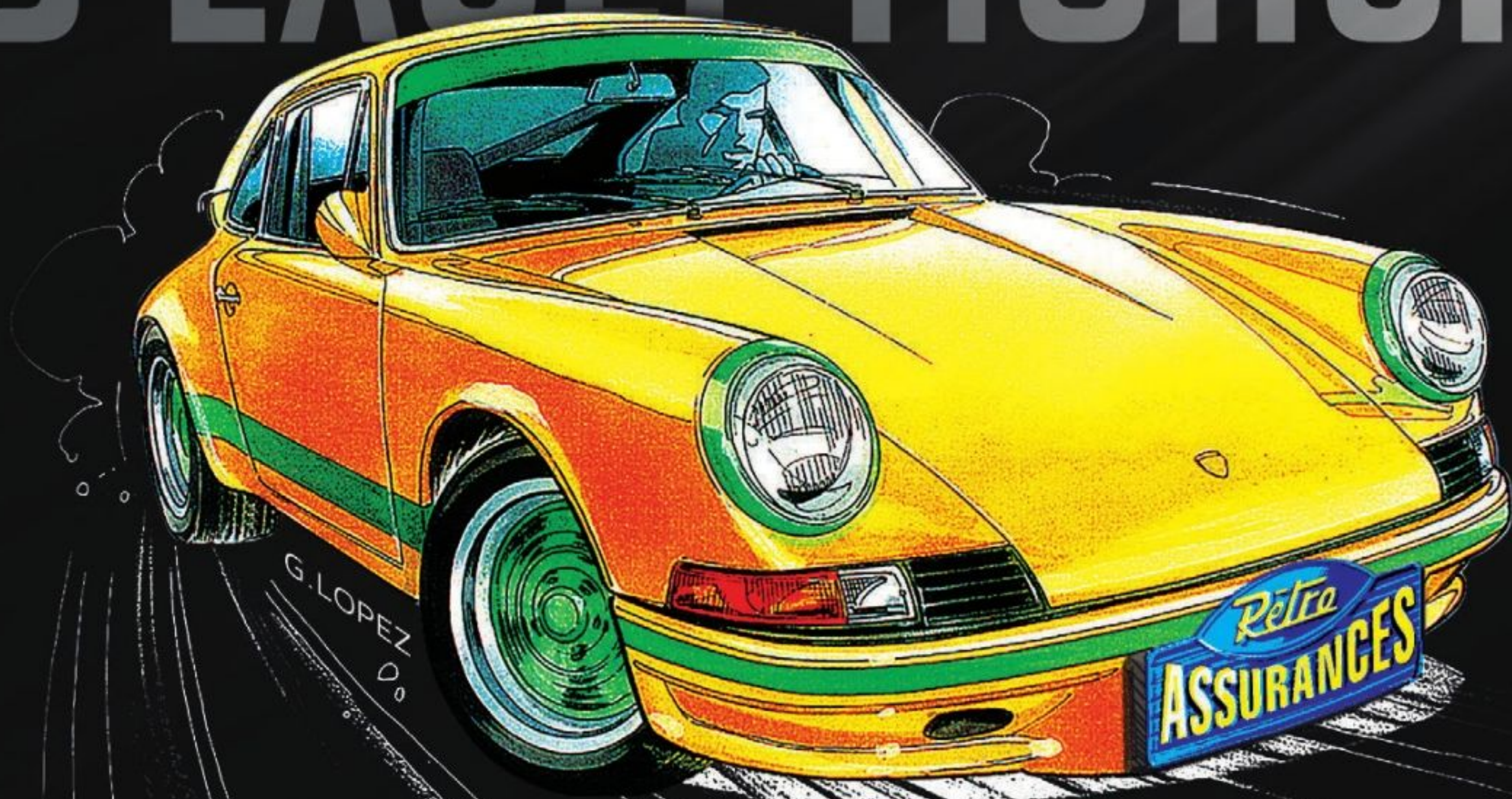
Le Vert Lézard était la couleur spécifique de la GT3 RS Phase 2. Celle-ci a le pack Weissach et les jantes en magnésium.

VERSIONS DISPONIBLES

MODÈLES PHASE 1	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 GT3 RS	2015-2017	500 ch	154 000 €	Petite Baisse
991 R	2016	500 ch	290 000 €	Stable
MODÈLES PHASE 2	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE FLAT 6	TENDANCE DE LA COTE
991 GT3 RS	2018-2019	520 ch	217 000 €	Petite Baisse
991 Speedster	2019	510 ch	349 000 €	Stable
991 GT2 RS	2018	700 ch	350 000 €	Baisse



COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



« Nous en prendrons grand soin ! »

Création : designe.fr

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé
05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr



N° FR020282-1

RETRO Assurances est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances.
Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N° ORIAS : n°07001752 - www.orias.fr.

Comparatif



991

CARRERA S PH1

VS CARRERA PH2



Oyez, oyez, jeunes gens, la génération 991 a le vent en poupe ! Pour les raisons évoquées précédemment dans cette enquête, et que nous allons redévelopper ici de manière concrète en confrontant une phase 1 et une phase 2. Et en essayant d'équilibrer les forces, puisque nous avons choisi une phase 1 en S, et une phase 2 en version normale. Le tout en cabriolet, sur l'île de Ré !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO

C'est que la maison ne recule devant aucun sacrifice pour faire les choses en grand ! Et pour que l'histoire soit encore plus belle, dans une période météo perturbée, nous avons eu droit à une magnifique éclaircie sur l'île de Ré, pile le temps de faire nos photos. Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, sachez que nous avons eu toutes les peines du monde à réunir, pour ce comparatif, une phase 1 et une phase 2, ou comment démontrer par l'expérience directe que ces 991 ne restent pas longtemps dans les show-rooms des professionnels. Partout où j'ai cherché, il y avait l'une, mais pas l'autre. Les combinaisons étaient pourtant nombreuses, mais impossible de trouver nulle part quelque chose de cohérent. Finalement, il nous a fallu faire le déplacement à La Rochelle (jamais désagréable, notez-le bien !) pour trouver notre bonheur, d'une part grâce à AR Sport, qui avait en magasin un cabriolet phase 2 Carrera, et d'autre part grâce à Thomas Schenck (merci à lui !), qui a fait venir son papa sur place

(il n'habite pas loin) avec son cabriolet S phase 1. Ce sujet m'a donc permis de revoir deux personnes non vues depuis longtemps, et très appréciées : Raymond Pinchemail, le boss d'AR Sport, et François Schenck, le papa de Thomas. Un grand merci à tous deux ! Mais bon sang que ce fut compliqué, je pensais vraiment que j'allais trouver ces deux autos en cinq minutes et deux coups de fils. Décidément non, les 991 ne se trouvent pas si facilement, alors qu'elles ont été largement produites... A propos, pourquoi comparer une Carrera à une Carrera S ? Tout simplement parce que nous aimons toujours que le prisme du prix soit un élément essentiel à nos comparatifs. A quoi cela servirait-il de confronter deux modèles avec d'énormes écarts de prix ? En prenant une Carrera phase 2 et une S phase 1, cela nous permet de resserrer un peu les valeurs. Rappelons enfin, avant de commencer, que nous avons bien sûr déjà comparé 991 phase 1 et 2, dans notre numéro 301, par le biais de deux versions Cabriolet Carrera, qui s'était soldé par un quasi-match nul, la phase 2 ne l'emportant que de très peu. Cinq ans plus tard, qu'en est-il ? →



ESTHÉTIQUE

A ma gauche, un cabriolet Carrera S phase 1 jaune racing, qui possède une vraie originalité : l'intérieur et la capote sont bleus ! Cela se voit très peu sur les photos, car on parle bien d'un bleu foncé, mais cette association de couleurs lui va vraiment bien, et change du classique jaune et noir. A ma droite, un cabriolet Carrera argent GT, intérieur rouge, absolument magnifique également. Si j'avais dû une fois dans ma vie acheter une Porsche grise, elle l'aurait été dans cette configuration, d'une rare élégance. Les jantes sont les mêmes sur les deux modèles, à savoir les Carrera Classic en 20". C'est un pur hasard, elles étaient proposées en option sur les deux versions. Rappelons que, de série, la Carrera était livrée en 19", mais la plupart des exemplaires ont été montés en 20". Oublions ces histoires de couleurs et de jantes, et attardons-nous sur la comparaison esthétique entre les deux modèles, qui, cinq années plus tard, continue d'aller très légèrement en faveur de la phase 2. Eh oui, c'est que le regard qu'on porte sur chaque 911 évolue au fil des ans, et il arrive souvent que ce qu'on préfère sur tel modèle à sa sortie évolue différemment avec le temps. Il n'en est rien ici : par d'infimes petites touches, comme souvent, la phase 2 nous touche un peu plus : le bouclier avant, les feux arrière sculptés, la double sortie de pot centrale (optionnelle, elle correspond aux échappements sport), et la grille noire avec lignes verticales ont un peu de charme supplémentaire. Les avis sont toujours partagés sur cette grille, mais personnellement j'ai toujours aimé ce changement, dès la sortie de la phase 2. Et je n'ai pas changé d'avis depuis. Et comme c'est moi qui écris cet article, c'est donc mon avis qui l'emporte ! Ah ah ah, je plaisante, bien sûr, je n'aurai jamais la prétention de dire que mon avis vaut plus que le vôtre. Sauf qu'ici, c'est à moi de donner un avis et de trancher. Donc...

PETIT AVANTAGE PHASE 2

ÉQUIPEMENT-CONFORT

De manière tout à fait logique, la phase 2 a apporté quelques nouveautés qui ont rendu la vie à bord encore plus agréable. Ce ne sont



1. L'évolution des boucliers est ici clairement visible. A noter que sur la phase 2, les volets sont actifs

2. Les feux sculptés sont une belle modification esthétique de la phase 2

que de petites choses, mais utiles à l'usage, notamment le PCM plus grand avec son GPS plus moderne, plus performant et entièrement tactile. Il y a aussi, côté options, le levage du train avant pour passer les ralentisseurs, et, quand on choisit le pack sport chrono, la mutation des boutons sport et sport plus sur le volant, avec une petite molette bien pratique. Notre exemplaire d'essai n'avait cependant pas cette option, ce qui n'est pas forcément gênant comme nous le verrons au chapitre boîte. Ici, le fait que ce comparatif oppose une Carrera à une Carrera S n'a pas une incidence énorme en termes d'équipements, d'autant que la phase 2 progresse. Quant au maniement de la capote, il est strictement identique entre les deux modèles, et toujours aussi pratique. Le filet anti-remous électrique était déjà présent sur la phase 1, la victoire de la phase 2 ne se joue donc vraiment que sur quelques petits points.

PETIT AVANTAGE PHASE 2

MUSIQUE

D'entrée de jeu, on pourrait dire que la victoire ne peut ici qu'aller à la phase 1. Mais vous allez voir que le résultat est plus nuancé qu'on ne l'imagine. D'un côté, un flat 6 atmosphérique de 3,8 litres, qui sonne comme on aime, surtout avec l'option échappement sport... dont n'est pas équipé l'exemplaire de François. Étonnant, d'ailleurs, puisqu'il a par ailleurs le chronosport. Que l'acheteur initial ait choisi l'un et pas l'autre est surprenant, mais cela ne gêne pas du tout François, qui n'aime pas, de manière générale, être envahi par un échappement trop sonore. Donc tout

FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	991 CARRERA CAB PHASE 2	991 CARRERA S CAB PHASE 1
Cylindrée	2 981 cm ³	3 800 cm ³
Puissance	370 ch à 6 500 t/mn	400 ch à 7 400 t/mn
Couple	450 Nm de 1 700 à 5 000 t/mn	440 Nm à 5 600 t/mn
Boîte	7 rapports, (PDK en option)	6 rapports, (PDK en option)
Poids	1 500 kg (1520 kg)	1 465 kg (1485 kg)
Performances	292 km/h (290 km/h)	301 km/h (299 km/h)
0-100	4,8 s (4,6 s)	4,7 s (4,5 s)
0-200	16,0 s (15,5 s)	15,1 s (14,6 s)
Consommation cycle mixte	8,5 l (7,5 l)	9,7 l (8,9 l)
Emission de CO ₂	195 g/km (172 g/km)	229 g/km (210 g/km)
Cote Flat 6	99 000 €	85 000 €

va bien. Mais du coup, là, en sautant de l'une à l'autre, j'ai eu l'impression que la phase 2 sonnait mieux ! Pourtant, il est acquis que le flat 6 bi-turbo est moins musical que l'atmo. L'explication vient du fait que Porsche a remarquablement travaillé la sonorité du bi-turbo dans les bas régimes. A la mise en route, il émet un joyeux roap de bienvenue, puis, quand on circule en ville, il se fait entendre, surtout quand on roule en mode sport. Auquel cas, on a droit à du backfire sur des tons graves et assez impressionnants. Sans être agressifs pour les passants, loin s'en faut (rappelons que ce backfire n'est produit qu'en mode sport, et s'efface en sport plus). De l'extérieur, la phase 2 produit même une sonorité proche de ce qu'on entendait sur les 935, en nettement plus diffus, bien sûr. Bref, n'enterrons pas la phase 2 sur le plan musical. Le seul problème, la concernant, c'est que la partie la plus amusante de sa sonorité ne concerne finalement que les bas régimes. Si on tape dedans, la phase 1 va vite reprendre l'avantage en se mettant à produire cette sonorité si caractéristique (et qu'on aime tant) des flat 6 atmosphériques. Alors que la phase 2 sera bien plus discrète, surtout si on roule capoté. Ce sera pire encore dans un coupé : pour entendre les sons du flat 6 turbocompressé, il faudra rouler fenêtres baissées. Trop bien insonorisé ! Donc, tout fermé, de l'intérieur, la phase 2 décevra et la phase 1 réjouira. Ce à quoi il faut ajouter qu'elle réjouira d'autant plus si on a l'échappement sport, avec une vraie musique sportive dans les hauts régimes, et du backfire. Le bonheur. Mais voyez comme on évolue, il y a cinq ans, j'avais accordé, sur ce chapitre, un



1. La nouvelle grille noire à lignes verticales a d'abord été motivée par la nécessité de mieux refroidir les turbos

2. La phase 1 a plus de caractère, surtout en S, mais la phase 2 ne manque pas d'atouts, même sans S

avantage complet à la phase 1, soit 2 points, alors que cette fois, je ne parlerai que de petit avantage, soit 1 point. Tout simplement parce que, d'essais en essais, j'ai appris à apprécier cette musique si particulière et bien différente émise par la phase 2, dont certains aspects sont envoûtants et bien mis en avant quand on roule en cabriolet.

PETIT AVANTAGE PHASE 1

MOTEUR-PERFORMANCES

Cette fois, le fait de comparer une S à une normale, même avec l'évolution apportée par une phase 2, ne peut qu'être à l'avantage de la S. Il suffit pour cela de poser clairement les chiffres : d'un côté, le cabriolet S phase 1 sort 400 ch à 7400 t/mn pour un couple de 440 Nm à 5600 t/mn. De l'autre côté, le cabriolet Carrera phase 2 a droit à 370 ch à 6500 t/mn pour un couple de 450 Nm disponible de 1700 à 5000 t/mn. J'espère que vous avez bien lu, parce que c'est ici que réside l'essentiel des différences entre les deux modèles. D'un côté, une S phase 1 plus puissante et allant chercher sa puissance plus haut. De l'autre, une Carrera phase 2 dotée non seulement d'un couple plus élevé, mais en plus disponible sur →

2



Comparatif

une plage bien plus large ! Nous ne pourrions hélas parler de nos propres chronos, car nous n'avons jamais mesuré un cabriolet Carrera phase 2, ni même un coupé, sauf une version T, mais en boîte manuelle, ce qui fausse bien sûr la donne. A titre purement indicatif, cela donnait 10" de 100 à 200 avec le cabrio S en mode sport plus, et 11" pour la T. Dans notre tableau, nous vous avons mis les coupés S phase 1 et 2, ce qui vous permet de vous donner une idée plus précise à versions égales (après tout, rien ne vous empêche, si vous n'avez pas de problèmes de budgets, d'hésiter uniquement entre les versions S). Mais restons sur nos deux modèles du jour, et regardons ce que nous dit l'usine : 14"3 pour le cabriolet S, en boîte PDK et mode sport plus, pour aller de 0 à 200 km/h, et... 15"2 sur le même exercice et le même mode pour la Carrera phase 2 ! C'est amusant, car lorsqu'on roule et qu'on accélère à fond, on sent bien cet écart : une fois passés les 4-5000 t/mn, la S phase 1 envoie clairement plus et fait sentir sa puissance. En revanche, là où on sent une vraie grosse différence, c'est en termes de souplesse et de reprise : le 3.8 paraît creux à bas régimes là où le 3 litres bi-turbo semble disponible partout, et très bas. Simplement, lorsqu'on accélère à fond, tout se passe de manière plus linéaire que dans la S phase 1. C'est ce qu'on appelle le caractère. Voilà qui nous complique sévèrement la tâche ! Résumons-nous : d'un côté nous avons un moteur qui offre du plaisir dans les accélérations, qui transmet quelque chose, et qui gagne 9 dixièmes de 0 à 200 par rapport à un autre moteur qui excite moins les sens, mais qui est réellement plus agréable et confortable à rouler au quotidien. Là aussi, j'avoue que les années et les essais passant, le confort total d'utilisation des moteurs turbocompressés a fini par me séduire. J'en entends qui se disent : "il a pris un coup de vieux, le pauvre !" Non, pas du tout, c'est juste que j'essaie de me placer dans l'optique d'un acheteur de 991 Cabriolet, aujourd'hui. Plus encore que celui qui choisira un coupé, il attendra quoi de sa Porsche ? Qu'elle soit



1



2



3



1. Il ne lui manque que l'option échappement sport

2. Ici il manque la touche sport plus. Notez la touche centrale, présente sur les deux modèles, permettant de relever électriquement le filet

3. La double sortie centrale sur la phase 2 indique la présence de l'option échappement sport. Sinon, la Carrera a droit à des sorties ovales. La S phase 1 n'a pas l'échappement sport, mais avait d'office quatre sorties rondes

4. C'est à l'arrière qu'on distingue le plus les deux versions, notamment avec la grille moteur, les feux sculptés et la double sortie de pot centrale de la phase 2, à gauche

performante, bien sûr, mais également confortable, souple, généreuse partout. Et l'air de rien, à moins d'être un fondu total des moteurs atmosphériques, il faut bien reconnaître que le 3 litres turbo amène ce plaisir qu'attendent les acheteurs. Du coup, à qui attribuer la victoire sur ce chapitre ? A celle qui est plus performante et a plus de caractère ? Ou à celle qui est presque plus agréable à conduire en utilisation quotidienne ? Ce sera à vous, selon vos envies et votre ressenti, de choisir. Pour nous, force est quand même de donner la prime aux performances. Mais si on comparait deux versions S, la victoire irait à la phase 2. Petit avantage phase 1

BOÎTE

Nos deux exemplaires sont donc équipés de l'option PDK, comme la plupart des 991 normales. Seule différence technique entre les deux générations : le sens du levier. Sur la phase 2, un mode plus logique a été adopté : on tire le levier pour monter les rapports, on pousse pour les descendre. Mais les utilisateurs qui se servent de leur levier pour passer les vitesses sur une PDK sont si minoritaires que ce détail ne peut pas être pris en compte. La plupart d'entre eux roulent en mode Drive, et jouent ensuite avec les différents modes, ou utilisent les palettes au volant. Mais il est une différence que seuls nos divers essais ont révélée, car Porsche n'en a jamais vraiment parlé : la gestion de la boîte en mode sport plus a changé, elle est devenue plus sage. Sur la phase 1, le mode sport plus est vraiment sauvage, n'acceptant de passer un rapport supérieur que lorsqu'on approche de la zone rouge, et redescendant les rapports avec hargne. Sur les phases 2, vraisemblablement pour mieux s'adapter aux moteurs turbocompressés, Porsche a calmé le jeu. Certes, le mode sport plus est plus vif et réactif que le mode sport, mais sans non plus en faire des tonnes. Cela convient sûrement à de nombreux clients, mais dès lors quel intérêt d'avoir ce mode, si ce n'est pour repousser les limites du PSM, et s'offrir le plaisir d'un launch control quand on a envie d'une bonne montée d'adrénaline. Au final, s'il faut comparer les deux boîtes, j'ai donc une petite préférence pour celle de la phase 1. Du caractère, on n'en →

4





On voit bien ici le cuir bleu de la Carrera S phase 1, qui a les options PDK et chronosport



Superbe intérieur en cuir rouge sur la phase 2, qui a aussi la PDK, mais pas le chronosport. Notez le nouveau PCM, avec plus grand écran



a jamais trop, quand on roule en Porsche, même si j'ai parfaitement conscience que bien peu d'utilisateurs se serviraient de ces modes radicaux.

PETIT AVANTAGE PHASE 1

CHÂSSIS-COMPORTEMENT

Quand est sortie la 991 phase 2, la bonne nouvelle était que même la Carrera avait droit, de série, au PASM. Mais pas au PDCC, ni aux quatre roues directrices, cette nouveauté étant apparue sur les S phase 2. Cela met donc nos deux modèles sur un quasi-pied d'égalité. D'autant que notre belle jaune n'a pas le PDCC. Ceci dit, ce n'est sûrement pas sur l'île de Ré qu'on peut comparer le comportement de deux Porsche : il y a peu de routes qui tournent vraiment, et toujours du trafic. Je vais donc ici plutôt devoir faire appel à mes nombreux souvenirs de roulage avec ces deux modèles. Force est de reconnaître que les différences ne sont pas énormes, mais comme toujours, de sensibles petits progrès ont été

Entre les deux évolutions, la plus grosse différence se situe au niveau du moteur : atmo pour la phase 1, turbo pour la phase 2

effectués d'une génération sur l'autre. Le PASM, notamment, a été amélioré, et d'autres petits détails, qui font qu'au final, quand il s'agit d'artillerie comme un farci sur des routes sinueuses, la phase 2, même en Carrera sans S, aura un très léger avantage. Et même si on se contente de rouler normalement, elle semblera juste un peu plus souveraine encore que la phase 1, qui pourtant l'est déjà. Le toucher de volant est légèrement plus précis, la sensation générale encore plus agréable. Mais pour vraiment le percevoir, il faut sauter de l'une à l'autre, en notant que côté freinage, le fait d'avoir une Carrera phase 2 face à une Carrera S phase 1 les met presque à égalité, seuls les disques avant de la Carrera ayant un diamètre à peine inférieur (10 mm). Franchement, cela ne se sent pas. En revanche, ce qui se sent, c'est la différence de couple ! Que vient-elle faire au chapitre comportement, me demanderez-vous ? C'est tout simple, la Carrera a un tel couple à bas régime que lorsque la chaussée est mouillée, →

FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	991 CARRERA S CABRIOLET PHASE 1 PDK	991 CARRERA T	991 S PHASE 1 PDK	991 S PHASE 2 PDK	991 CARRERA PHASE 1 PDK
Puissance	400 ch	370 ch	400 ch	420 ch	350 ch
Poids/Puissance	3,71 kg	3,85 kg	3,53 kg	3,47 kg	4 kg
Jantes	20"	20"	20"	20"	19"
Temp. extérieure	6°	30°	5°	9°	9°
80 à 150	—	5"7	—	—	—
80 à 150 Sport	—	—	5"5	5"3	5"8
80 à 150 Sport +	5"4	—	5"4	5"2	5"4
100 à 200	—	11"0	—	—	—
100 à 200 Sport	—	—	10"3	9"6	10"7
100 à 200 Sport +	10"0	—	9"8	9"5	10"3



ROYAL ENFIELD



Certains accessoires ne font pas partie de l'équipement de série. * Une tonne de plaisir.

A TON OF FUN*

S'inspirant de la culture du Café Racer des années 50 et 60, l'inimitable Continental GT 650cc fait partie de la scène originale britannique. Préparez-vous à une tonne de plaisir...

En savoir plus sur royalenfield.com

Réservez votre essai en ligne



Prix à partir de 6,990 €



GARANTIE pièces/main d'œuvre, kilométrage illimité
+ ASSISTANCE ROUTIÈRE 24h/24



Mister Clean



Dux Deluxe



Rocker Red



British Racing Green



Ventura Storm

Sima préconise simamoto.fr

IPONE

DISTRI BIKE

ROYAL ENFIELD

ROYALENFIELDFR



1

il faut légèrement se méfier d'accélération trop franches ou trop brutales en sorties de rond-points, par exemple. Sinon, c'est un petit coup de glisse assuré, heureusement bien rattrapé par le PSM, lequel a la bonne idée, sur les phases 2, d'être utilisable en deux modes : déconnectable tout en le préservant, ou totalement déconnectable, ce que n'avait pas la phase 1. Au final, le bilan est donc très légèrement favorable à la phase 2, mais j'étais à deux doigts de les mettre quasi à égalité, tant leurs comportements sont proches, et absolument parfaits : avec elles, on repousse les limites du possible, les trajectoires se tendent à la perfection, et l'équilibre est parfait.

A noter que nous ne vous proposerons pas ici de chapitre circuit, car telle n'est pas leur vocation, d'une part (même si elles en seraient parfaitement capables), et parce que nous n'avons pas eu l'occasion de les comparer en piste, d'autre part.

PETIT AVANTAGE PHASE 2

CONSOMMATION

Ici seuls les chiffres usine sont parlants. Si l'on reste sur les boîtes PDK, le cabriolet S phase 1 affiche 8,9 litres, là où le cabriolet Carrera phase 2 est à 7,5 litres. Dans les deux cas, il s'agit des anciennes normes, peu réalistes, mais cela permet au moins de les comparer sur les mêmes bases, et l'avantage va à la phase 2, surtout dans cette petite version. Il me faut cependant nuancer ces chiffres flatteurs, car s'ils reflètent sûrement la réalité de l'écart entre les deux versions si l'on parle d'une utilisation normale, je sais par expérience que lorsqu'on tape fort dans un 3 litres bi-turbo, il va avoir tendance à devenir plus gourmand qu'en faisant la même chose dans un 3,8 litres atmo.

PETIT AVANTAGE PHASE 2



1. Les sonorités sont très différentes entre les deux

2. Les jantes Carrera Classic 20" étaient proposées en option sur les deux phases

IMAGE

Sur ce point, vous pourrez retourner le problème dans tous les sens, si la notion d'image a du sens pour vous, il vaudra toujours mieux une S qu'une Carrera !

D'ailleurs, c'est amusant, il suffit de regarder les arrières de nos deux belles : l'une affiche fièrement son Carrera S, et l'autre n'affiche que le mot Porsche ! Petite coquetterie fréquente chez les acheteurs de Carrera. J'ajouterai que, aux yeux des puristes, la phase 1 a une image de sportivité et de caractère plus affirmée que la phase 2. L'effet "dernière 911 normale à moteur atmosphérique" joue à plein !

PETIT AVANTAGE PHASE 1

FACILITÉ D'ACHAT

Ma recherche difficile pour trouver ces deux 991 l'a mis en évidence : elles ne sont pas si faciles à trouver ! Et de manière générale, si on fait le tour de ce que les marchands ont à vendre, qu'ils soient spécialistes indépendants ou concessionnaires officiels, on trouve plus facilement de la phase 2 que de la phase 1. Normal, puisqu'elle est plus récente. C'est que, l'air de rien, la production de la phase 1 a démarré voici bientôt 10 ans ! S'ajoutera une petite difficulté supplémentaire pour les phases 1 : elles ont un peu plus roulé, un peu plus vécu, et trouver de parfaits exemplaires sera donc un soupçon plus difficile. Mais n'exagérons rien, on ne parle pas de Porsche d'il y a 30 ans non plus.

En fait, si nous avions ici comparé deux versions S, la phase 2 aurait eu un petit avantage, du fait qu'on en trouve plus, partout, et plus facilement. Mais nous parlons ici d'une Carrera, bien moins produite et donc plus difficile à trouver. D'où égalité sur ce chapitre.

ÉGALITÉ

FACILITÉ D'UTILISATION

Ce chapitre a du sens lorsqu'on compare deux modèles avec des philosophies différentes, ici nos deux protagonistes répondent exactement du même état d'esprit, et sont toutes les deux aussi faciles à vivre, y compris si on envisage une utilisation au quotidien. L'égalité est donc totale.

EGALITÉ

COÛT D'ENTRETIEN/FIABILITÉ

Elles ont tout bon, toutes les deux ! Sur le plan du coût d'entretien, elles se valent. En chipotant un peu, on pourrait dire que la phase 2 va user un peu plus de pneus, mais c'est trop à la marge. Et sur le plan fiabilité, elles ont droit à une réputation équivalente, avec zéro défaut récurrent. Dans les deux cas, vous pouvez partir tranquilles, et ne pas vous soucier d'un kilométrage un peu élevé.

EGALITÉ

BUDGET

Ah, cette fois, il n'est plus question d'égalité ! Bien au contraire : la cote moyenne d'un cabriolet S phase 1 est de 85 000€, là où le cabriolet Carrera phase 2 revendique encore 99 000€. Soit un écart conséquent de 14 000€. Proportionnellement, ce n'est pas encore trop énorme, et nous ne resterons que sur un petit avantage en faveur de la phase 1, tout simplement parce qu'on peut considérer que lorsqu'on a 85 000€ à mettre dans une Porsche, on n'est plus très loin d'en avoir 99 000. A ce stade, il faut rappeler tout



1

1. Le jaune racing lui donne un air encore plus "plaisir", sans même parler de l'association avec le ciel bleu

2. Sur le port de La Flotte, on refait le monde autour de ces deux merveilles

l'intérêt de ces 991 (et c'est bien pour cela que nous leur réservons une telle place dans ce numéro !), c'est qu'elles offrent des plaisirs énormes pour un prix nettement inférieur à l'achat d'une 992 neuve, avec son malus de 30 000€. Ici, on ne parle pas du tout de malus, et cela change tout. Sauf si vous vient l'idée d'aller en chercher une à l'étranger, auquel cas vous aurez un malus minoré, mais à ce niveau de gamme, et sachant qu'on en trouve quand même un bon nombre sur le marché, inutile d'aller se compliquer la vie, sauf bien sûr si vous recherchez une configuration spécifique et que vous la trouvez à l'étranger.

PETIT AVANTAGE PHASE 1

COTE

Pour bien comprendre l'étendue du phénomène actuel, et les répercussions de cet infâme malus de 30 000€ sur les Porsche neuves, nous avons ici affaire à des modèles qui, en temps normal, devraient décoter →





1

autour des 5000€ par an. Et c'est tout l'inverse qui se produit, puisqu'elles ont chacune repris 1000€ cette année ! Sur le chapitre concernant l'avenir de leur cote, il est très difficile de dire que l'une se portera mieux que l'autre dans les mois à venir. On aurait en effet pu croire que la phase 1 allait focaliser sur elle tous les acheteurs de 991 d'occasion, de par sa sonorité et son flat 6 atmo, si appréciés.

Mais il n'en est rien, et c'est totalement compréhensible : celui qui renonce à acheter une 992 par rapport au malus se reportera dans un premier temps sur une 992 d'occasion, puis dans un second temps sur une 991 phase 2 : il ira chercher la plus récente, sans se soucier du type de motorisation. Seuls les plus passionnés se décideront pour une phase 1. Si bien qu'on ne peut ici que les renvoyer à l'égalité, car leur avenir immédiat semble très proche. Quant à leur avenir à moyen et long terme, impossible de se prononcer, mais si un jour elles doivent se mettre à baisser (ce qui serait logique), elles risquent de le faire sur un rythme identique.

EGALITÉ

2

1. Une phase 2, même en "simple" Carrera, reste encore aujourd'hui plus chère qu'une phase 1

2. De face, on voit bien ici la différence entre les deux boucliers

LE CHOIX DU JOURNALISTE

Il y a cinq ans, dans le comparatif 991 phase 1-phase 2 (lorsque celle-ci venait de sortir), ma préférence était sans appel : je préférais la phase 1. Cinq ans plus tard, et vous ne serez pas étonné de l'apprendre si vous avez lu l'ensemble de ce comparatif, j'avoue être bien plus hésitant, car la phase 2 a fini par me charmer au fil des essais réalisés. Oui, j'aime l'onctuosité de son moteur, ce couple énorme, cette présence sonore qui, bien que trop discrète, sait ce que veut dire le mot séduction. Bref, j'ai vraiment appris à aimer la phase 2, au point que je serais bien ennuyé si je devais faire un choix dans la vraie vie. Mais après mûre réflexion, mon choix se porterait toujours sur la phase 1, à la condition expresse d'avoir l'échappement sport, ses envolées lyriques et son backfire. Pour le plaisir d'un bon vieux moteur atmo, donc. Surtout qu'on parle ici d'une S face à une Carrera. S'il s'était agi de deux S, la décision aurait été plus complexe encore. La phase 1 l'emporte vraiment de peu, il me faut bien le reconnaître !

PETIT AVANTAGE PHASE 1 →



OÙ
VOUS VOULEZ

QUAND
VOUS VOULEZ

AVEC QUI
VOUS VOULEZ

GRAN
TROFEO

Voici le plus grand rallye au monde.

Après dix ans d'organisation de rallyes* dont la réputation n'est plus à faire, nous avons mis à profit cette période bien particulière pour élaborer une vraie révolution : le plus grand rallye au monde, où que vous soyez, quel que soit votre copilote ou pilote, quand vous le voulez, et quelle que soit votre auto. Retrouvez la liberté et rejoignez la compétition sans plus attendre !

*Rallye Père-Fils™, Rallye Père-Fille™, Padre-Figlio™, 1000kmGT™ notamment

 Télécharger dans
l'App Store

 DISPONIBLE SUR
Google Play

Courant printemps 2021

À découvrir aussi sur
www.GranTrofeo.com

RECAPITULATIF		
CRITERES	991 CARRERA S CABRIOLET PH1	991 CARRERA CABRIOLET PH2
Esthétique	0	1
Equipement-confort	0	1
Musique	1	0
Moteur-Performances	1	0
Boîte	1	0
Châssis-Comportement	0	1
Sur circuit	0	0
Consommation	0	1
Image	1	0
Facilité d'achat	0	0
Facilité d'utilisation	0	0
Coût d'entretien/fiabilité	0	0
Budget	1	0
Cote	0	0
Le choix du journaliste	1	0
Total	6	4



CONCLUSION

Victoire Carrera S ph 1 : 6 pts à 4

Il est difficile de comparer les comparatifs ! Je m'explique : il y a cinq ans, phase 1 et phase 2 avaient marqué le même nombre de points, et n'ont été départagées qu'en retirant le point très subjectif du choix personnel du journaliste. On pourrait donc croire que la phase 1 a aujourd'hui pris un avantage plus net sur la phase 2, mais il n'en est rien : d'abord parce qu'un comparatif occasions offre un nombre de chapitres plus important, parfois à même de faire basculer la décision d'un côté ou de l'autre. Ensuite parce que nous avons affaire à deux modèles différents : une S contre une version normale. Et cela change quand même beaucoup de choses. Si nous avions refait un comparatif entre deux S, la phase 2 l'aurait plus facilement emporté. Au final, on aura compris que tout se joue sur les moteurs, et cela est vrai également si on opposait deux versions identiques. Entre la phase 1 et la phase 2, le passage aux turbos a vraiment modifié la perception qu'on peut avoir de la

991. Mais aujourd'hui, avec le recul, la phase 2 laisse apparaître bien des avantages que nous n'avions pas forcément si bien perçus lors de sa sortie, aveuglés par notre passion du caractère et du son. Et c'est vrai que ce 3,8 litres atmo en a toujours plus que le 3 litres turbo, du caractère. Mais si vous recherchez avant tout du confort d'utilisation, plus que du caractère, n'hésitez pas à choisir une phase 2. Les puristes, eux, savent ce qu'ils ont à faire.

Un grand merci à toute l'équipe d'AR Sport à La Rochelle, et en particulier à Raymond Pinchemail. Le cabriolet phase 2 a été vendu la veille de notre reportage, mais il en rentre régulièrement !

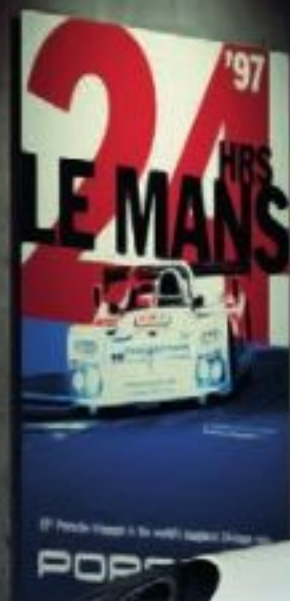
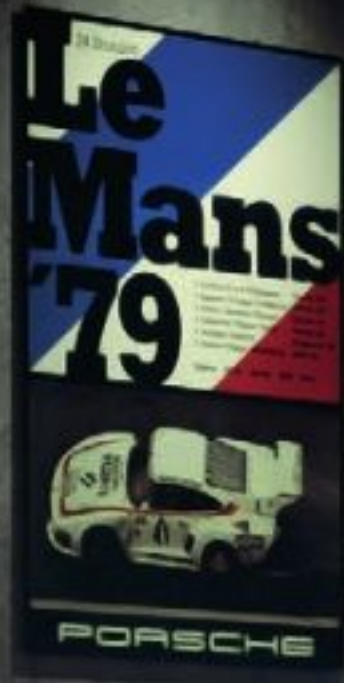
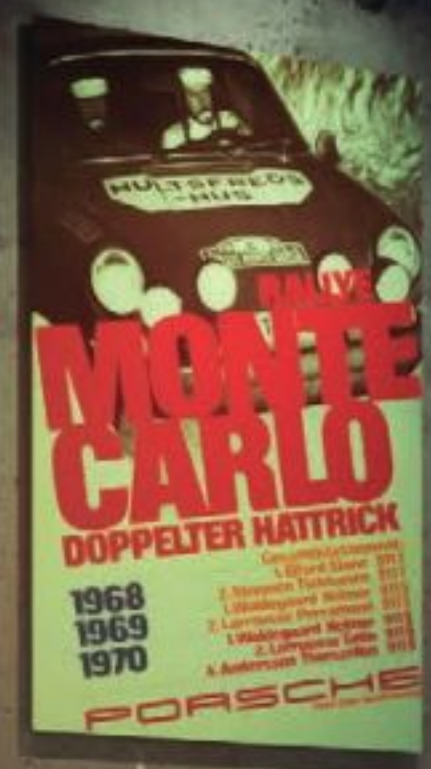
www.arsport.fr

Et un grand merci aussi à François Schenck, le propriétaire de la phase 1, mais elle n'est pas à vendre ! ●



Actualité

PORSCHE EXCLUSIVE LANCE UNE DIVISION SUR-MESURE



La tendance à l'hyper-personnalisation n'en finit plus de se développer. Pour répondre à une demande de plus en plus forte des clients, le division Porsche Exclusive Manufaktur ouvre un département des demandes spéciales. Réservé, justement, aux demandes vraiment spéciales. La grande nouveauté étant qu'elles concerneront toutes les Porsche déjà en circulation !

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : PORSCHE AG



Que de changements, en près de soixante-dix ans d'histoire. Le département des commandes spéciales est né avec la 356, lorsqu'un important client demanda avec insistance que Porsche trouve une solution pour installer un essuie-glace arrière sur sa 356. De fil en aiguille, ce département portant le petit nom de « Sonderwunsch » s'est développé, jusqu'à prendre le nom de Porsche Exclusive Manufaktur aujourd'hui. Que l'on nous pardonne cet énorme raccourci historique, l'objet de cet article n'est pas de retracer les grandes heures d'Exclusive, mais bien de se pencher sur son actualité.

Porsche Exclusive, c'est l'atelier de personnalisation haut de gamme du constructeur : son rôle a toujours été d'être une sorte de défricheur, d'inviter les clients à l'audace en optant pour une couleur un peu folle, et/ou un habillage intérieur original. Cela va d'un simple étui à clé peint en couleur extérieure jusqu'à l'habillage en cuir du compartiment à bagages, ou même une peinture Chromaflair à 70 000 \$ (oui oui). Pour ne pas limiter la demande, et ainsi éviter la frustration des clients, le département Exclusive a fait de gros efforts afin qu'une majeure partie des options Exclusive soient disponibles directement sur la ligne d'assemblage, même si une partie des options nécessite toujours un passage par la « Manufaktur » pour installer certains éléments à la main. Pour mesurer l'importance de ce département pour Porsche aujourd'hui, il faut bien avoir en tête quelques chiffres : près de 90 % des Porsche 911 qui sortent de l'usine possèdent au moins une option siglée Porsche Exclusive. 25 % des Porsche 911 doivent passer par l'atelier pour une finition à la main. Et si l'on prend l'ensemble de la gamme Porsche, ce sont 60 % des voitures produites qui possèdent au moins une option Exclusive.

Et les plus belles réalisations du constructeur sont aujourd'hui toutes nées du savoir-faire des équipes de la Porsche Exclusive Manufaktur : 997 Speedster, 997 Sport Classic, 991 Turbo S Exclusive Series, cela vous parle ? Sans même citer la dernière en date, la 991 Targa 4S Heritage Design Edition : Alexander Fabig, responsable du département « Classic et personnalisation » chez Porsche, rappelle que ce modèle a demandé pas loin de 4 ans de travail. Pourtant, il faut croire que cela ne suffit pas aux clients, car certains d'entre eux (aux poches démesurément profondes) rêvent d'une personnalisation totale de leur véhicule. Le problème est qu'Exclusive s'est toujours refusé à effectuer des modifications techniques sur les autos. →



Cette 991 GT2 RS est équipée du kit Manthey Racing.

LA FAUTE À LA CARRERA GT

Revenez un instant en 2004 : imaginez que vous soyez resté bouche-bée devant la Carrera GT. Problème, vous n'avez pas du tout les moyens de vous l'acheter, et il vous faudra peut-être une quinzaine d'années avant d'avoir une infime chance de vous l'offrir, si toutefois votre compte en banque a grossi dans des proportions exceptionnelles. Pour certains, ce rêve devient une réalité, et c'est le cas d'un client américain qui a fini par accomplir son rêve. Problème, sa Carrera GT, il ne l'imaginait pas vraiment grise. Il a donc missionné Porsche afin d'effectuer une reconstruction totale de sa Carrera GT selon ses désirs, et le résultat avait de quoi laisser pantois. Couleur Vert Chêne métallisé, jantes Or, intérieur rouge bourgogne avec tissu pied de poule. Tout, absolument tout a été refait à neuf, et le client a en quelque sorte commandé une Carrera GT neuve. Eh bien, ce qui n'était jusqu'à présent qu'un événement isolé va devenir la norme, puisque Porsche Exclusive vient d'annoncer l'ouverture de ce département des commandes spéciales à tous les clients. Alexander Fabig reconnaît d'ailleurs que cette Carrera GT a été en quelque sorte l'étincelle qui a déclenché l'initiative à plus grande échelle. Et concrètement, que proposent-ils ? Cette fois, la Porsche Exclusive Manufaktur ne fera plus dans la demi-mesure : restauration totale selon les désirs du client, évolutions esthétiques et évolutions techniques feront partie du catalogue. Les limites seront le budget du client et la faisabilité réglementaire des demandes. En matière de modifications techniques, on peut prendre l'exemple d'un certain Jerry Seinfeld, l'un des plus grands collectionneurs de Porsche au monde. Il s'est fait remarquer plusieurs fois en commandant des Porsche vraiment uniques, et son dernier « caprice » en la matière est une 991 GT3 RS sans aileron. Porsche s'en est sorti en réalisant de petits caches de supports d'aileron qui ne sont pas sans évoquer une certaine 911 Carrera 2.8 RSR « Marie Stuart ». Notons que sa RS est peinte en Bleu Liquide métallisé, une nuance réservée à la 918 Spyder et qui était facturée 75 000 €. Mais pour tonton Jerry, ce n'est pas un problème.

QUE VA-T-ON POUVOIR FAIRE ?

Le champ des possibles s'est considérablement élargi. Si vous vouliez faire refaire la sellerie de votre 991, vous pouviez faire appel à votre centre Porsche et la chose était possible sans trop de mal. Imaginons désormais que vous soyez l'heureux propriétaire d'une 997 GT3 RS et que vous souhaitiez la refaire à neuf, couleur Bleu Riviera avec un intérieur en cuir gris et tissu pied de poule ? Le département des commandes spéciales se fera un plaisir de vous répondre. Allons encore plus loin : Une carrosserie de GT2 RS sur votre Turbo S ? La réponse sera probablement oui. Un moteur de GT3 dans une Carrera 4S ? Porsche étudiera la faisabilité technique. Comme vous pouvez le constater, les



La Carrera GT qui a inspiré le département Exclusive.

modifications ne vont pas se limiter à quelques retouches cosmétiques, et le constructeur devrait même étudier certaines modifications esthétiques sur mesure : modifier un aileron, retravailler un bouclier avant, etc. Au risque de se répéter, c'est le budget du client qui fera office de limite, ainsi que le respect des réglementations.

Et si je veux une GT3 rose à pois verts ? Si les gens de chez Porsche reconnaissent que le choix paraît esthétiquement discutable, ils rappellent que le client reste le décideur final et que l'on peut difficilement juger les goûts et les couleurs. D'ailleurs, les membres de Porsche Exclusive rappellent le cas d'une 991 GT3 sortie d'usine avec quatre jantes peintes dans des couleurs différentes. Jamais le contrôle qualité n'avait autant décroché son téléphone pour signaler une anomalie, et il a fallu rassurer tout le monde sur le fait qu'il s'agissait bien d'une demande client, et non d'une erreur. Et notons également que les anciennes générations pourront en bénéficier : qu'il s'agisse d'une 911 2.4, d'une 993 Carrera ou d'un Boxster 987, tout le monde pourra solliciter le département des demandes spéciales pour une construction sur-mesure. Il faut tout de même noter que Porsche n'effectuera pas de reconstruction d'une série limitée : inutile de leur demander une 997 GT3 RS 4.0 ou une 997 Sport Classic. De même, n'essayez pas de leur faire installer un moteur de 993 RS dans une 996 Carrera, les modifications techniques seront possibles à condition qu'elles demeurent dans le spectre de ce qui était possible à l'époque.

Sans que l'on sache précisément combien d'autos seront livrées chaque année, le constructeur se veut prudent, tout en estimant avoir la possibilité de livrer jusqu'à 1 000 projets par an. Cinq projets seraient déjà en cours de réalisation à l'usine, et nous n'avons qu'une hâte, c'est de les voir sortir des ateliers. ●



La GT3 RS sans aileron de Jerry Seinfeld. Notez les petites dérives en caoutchouc noir.

CANNES
18-20 JUIN 2021

2^e FESTIVAL 
PORSCHE



Le Festival haut en couleurs



Porsche Club
Méditerranée



www.palaisdesfestivals.com



PORSCHE

FLAT6
Magazine

PALAIS DES FESTIVALS ET DES CONGRÈS
Cannes



Guide
d'achat

SPYDER 981



Attention, modèle-culte ! Le Spyder 981 a forgé sa légende en très peu de temps, et suscite aujourd'hui toutes sortes de convoitises. L'histoire est en marche, mais au fait, pourquoi un tel engouement ? C'est ce que nous allons découvrir dans ce guide d'achat, consacré à l'un des tout meilleurs rapports prix-plaisir de l'histoire de la marque.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



J'en vois déjà certains qui ricanent sous leur masque. En train de se dire que le père Joly va nous écrire un guide d'achat sur sa Porsche préférée, tout simplement parce qu'il a la même dans son garage. Et donc que ce guide d'achat sera totalement empreint de subjectivité. Normal, la meilleure Porsche, c'est toujours celle qu'on a dans son garage. J'avoue qu'il n'est pas simple de rester objectif quand il s'agit de parler de celles et ceux qu'on aime. Dans certains domaines professionnels, je pense notamment aux avocats et juges, on leur interdit de défendre ou de juger un membre de leur famille. Cela devrait-il être pareil pour un journaliste spécialisé automobiles ? Je vous laisse en juger, mais je ne vais pas me défilier. Avant de rentrer dans le vif du sujet, je vais d'abord vous expliquer pourquoi je suis raide-dingue de cette Porsche. Après tout, lorsque j'ai écrit des guides d'achat sur les précédentes Porsche que j'ai possédées, j'ai toujours su conserver du recul et de l'objectivité, conscient que si j'aimais ces modèles, c'est parce que j'en avais eu, sans pour autant dire qu'elles étaient meilleures que les autres. Mais avec le Spyder 981, c'est différent. Pour vous la faire courte, et pour que vous compreniez tout de suite de quoi il retourne, imaginez qu'un jour, des ingénieurs travaillant chez Porsche viennent vous voir, et vous disent ceci : *"Voilà, nous allons créer votre Porsche idéale : dites-nous exactement ce que vous souhaitez, ce que vous aimez, ce que vous aimeriez y trouver, comment vous la rêveriez, et quel serait précisément votre cahier des charges ?"* Vous imaginez le bonheur que ce serait ? Eh bien, nous y sommes : le Spyder 981, c'est exactement comme si ces ingénieurs étaient venus me voir un jour pour me faire cette proposition, et qu'ils avaient sorti ce modèle exprès. Bien sûr cela n'est jamais arrivé, mais l'histoire n'en est que plus belle : Porsche a sorti, sans l'avoir voulu, le modèle dont je rêvais exactement. Même que depuis qu'il est dans mon garage, je n'ai aucune envie de m'en séparer, car aucune autre ne m'excite autant ! J'insiste cependant sur un point : je ne prétendrai jamais qu'il s'agit de la meilleure des Porsche, je dis juste que c'est celle qui me correspond le plus, la nuance est de taille. Et j'ajoute qu'il s'agit de l'un des meilleurs rapports prix-plaisir jamais sortis par Porsche. Et là je suis objectif. Nous allons maintenant voir pourquoi.

UN ÉTAT D'ESPRIT

Rendons d'abord à César ce qui lui appartient : l'esprit Boxster Spyder est né en 2010, sur la génération 987 : un Boxster allégé, doté d'une capote en deux pièces, rudimentaire, l'ensemble était brut de fonderie. Sur cette génération, Porsche n'avait joué que la carte de l'allègement, tout en conservant une motorisation quasi-identique



1. Extracteur d'air à l'avant
2. Grandes entrées d'air frontales avec grilles
3. Les phares bi-xénon à fond noir étaient de série
4. Une appellation mythique dans l'histoire de la marque
5. Une vraie gueule !

à celle d'un Boxster S normal. Pour les purs et durs, le Spyder 987 est d'ailleurs resté comme étant le modèle de référence, pour la douceur de ses formes et son état d'esprit sans concession. C'est à lui qu'on doit le culte du Spyder, tout droit issu des premiers Speedster 356, pour ce qui est de cet état d'esprit entièrement voué au plaisir de conduite, et à rien d'autre. L'appellation Spyder, quant à elle, évoque bien sûr les modèles 550 des années 50, avec ses dérivés qui ont vécu jusqu'au début des années 60. Bien sûr, le Boxster n'est pas aussi radical, mais la définition 987 n'est vraiment pas loin de rappeler la philosophie des Speedster 356. Avec la génération 981, changement de registre : on conserve le double bossage, la capote légère, mais plus facile à vivre que celle du 987, et on ajoute une notion de sportivité, avec un look agressif, et un gros moteur dans une caisse légère. Les fans de Boxster n'auraient jamais osé imaginer que Porsche puisse sortir un jour une telle version, même pas en rêves. Et pourtant ils l'ont fait ! Le Spyder 981 c'est donc, avant tout, une gueule : bouclier avant façon GT3-GT4, extracteur arrière, capote basse avec tirants, double bossage. A ne laisser personne indifférent. Mais c'est surtout ce fameux état d'esprit ramenant à l'essence-même du plaisir de conduite. Si on devait caricaturer, →



« *Le Spyder, c'est surtout ce fameux état d'esprit ramenant à l'essence-même du plaisir de conduite.* »



5

UN PEU D'HISTOIRE

1er avril 2015 : ce n'est pas un poisson, au salon de New-York, Porsche présente le nouveau Boxster Spyder. Ce n'était plus un secret de polichinelle depuis déjà quelques temps, mais personne n'avait imaginé qu'ils allaient offrir à ce Spyder la même motorisation, ou presque, que celle déjà proposée dans le GT4. C'est une merveilleuse surprise pour tous les passionnés.

Cette seconde génération de Spyder met donc la barre plus haut en termes de motorisation, mais aussi d'agressivité extérieure par rapport au 987. Il reprend le bouclier avant grillagé du GT4, avec ses larges entrées d'air et son extracteur d'air par le dessus, mais aussi le gros extracteur arrière. Il reçoit de série des jantes 20" au dessin spécifique (8"5 à l'avant, 10"5 à l'arrière), les rétros sport design, les phares bi-xénon sur fond noir, et un aileron mobile formant une petite queue de canard à l'arrière. **Mais les vrais signes distinctifs, bien visibles, se situent sur la partie haute du Spyder :** il y a d'abord ce capot arrière à double bossage (appelé streamliner par Porsche), véritable trait familial commun à toute Porsche portant les appellations Spyder ou Speedster. Censé évoquer l'initiateur, le 718 Spyder du début des années 60. Et puis il y a cette capote, basse et ramassée, tendue

vers l'arrière par deux sangles, un peu à la manière du Spyder 987, mais moins radicale et plus moderne dans son fonctionnement. Le déverrouillage se fait électriquement, on replie les sangles dans des emplacements prévus à cet effet, on déploie la capote dans son compartiment, à l'avant du coffre arrière, on referme le coffre, et le tour est joué. Le Spyder joue ainsi gentiment la carte de l'allègement, gagnant 30 kg par rapport au modèle GTS, en grande partie grâce à cette capote, mais pas seulement. Le poids gagné est cependant rattrapé par la partie mécanique, mais 30 kg, c'est toujours cela de pris, le Spyder pesant 1315 kg.

A l'intérieur, il se distingue en étant livré de série avec des sièges baquets sport (non réglables, sauf d'avant en arrière), et le volant sport de 360 mm de diamètre, recouvert d'alcantara, matériau présent un peu partout dans l'habitacle, dont les sièges. Par ailleurs, il est livré sans radio et sans climatisation, mais ces deux éléments peuvent être ajoutés gratuitement en option. A noter que les inserts intérieurs sont, de série, peints couleur caisse. Et que des sangles servent à l'ouverture des portes, comme sur une GT4 ou une GT3.

Revenons à la bonne surprise : la présence du moteur 3,8 litres issu de la 991 S phase 1. Il sortait 400 ch sur celle-ci, il a été

légèrement dégonflé à 385 ch sur le Cayman GT4, il l'est encore un peu plus sur le Spyder, qui n'a cependant pas à rougir de sa puissance de 375 ch à 6700 t/mn, pour un couple de 420 Nm disponible entre 4750 et 6000 t/mn. Ce sont quand même 55 ch de plus que son prédécesseur en 987, et 50 Nm de couple en plus, ce qui illustre bien le grand pas en avant effectué. Le Spyder se donne des connotations plus sportives que son aîné. Il est également intéressant de le comparer par rapport au GTS, qui était jusque-là le plus puissant des Boxster : le Spyder sort 45 ch de plus au même régime. Et 50 Nm de couple en plus, dans une plage légèrement plus élevée.

Une seule boîte est disponible, elle est manuelle, à six rapports. Avec un levier un peu plus court que sur le reste de la gamme Boxster. De série, le Spyder est équipé du PTV et du pack sport chrono, ainsi que de l'échappement sport. Côté châssis, il n'a pas de PASM, mais le châssis sport du modèle S, avec moins 20 mm, et des réglages spécifiques, proches de ceux choisis sur le GTS (qui, lui, a le PASM). Il reçoit les freins de la 991 Carrera S, sans oublier que sa direction est plus directe de 10%.

Le Spyder 981 ne sera produit que sur un millésime, 2016.

Guide d'achat



Intérieur cuir-alcantara avec surpiques, en option



1



2



3



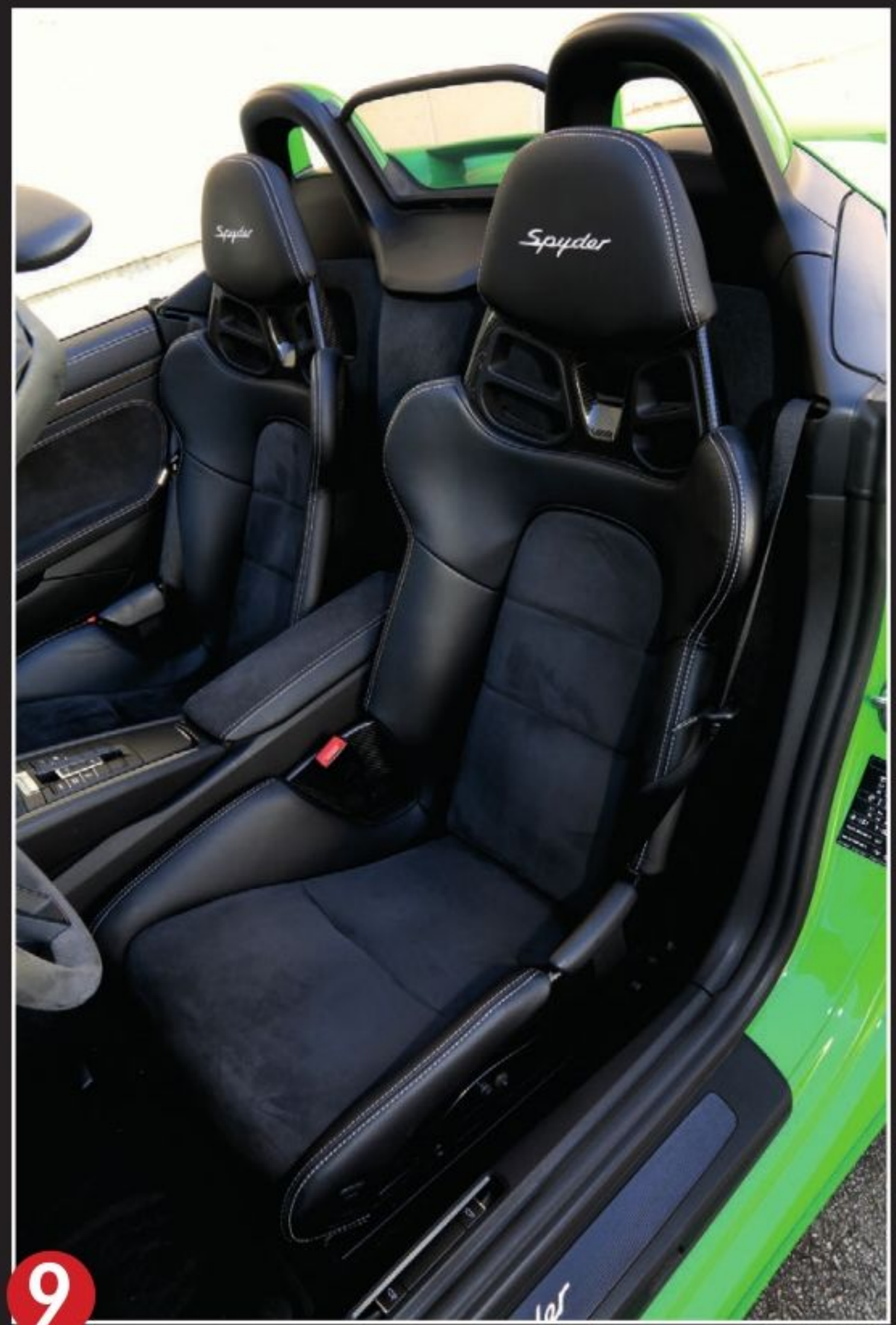
4



5



6



- 1** Option seuils de portes éclairés la nuit
- 2** Des sangles pour ouvrir les portes, façon GT3
- 3** Les inserts carbone étaient installés d'office quand on prenait une couleur exclusive, sauf demande spéciale. Mais de série, les inserts étaient couleur carrosserie
- 4** Trois compteurs suffisent, le multifonctions de droite ayant plusieurs pages. Ici celle du chrono
- 5** Le chronosport est de série
- 6** Le PCM était une option. De série, il n'y avait ni clim, ni radio, mais une clim de base et la radio pouvaient être obtenues gratuitement
- 7** Le mode sport n'est pas très utile, alors que le mode sport plus permet d'avoir le talon-pointe automatique, et encore plus de backfire, ainsi qu'une gestion plus sportive. L'échappement sport est de série
- 8** Seule la boîte manuelle était proposée
- 9** Les sièges baquets 918 en carbone étaient une option. De série, il avait des baquets classiques
- 10** Les arceaux pouvaient être peints couleur carrosserie, sur option.

le Spyder s'adresse à ceux pour qui conduire doit comporter le moins de filtres possibles : aucune autre source qu'un volant, un moteur qui chante, et quatre roues. En ce qui me concerne, les 911 qui me procurent le plus grand plaisir spontané sont toutes celles produites avant 1974. Vous tournez la clé, vous roulez, et vous avez un sourire total et spontané. Si j'étais riche et que j'avais un plus grand garage, il y aurait mon Spyder, et une 911 2.2 S. Jaune signal. On peut toujours avoir plus, toujours avoir mieux, mais là je serais au paradis. Et je vous dis cela en ayant essayé toutes les Porsche de l'histoire, ce qui donne un peu plus de relief à mes propos, ceci dit en toute modestie...

UNE MUSIQUE ENIVRANTE

Dans la passion des Porsche, il y a plusieurs éléments : celui de la musique émise par les moteurs est cependant un des éléments essentiels pour une grande majorité d'entre nous. Et c'est bien la raison pour laquelle les électriques ne nous font pas rêver, aussi parfaites soient-elles. Dans l'histoire des Porsche de route, il y a eu toutes sortes d'évolutions musicales, avec quelques références absolues à mettre au panthéon, dont toutes les 911 d'avant '74. Les GT3. Et le Spyder 981. Auquel on peut associer le Cayman GT4, puisque les deux produisent les mêmes musiques. Ils sont même encore plus excitants que les GT3, car celles-ci ne produisent leur meilleur qu'au-delà de 5000 t/mn. Alors qu'un Spyder chante et s'amuse dès le démarrage, et quel que soit le régime du moteur. Mieux encore, non seulement



1. Feux arrière sculptés, comme le reste de la gamme
2. Rétros peints couleur caisse de série
3. L'appellation Boxster a disparu, c'est bien un Spyder
4. Le saute-vent est de série
5. Il vous manque le son, l'un des points forts du Spyder 981
6. Très polyvalent, il est utilisable partout, tout le temps

il explose quand on accélère à fond, mais en plus, il émet un véritable feu d'artifice lorsqu'on lève le pied, grâce à son étonnant backfire, qui a la particularité de ne jamais se manifester de manière identique. Mais là où Porsche a fait encore plus fort, c'est que le 3.8 qui équipe le Spyder n'émet pas du tout la même sonorité que dans une 991 phase 1. Pourtant, c'est le même moteur. A Stuttgart, on est très respectueux de l'identité sonore de chaque modèle. Une 911 doit sonner comme une 911, un Boxster comme un Boxster. Et les Boxster ont toujours été mélodieux : dès que le 2.5 est sorti, émettre une belle sonorité était dans son cahier des charges. Plus que pour la 996 de la même époque. Avec le Spyder 981, on atteint cependant des sommets. Rauque, rock, très sportif, c'est un vrai pousse-au-crime quand on passe dans un tunnel : à chaque fois, j'ai l'impression d'être au Grand Prix de Monaco, du temps où les F1 chantaient. Quel plaisir ! Avec un énorme point fort supplémentaire : le son →

5





6

L'ESSAI D'ÉPOQUE

Sport Auto n°643, août 2015 : dans ce spécial essais-nouveautés, le Spyder 981 trouve une petite place, juste cinq pages, le titre étant un smiley en train de sourire. L'auteur, Laurent Chevalier, introduit ainsi son article : "Le Boxster Spyder n'est pas seulement synonyme de performances accrues. C'est aussi et surtout le genre d'auto à vous coller la banane pour le reste de la journée." Le début de son essai est tout aussi enthousiaste : "Une poignée de chevaux en plus et quelques kilos en moins, ça ne devrait pas changer la face du monde. Et pourtant... Le Boxster Spyder est en passe de devenir l'un des meilleurs "coups" du marché. Explications." Et l'auteur de décrire ce qu'est le concept Spyder, considérant que c'est "un roadster pur et dur. Pas trop, juste ce qu'il faut. Le bon dosage, quoi... La première bonne surprise provient du bruit. Pardon, de la musique. Le 3.8 chante bien, et on ne résiste pas longtemps à l'envie de monter le son, en appuyant sur la touche des pots. Quant à celle qui trône à gauche du levier, baptisée Sport Plus, elle actionne la cartographie idoine et remet un coup de gaz automatique au rétrogradage. Ça fait un poil kéké en

traversant les villages, mais c'est absolument irrésistible à l'approche des virages. D'autant que les variations de régime sont tellement rapides qu'on dirait une poignée de gaz de GSX-R. En clair, on ne regrette pas longtemps la boîte PDK. D'abord, le maniement du levier n'a rien de désagréable, au contraire. Ensuite, l'argument de pouvoir garder les mains sur le volant et grappiller des dixièmes au changement de rapports, comme sur une GT3, est moins valable dans le cas d'un Roadster qui se destine plus aux virolos qu'aux chronos. Plus généralement, le couple moteur/boîte est en parfaite adéquation avec ce qu'on attend d'une auto de cette trempe. De l'atmo, 100% bio ! Pas bodybuildé comme ces turbos qui se contentent de pousser de la fonte, avec une courbe de couple plate comme une limande et des sensations lissées... Et au risque de me répéter : quel bruit ! Les suspensions permettent au Spyder de gagner en agilité. Qu'il s'agisse de roulis ou de plongée au freinage, les mouvements de caisse sont mieux maîtrisés. Idem pour la direction, 10% plus directe que sur un Boxster conventionnel. C'est toujours bon à prendre, mais on aurait

préféré un meilleur feeling de la part de l'assistance électrique et des remontées d'informations plus naturelles. Je sais, je pinaille. Mais quitte à vouloir faire un kart, autant y aller jusqu'au bout, en donnant la sensation de sentir où on met ses roues. Idem pour le pédalier, que l'on aurait souhaité plus rapproché, histoire de savoir où l'on pose ses pieds. C'est d'autant plus flagrant que cette Porsche a un côté authentique et brut de décoffrage."

Laurent Chevalier parle ensuite des performances, jugeant que peu de concurrentes parviennent à un tel niveau entre ces performances et l'équilibre. "Tout cela pour vous dire que le Spyder fait mouche, avec un positionnement précis, à l'épicentre du plaisir, tout en conservant une certaine facilité de prise en main. La capote électromécanique demande, certes, un temps d'adaptation, même si on a vu pire." Vient le moment de conclure : "On retrouve avec plaisir ce qui caractérisait déjà le précédent Boxster Spyder. Cette déclinaison est l'exacte définition du plaisir sur quatre roues. Aussi bien en matière de prestation que d'efficacité. Avec une polyvalence en hausse et des sensations de conduite toujours aussi relevées."



n'est jamais envahissant. D'abord parce que vous pouvez déconnecter l'échappement sport et rouler en mode normal. Mais même si vous restez en mode "maxi son", donc avec l'échappement sport, et le mode sport plus, vous pouvez aisément traverser des villages sur un filet de gaz sans déranger personne. De même, sur autoroute, le moteur sait se faire discret et ne générer aucune fatigue. Car on a beau adorer qu'un flat 6 soit musical et sonore, il faut reconnaître que certains en font trop et que cela devient vite fatiguant à vivre à la longue. Là, c'est juste parfait. Une merveille. Vous avez remarqué que j'accorde dans ce guide d'achat un paragraphe entier rien que pour le son ? Normal, c'est un des multiples points forts du Spyder 981. Depuis, les filtres à particules ont fait s'effondrer la qualité musicale des flat 6. Et avant, on n'avait pas fait mieux. J'ajoute, quitte à ce qu'on me prenne définitivement pour un allumé bon à interner, que le son du Spyder 981 a été l'élément déclencheur qui m'a poussé à en acheter un. Le jour où j'ai pris cette décision restera béni pour toujours !

DU PLAISIR, ET ENCORE DU PLAISIR !

Et alors, à conduire, c'est comment ? J'ai retrouvé avec grand plaisir l'ami Thomas et son magnifique Spyder vert viper, dans les Yvelines, pour faire ce guide d'achat. Un grand merci à lui. D'habitude, à chaque guide, je mets toujours un point d'honneur à me remettre au volant pour me réimprégner de l'ambiance de chaque modèle. Cette fois aussi, je l'ai fait. Mais c'est de la pure gourmandise, puisque j'ai déjà parcouru 84 000 km avec le



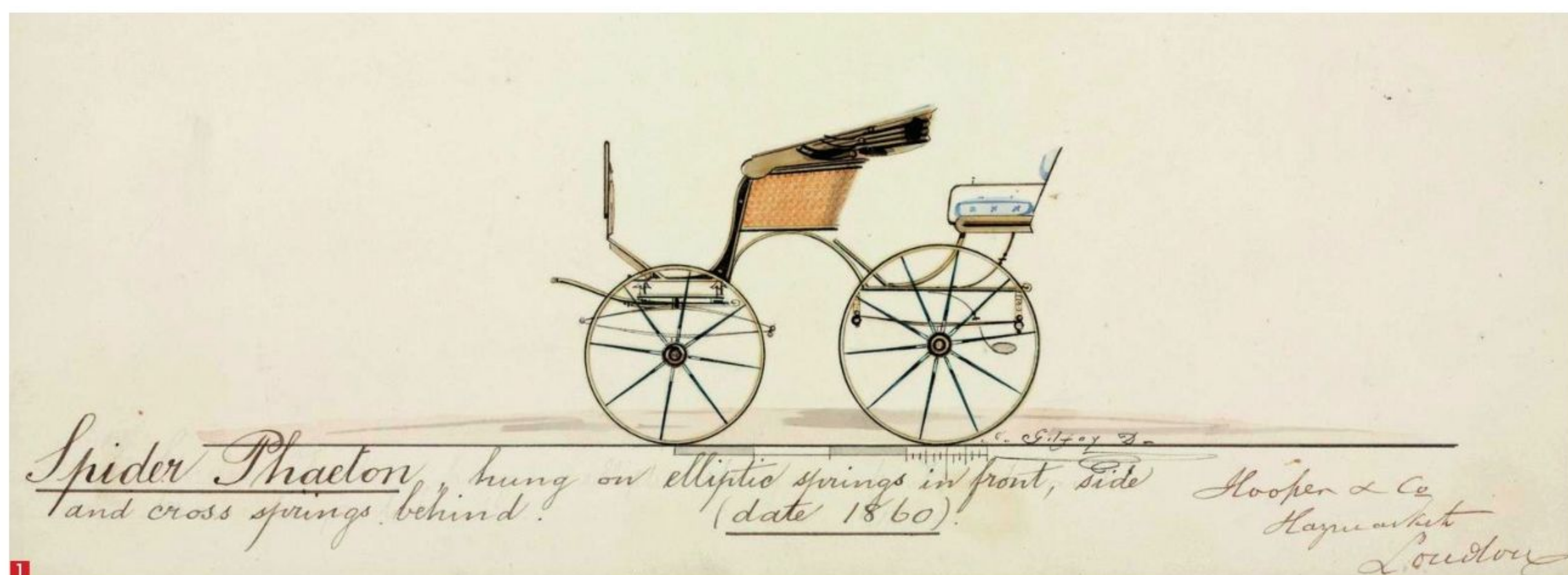
1. Il n'y eut à peu près que 2400 exemplaires produits

2-3. Les deux coffres ont la même capacité que dans les Boxster normaux

mien. Je n'ai pourtant pas pu m'empêcher, ne serait-ce que pour se balader gentiment. Parlons d'abord de la capote, qui s'ouvre et se ferme en moins de 30 secondes, sans courir. C'est simple, facile, et le fait qu'elle soit manuelle participe au plaisir et à cet état d'esprit évoqué depuis le début de cet article. Ouvrir soi-même fait partie d'un rituel bien huilé, avec des moments purement jouissifs, comme celui d'ouvrir ce magnifique capot arrière en alu, qui me rappelle ceux des protos des années 60-70. A propos de la capote, rassurons les sceptiques : quand on fait de longs trajets en mode fermé, c'est certes un peu plus bruyant que dans un Boxster normal, mais tout à fait supportable. Il m'est arrivé plus d'une fois de faire 1000 km d'une traite sans aucune fatigue. Surtout que dans le mien, il n'y a ni radio, ni écran. Rien qui puisse me distraire du simple plaisir de rouler, d'admirer la carrosserie dans les rétros, de profiter du paysage et du bonheur de vivre. L'esprit Spyder, c'est aussi celui de s'éloigner de toutes ces technologies modernes si envahissantes. On peut aimer rouler au quotidien avec une voiture silencieuse et →

Du style et des couleurs

PAR DOMINIQUE MARONI



Le plus célèbre des Spyder Porsche portait le numéro 130 et répondait au petit nom de « Little Bastard ». C'est son subtil mariage d'élégance sobre et d'explosivité qui aurait conquis son jeune et célèbre propriétaire, James Dean. Ce vendredi 30 septembre 1955, il se rendait au circuit de Salinas en compagnie du mécanicien allemand Rolf Wütherich. Peu avant 18 heures, le 550 Spyder (en rodage) file sur la California State Route 466 aux environs de Cholame. L'épilogue tragique de ce premier roulage est entré dans la légende, associant l'image du jeune acteur rebelle et son Spyder 550 au rang d'icônes.

Design

Le jeune conducteur de la Ford qui avait coupé la route du Spyder ne cessera de répéter « Je ne l'ai pas vu, je ne l'ai pas vu ! » Imaginez... 3,60 m de long, un poids plume de 550 kg pour 110 ch, une vitesse de près de 230 km/h, le bolide made in Stuttgart faisait figure d'extra-terrestre dans le paysage automobile américain. Son domaine initial était la piste et plus particulièrement les 24 Heures du Mans. Ce fut même sa raison d'exister... Propulsés par le moteur 1498 cm à quatre arbres à cames, les Spyder 550 firent leurs débuts au Mans 1954 (victoire de la classe 1500 devant les italiennes Osca). « L'habitude s'instaura d'appeler les modèles 550, « Spyder », selon le vœu de Ferry Porsche. Ils portaient en interne la désignation 1500 RS. » Paroles de Jürgen Barth, l'historien de la marque Souabe. Spider (Spyder en anglais) est une « appellation d'origine contrôlée » qui remonte au temps des attelages hippomobiles (XVIIe siècle). C'est un type de phaéton haut perché sur 4 grandes roues qui lui donnait l'allure d'une... araignée (Photo 1) Léger, rapide, le Spider hippomobile était un véhicule instable et dangereux.

De nombreux constructeurs, Ferrari, Alfa Roméo, Lancia dans le passé, Audi, Maserati aujourd'hui, ont repris cette appellation (avec i ou y). L'antériorité revient à un agent (et pilote) VW de Francfort, Walter Glöckler, qui dès l'hiver 1949, conçut une barquette biplace nommée Spyder avec un y (moteur VW Photo 2). Jürgen Barth le considère comme le prédécesseur des Spyder Porsche. L'ingénieur pilote qui donne une explication au double bossage. « Dans la version découverte du Spyder*, le pilote n'est protégé que par un minuscule pare-brise. Les carénages fuselés disposés derrière la tête du pilote doivent non seulement servir d'appui-tête et de protection (en cas de retournement) mais encore diriger les turbulences venant du pare-brise... sans être capables toutefois, de refermer ces remous et de diminuer la résistance à l'air. » Voici donc l'origine de cette figure de style propre au Boxster Spyder.

Équipement ascétique pour un poids contenu, moteur 3,8 litres de 911 pour plus d'explosivité, le Boxster Spyder 981 possède les codes de son ancêtre 550. Êtes-vous prêts à entrer dans la légende ?

Couleurs Vert Vipère uni - Vipergrün uni - Emerald Green uni code 225

Savez-vous qu'il existe plus de 100 nuances de Vert dans l'histoire Chromatique Porsche ?! Et pourtant, si l'on vous demande d'en citer un... je suis persuadé que Vert Vipère sortira vainqueur. Étonnant pour une nuance qui n'a couru que sur deux millésimes (1972-73). D'après son analyse spectrographique, Vert Vipère est le mélange de 5 couleurs : Light Yellow-107gr, Fast Green-196gr, White-224,5 gr, Black-229,3gr, Yellow Oxide-231,3gr.** La prédominance du jaune dans sa composition explique son aspect lumineux au soleil. C'est à François Clément, qui totalise 40 ans de vie commune avec sa 2.7 RS Vert Vipère, que nous devons ces informations... il précise « Le récent Vert Python est la teinte la plus proche. » L'histoire est en marche...

Millésime 2016

Extérieurs

Teintes unies : Blanc ; Jaune Racing ; Rouge Indien ; Noir.

Teintes métallisées : Blanc Carrara ; Argent Rhodium ; Bleu Saphir ; Gris Quartz ; Noir Intense.

Teintes spéciales : Argent GT métallisé.

Teinte de capote : Noir

Intérieurs

Intérieur tout cuir : Cuir Noir avec éléments en Alcantara.

cuir avec coutures décoratives couleur Argent ; Rouge ; Jaune.

Pack intérieur : Spyder Classic (Cuir Rouge Grenat/Alcantara Noir)



* Les Spyder 550-001-002 ont couru les 24 heures du Mans 1953 avec un Hard Top.

** Peinture Dupont Centari 500, plus liant AK 100-553,6 gr à ajouter.



1

quatre écrans devant soi. Mais on peut aussi aimer rouler à l'ancienne, sans rien d'autre que vous, la voiture et la route.

Décapoté, vous profiterez encore plus du son, et surtout vous serez bien à l'abri dans le petit cocon formé par le cockpit. Sans même parler du plaisir maintes fois décrit ici du bonheur de rouler sans toit. Grâce à son excellent rapport poids-puissance, il sort des performances excellentes : regardez notre tableau : 9"8 de 100 à 200 km/h, c'est un dixième de mieux qu'une 991 Carrera 4 GTS cabriolet phase 1 ! Il n'est pas dans notre tableau, mais même le GT4 avait fait un peu moins bien, alors qu'il a 10 chevaux de plus. Et le Spyder 718 est également un dixième derrière ! Reconnaissons que le 981 que nous avons chronométré devait être particulièrement bien rodé pour sortir de pareils chronos. En réalité, l'usine annonce 13"8 de 0 à 200 km/h pour le 718, et 14"8 pour le 981. Logique. En revanche, les chronos de reprises en 4ème, 5ème et 6ème restent toujours des records absolus à ce jour ! Monter

1. Le double bossage du capot lui confère une identité unique

2. L'aile ne se lève que légèrement, restant ainsi discret

3. Un seul type de jantes était proposé, qu'on pouvait avoir sur option en couleur platine ou noir, comme ici

4. Le numéro de châssis se lit en bas du pare-brise et sous un cache à côté de la batterie. La lettre G après le Z désigne le millésime 2016

les régimes à fond est un vrai bonheur, le 3.8 respire merveilleusement, bien servi par une boîte six manuelle absolument parfaite. Quand on rétrograde, en mode sport plus (personnellement, je ne roule qu'avec ce mode, sauf sur autoroute, et encore...), un talon-pointe automatique et rageur se fait entendre. Mais le faire soi-même est tout aussi jouissif : il suffit pour cela de rester en mode sport plus, et de déconnecter le PSM.

POLYVALENT

Et puis il y a ce comportement exceptionnel, à la fois très rigoureux et terriblement joueur. Le Spyder ne demande qu'à être secoué, comme une bouteille d'Orangina, pour donner son meilleur. Très sécurisant et parfait en conduite sportive normale, il deviendra joueur si on le provoque, à bouger, à vous amener à vous battre avec le volant comme on le ferait avec une ancienne. Il est incroyablement vivant et excitant, tout en bénéficiant de toute la rigueur d'une Porsche moderne. Le meilleur des mondes ? Une Porsche à l'ancienne →

FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	SPYDER 981	SPYDER 987 (2)	SPYDER 718	BOXSTER 981 GTS PDK	991 C4 GTS CAB PH1 PDK
Puissance	375 ch	320 ch	420 ch	330 ch	430 ch
Poids/Puissance	3,5 kg	3,98 kg	3,38 kg	4,17 kg	3,62 kg
Jantes	20"	19"	20"	20"	20"
Temp. extérieure	12°	11°	2°	23°	14°
80 à 120 en 6 ^{ème}	6"3 (1)	8"1	7"3	—	—
80 à 120 en 5 ^{ème}	5"5 (1)	6"5	6"2	—	—
80 à 120 en 4 ^{ème}	4"5 (1)	5"9	4"9	—	—
80 à 120 en 3 ^{ème}	3"8 (1)	4"4	3"7	—	—
80 à 150 Sport +	5"5	6"7	5"2	6"0	5"4
100 à 200 Sport +	9"8	12"3	9"9	11"9	9"9

1 : Records absolus pour une Porsche de route atmo / 2 : Exemple chronométré capoté

L'avis du PROPRIÉTAIRE

Grand utilisateur et passionné de PMA, Thomas a basculé dans le flat 6 en achetant ce Spyder, mais sans renier ses premières amours. Un parcours atypique.

"Je rêve de Porsche depuis tout petit, mais contrairement à beaucoup, ce n'est pas la 911 qui me fait le plus craquer. Plus exactement, j'aime la 911, bien sûr, mais je la trouvais peu pratique, et je n'avais pas envie de suivre le même parcours que la plupart des autres porschistes. C'est pourquoi, dès que j'ai pu le faire, autour des 30 ans, j'ai préféré m'acheter une 944 Turbo S, que j'ai gardée 8 ans. J'ai fait 100 000 km avec, l'utilisant très souvent, partout, par tous les temps, y compris sur la neige ! Un excellent souvenir, je regrette même de l'avoir vendue, mais on ne peut pas tout garder ! D'autant que je l'ai remplacée en 2006 par ce qui était à mes yeux l'une des Porsche les plus fascinantes : la 928 GTS. J'adore cette auto, et mes deux enfants aussi, car ils ont grandi avec, et en ont de merveilleux souvenirs. Je fais partie du club 928, et je n'ai aucune envie de la vendre. Je regrette juste de ne pas rouler suffisamment avec !

Quand le Spyder 987 est sorti, c'est un modèle qui m'a séduit, mais je n'avais pas du tout le budget pour en acheter un, et je ne voulais pas me séparer de la 928. Puis est arrivé le Boxster 981, qui me plaisait bien, je regardais son évolution, de loin, et puis, en rentrant de vacances d'été, en 2015, je me suis d'un coup pris d'intérêt pour le Spyder qui était en train de sortir. J'ai lu des articles où je voyais l'enthousiasme des journalistes, et cela a fini de me convaincre. Je me suis rapproché de mon Centre Porsche, à Saint-Germain-en-Laye, mais ils avaient déjà vendu les rares bons de commande qu'ils avaient. Ils m'ont dit que tout était vendu partout, qu'il n'y en avait plus, mais ils m'ont envoyé à Vélizy, car ils en avaient commandé un qui était encore disponible. Mais il me fallait l'accepter tel qu'il avait été configuré, car on ne pouvait plus rien changer du tout quand j'ai vu la couleur, vert viper, j'ai d'abord hésité, car j'avoue que je n'aurais pas choisi cette teinte si j'avais pu le configurer moi-même. Mais on m'a dit qu'il fallait que je me décide très vite, car il y avait de la demande. J'ai juste eu un week-end pour prendre ma décision, et le mardi matin, j'ai validé ma commande. J'ai finalement été livré en avril 2016, c'était vraiment un des derniers. Ce qui est amusant, c'est qu'aujourd'hui, je bénis les dieux que cette configuration m'ait été imposée, car je me suis totalement attaché à cette couleur, que j'adore ! Je ne voudrais surtout pas la changer ! Au final, sa configuration était parfaite, je regrette juste qu'elle n'ait pas les inserts intérieurs couleur caisse.

J'aime beaucoup le côté complémentaire de la 928 et du Spyder, qui sont deux Porsche totalement différentes, mais c'est justement ce qui est bien ! Le Spyder 981, je dirais que c'est "le dernier des Mohicans", en plus d'être un véritable couteau suisse. C'est-à-dire qu'il s'agit d'une des dernières Porsche jouant la carte de la légèreté et



du plaisir. Mais en même temps, elle est très utilisable, confortable et très facile à vivre ! Dans le monde aseptisé dans lequel on vit, c'est un vrai plaisir de rouler avec. Son principal point fort, bien sûr, c'est sa sonorité, exceptionnelle, mais je mettrais également en avant l'excellent compromis qu'il représente sur routes ouvertes, entre le confort et un comportement très vif. Je n'ai jamais fait de circuit avec, mais je sais qu'il y serait très efficace, car il peut vraiment tout faire ! J'ai parcouru 25 000 km avec, je considère que ce sont des Porsche faites pour rouler, et je n'ai jamais ressenti la moindre lassitude. Je suis bien sûr membre du club Spyder Speedster, et le plus long voyage que j'ai fait a été notre magnifique sortie dans le pays basque, en 2019, mais je n'hésite pas à le sortir le plus souvent possible, notamment pour aller voir ma famille à Grenoble. Si je devais citer un seul petit défaut, je dirais que sur de longs trajets autoroutiers, la capote finit par être bruyante, mais c'est tout à fait supportable. Chaque fois que je le peux, je roule décapoté, ce qui m'a valu une fois un recapotage en catastrophe sur la bande d'arrêt d'urgence, à la fois pris par un bouchon et un orage. Mais je dois souligner que le maniement de la capote est vraiment simple et facile. Je me régale aussi de la boîte de vitesses manuelle, qui est géniale. Et en plus, il consomme peu. Il a vraiment tout bon, et me procure tellement de plaisir que je n'ai aucune envie de m'en séparer. Surtout que le Spyder 981, dans la lignée





1 Pour recapoter, on commence par ouvrir le coffre arrière, une magnifique pièce en alu avec armatures en alu également



2 On soulève les deux petites trappes latérales



3 On repose la capote



4 On referme le coffre



5 On remet les tirants dans leurs encoches en veillant à entendre un petit clic confirmant leur verrouillage. Lorsqu'il s'agit d'ouvrir, on les sort des encoches par le biais d'un petit bouton caché dans la sangle.



6 Le verrouillage et le déverrouillage de la capote en elle-même se fait électriquement sur la console centrale. Fermé, sa silhouette est au moins aussi belle qu'avec la capote rabaisée. La vitre arrière est en plastique, mais offre une belle visibilité



tout en ayant la perfection des modernes ? Rappelons que le Spyder 981 n'a pas de PASM, il a droit à un bon vieux châssis à l'ancienne, mais affûté aux petits oignons. Et des freins de 991 S. Ce qui lui offre une remarquable polyvalence, et un confort plus qu'appréciable pour les longs trajets. Bien sûr, les très mauvais revêtements vous secoueront bien un peu, cela reste un modèle sportif avant tout, mais moins contraignant qu'un GT4. Vous pouvez franchir les ralentisseurs sans trop de problèmes (doucement, quand même), et vivre une vie normale avec. Il est à la fois exclusif et facile à vivre. Bien calé dans les baquets, vous êtes à peine assis dedans que vous vous sentez revivre, prêt à vivre de nouvelles aventures à son volant. Et même à partir en vacances avec, puisqu'il a les deux coffres

Belles associations de couleurs. Le vert viper était une couleur du département Exclusive, donc pas au catalogue

de tous les Boxster. Bref, il a tout bon. Et tout cela, rappelons-le, pour un prix inférieur à 100 000€ ! C'est là où ce Spyder devient juste incroyable. Pour ressentir un plaisir plus fort au volant (je parle du pur plaisir de conduite, de ce que transmet une Porsche), il faut payer beaucoup, beaucoup plus cher. Et avec moins de polyvalence.

Il me faut hélas déjà conclure, alors que j'aurais encore 100 000 choses à vous dire sur lui. Mais c'est comme cela quand on est amoureux, on ne peut plus s'arrêter de parler et d'être enthousiaste. Là tout de suite, je n'ai qu'une hâte : sortir le mien et rouler, pourvu que la route soit longue et sinueuse. Vivement les prochaines dizaines de milliers de km à son volant, et merci Porsche d'avoir sorti une telle auto ! ●

QUELQUES CONSEILS

De ce qu'on en sait, il se serait produit autour de 2400 exemplaires du Spyder 981. C'est un peu plus que le 987 (1944 exemplaires) mais bien moins que le 718, en cours de production, et qui a déjà sûrement, et largement, dépassé ce chiffre. Tant mieux, on ne va pas se plaindre que la mouture actuelle du Spyder ait droit à une production non limitée, ce qui avait été le cas de ses aînés. On se souvient qu'il ne fallut que quelques semaines après sa présentation pour que le Spyder 981 affiche complet, ce qui fâcha du monde. Surtout en pleine période de spéculation. Bref, sans être une vraie rareté, c'est un modèle quand même assez rare, et qui ne court pas les show-rooms. Ils n'y restent d'ailleurs pas longtemps, tant ils sont recherchés. Il n'y en avait que deux à vendre dans notre dernier numéro, tous les deux proposés par des spécialistes indépendants. Et à l'heure où nous écrivons ces lignes, il n'y en a qu'un en vente dans le réseau Porsche France. Mais on en trouve bien sûr sur les sites d'annonces européens, le plus étonnant étant que la plupart des exemplaires proposés à la vente ont vraiment de faibles kilométrages, à quelques exceptions près. Sur 10 exemplaires pointés, la moyenne n'était que de 16 000 km, pour un modèle ayant quand même cinq ans ! Démonstration est pourtant

faite par certains, que je ne nommerai pas, que ces Spyder peuvent encaisser bien plus de kilomètres ! Le problème, c'est que dans les acheteurs du départ, il y eut un certain nombre de pseudo-spéculateurs (on était en plein dedans) qui en ont acheté pour ne pas rouler, les garder au chaud, et les revendre chers. Ils en ont été pour leurs frais (bien fait pour eux), et se contentent aujourd'hui d'essayer de les revendre autour du prix où ils les ont achetés, ce qui est déjà très bien. Mais en même temps, cela fausse un peu la donne, car donnant l'impression que ce sont des super-collectors dont on se sert peu. Alors que le Spyder 981 est vraiment fait pour rouler, dans toutes les conditions. D'autant plus qu'on ne lui connaît aucune faiblesse côté fiabilité. De rares exemplaires ont eu des problèmes de boîte de vitesses, mais dans une réelle moindre mesure par rapport aux Cayman GT4. Quant à la capote, son maniement facile et son apparente légèreté pouvait laisser croire qu'elle vieillirait mal, mais à ce jour, aucun problème majeur n'a été remonté la concernant. **Conseil important** : toujours bien s'assurer que les sangles sont clipsées quand on referme la capote. Pour avoir été négligents sur ce point, certains se sont retrouvés en train de rouler avec une sangle se détachant brutalement, causant parfois de petits dé-

gâts sur la carrosserie. **Quant au moteur**, il est issu de celui de la 991 S, déjà réputé fiable avec 400 ch. Ici, avec 375 ch, il semble increvable.

Côté options, le débat est le même que pour toutes Porsche en version GT : faut-il qu'il soit le plus dépouillé possible, ou faut-il les équipements dits indispensables comme le PCM et la climatisation auto ? Vous savez de quel côté mon cœur balance sur ce sujet, mais il faut reconnaître que la polyvalence du Spyder peut très bien s'accommoder de ces équipements de confort, d'ailleurs très majoritairement installés dans les Spyder 981. **Reste l'autre débat**, concernant les sièges : dans sa philosophie, un tel modèle se doit d'avoir les baquets, au minimum ceux de série. Mais on peut aussi avoir envie de rouler en Spyder dans un confort total, auquel cas il peut être intelligent de préférer l'option sièges sport. Les baquets 918 optionnels sont bien sûr le top (quoique moins confortables pour ce qui est de rentrer et sortir de la voiture), mais ceux de série sont déjà très bien.

L'avantage du Spyder est qu'il fait partie de ces modèles qui n'avaient vraiment pas besoin de beaucoup d'options, puisque, de série, il avait tout ce dont avait besoin une Porsche dont la vocation est d'abord le plaisir.

» EN BREF

CAPOTE

Entièrement nouvelle, elle a été conçue pour éliminer les "défauts" de celle qui équipait le Spyder 987, qui était entièrement manuelle, en deux parties, interdisait de dépasser les 200 km/h, et n'était pas utilisable dans les tunnels de lavage. Défauts qui n'en sont pas vraiment, et qui font aujourd'hui tout son charme. Mais la capote du 981 a donc été pensée dans cette optique, avec de nouvelles armatures, et l'utilisation de magnésium, d'aluminium, de matières plastiques et d'acier à haute limite élastique. Bien sûr, elle n'a pas la partie isolante d'une capote normale, ni de ciel de pavillon. Autrement dit, il ne reste que la partie centrale d'une capote normale. L'ensemble est donc en une seule partie, avec pliage en Z intégrant la petite vitre arrière en plastique. Avec des nouveaux joints de haute qualité et une garniture fixée à chaque arceau, elle permet de rouler sans limites de vitesse. La preuve, j'ai déjà emmené le mien à 299 km/h, capoté, rageant uniquement de devoir lever le pied pour cause de trafic sur l'autobahn. Bon, ceci dit, à cette vitesse, c'est vraiment très bruyant !

APPELEZ-LE SPYDER

A sa sortie, Porsche l'appelait Boxster Spyder, c'est d'ailleurs ainsi qu'il apparaît sur les brochures de l'époque. Mais le monogramme arrière ne fait aucunement mention de Boxster, il est juste écrit Spyder. Depuis la sortie du 718 Spyder, l'appellation Boxster a totalement disparu, y compris sur les brochures et dans le configurateur. A posteriori, on en est donc venus à également appeler la génération 981 du seul nom de Spyder.

POIDS

Nous avons vu par ailleurs que le Spyder 981 pèse 1315 kg. C'est plus que le 987, qui était à 1275 kg. Par ailleurs, celui-ci réussissait à gagner 80 kg par rapport à un S grâce à une politique d'allègement plus radicale. Le résultat est moins probant sur le 981, qui ne gagne que 5 kg par rapport à un S, malgré de vrais efforts d'allègement. Mais ce qui est gagné d'un côté est perdu de l'autre : gros moteur et gros freins pèsent forcément plus lourd. A noter qu'il gagne quand même 30 kg par rapport à un 981 GTS. Le Spyder a réussi à gagner du poids grâce à sa capote (plus légère de 11 kg), à son impressionnant capot arrière en alu, à ses sièges baquets, son absence de radio et de clim, et à un peu d'insonorisant en moins.

PACK SPYDER CLASSIC

Il consistait en un intérieur tout cuir rouge grenat, du meilleur effet, rappelant les anciens Spyder 718. Le tout avec des inserts gris. A recommander avec la couleur extérieure argent GT.

PACK SPORT CHRONO

Il est donc de série, ce qui permet d'avoir le chrono au tableau de bord, et la possibilité de se chronométrer dans l'écran multifonctions. Il modifie aussi la cartographie de l'accélérateur, tout en repoussant les limites du PSM (antipatinage). En mode sport plus, on a droit au talon-pointe automatique, particulièrement sonore et joueur. Et de manière générale, le son se fait encore plus présent, particulièrement la partie backfire. A noter que si l'on débranche le PSM, le talon-pointe ne se fera plus automatiquement, les ingénieurs considérant que si l'on sait rouler sans PSM, on sait aussi faire le talon-pointe tout seul !

CAPOT ARRIÈRE

D'un seul morceau, cette immense pièce en alu est magnifique, avec ses armatures, également en alu, qui se déplient. Il faut cependant savoir qu'ici réside un des très rares défauts du Spyder 981 : quand on veut juste ranger des bagages dans le coffre arrière, et que la capote est fermée, il faut déverrouiller

la capote et sortir les sangles. Or, il faut savoir que lorsqu'on déverrouille la capote, les vitres s'ouvrent entièrement. Pas gênant ? Tout dépend de la météo : sortir ou mettre des bagages du coffre arrière s'il pleut devient alors une vraie contrainte.

SIÈGES

Nous avons vu que, de série, le Spyder est proposé avec des baquets avec dossier rabattable uniquement réglables en profondeur, mais qui baissent au fur et à mesure qu'on l'éloigne du volant. En option, on pouvait avoir des sièges sport normaux, ou les baquets carbone de la 918, qui se réglent en hauteur électriquement. Mais dont les dossiers n'étaient pas rabattables.

PAS DE RADARS, MAIS UNE CAMÉRA DE REcul

Bizarrement, l'option radars de recul n'était pas disponible, au contraire de la caméra de recul, nécessitant d'avoir l'écran PCM.

RÉSERVOIR

De série, il ne faisait que 54 litres, mais on pouvait avoir en option gratuite le 64 litres, d'autant plus pratique qu'il ne réduisait pas la taille du coffre avant.

NÜRBURGRING

Il avait fait un chrono de 7'47", soit 7" de plus que le GT4.

NUMÉROS DE CHÂSSIS SPÉCIFIQUE

Des fois qu'il viendrait la mauvaise idée à un propriétaire de Boxster normal de le transformer en Spyder (bon courage, il y a du boulot), sachez que les numéros de châssis sont spécifiques. Le chiffre 5 apparaît après le 1 dans la séquence de chiffres, alors que les S et GTS ont le chiffre 3, et les versions de base le chiffre 1.

QUE DEVIENT NEMO ?

Vous aviez été très nombreux à suivre les aventures intitulées "J'ai commandé un Boxster Spyder neuf", étalées sur 10 numéros et riches en rebondissements, peut-être serez-vous intéressé de savoir que Nemo, mon Spyder orange gulf, se porte à merveille. Au moment où j'écris ces lignes, il a 84 000 km (record mondial du moment, de ce qu'on en sait, mais la bagarre pour la première place est serrée !), et je n'ai pas encore connu le moindre souci technique avec lui. Étant amoureux comme au premier jour, mon rêve est aujourd'hui de le garder le plus longtemps possible, et de faire plusieurs tours de compteurs à son volant. Quand on a la chance d'avoir rencontré LA Porsche de sa vie, on ne la lâche pas, et on en profite autant qu'on peut !

UN CLUB DÉDIÉ

Seules les Porsche portant l'appellation RS avaient jusqu'alors droit à un club dédié, en fait un club-registre, chargé de recenser les modèles existants, en plus d'une classique activité de club. Dès la sortie du Spyder 981, un club, rapidement devenu officiel, a été créé pour regrouper toutes les Porsche portant les appellations Spyder et Speedster.

LA COTE

Nous avons vu le mois dernier qu'elle bénéficiait de l'embellie sur toute la génération Boxster 981. Ainsi le Spyder est légèrement remonté, à 91 000€ en cote Flat 6, correspondant à la valeur moyenne de revente. Ceci dit, quand on s'amuse à pointer les prix des exemplaires actuellement en vente, on constate que la cote aurait tendance à monter encore plus. Mais méfiance, comme évoqué par ailleurs, la plupart de ces modèles sont très peu kilométrés, et faussent les données. Déjà, que la cote soit supérieure au prix de vente neuf (qui était de 82 000€), et ce pour un modèle de 2016, c'est déjà exceptionnel. A ce titre, comme toutes les Porsche portant les appellations Spyder et Speedster, la notion de collector joue à plein. Pas étonnant qu'ils ne restent pas longtemps dans les showrooms !

CE N'EST PAS NOUS QUI LE DISONS

Si vous pensez que ce guide élogieux sur le Spyder 981 n'est pas objectif, voici ce que disait de ce modèle le regretté collectionneur Eric Coicaud, qui en possédait un en rouge indien,

de la même couleur que sa Carrera GT et son Spyder 918 : "J'adore ! C'est comme si j'avais un concentré de Carrera GT et de 918, en plus petit, plus facile à vivre, et avec la possibilité de voyager. J'ai la banane à chaque fois que je la sors !" Nous pourrions aussi citer un passionné de Porsche anciennes que nous ne nommerons pas, propriétaire de très longue date d'une RS 2.7 et qui n'a toujours juré que par elle. Il nous disait récemment encore : "Je ne pensais pas qu'une Porsche moderne pourrait à nouveau me donner du plaisir, autant qu'avec ma RS. Le Spyder 981 m'a réconcilié avec Porsche, quelle auto !"

A LIRE... ET À RELIRE

Voici la liste des sujets parus dans Flat 6, consacrés uniquement au Spyder 981.

N°291 : Nouveauté

N°293 à 302 : J'ai commandé un Spyder neuf !

N°294 : Premier essai

N°297 : Essai complet

N°306 et 307 : Carnet de voyage la traversée des Alpes

N°341 : Carnet de voyage dans le département de l'Aude

N°347 : Comparatif avec 718 Spyder

LES PLUS

- L'un des tout meilleurs rapports prix-plaisir de l'histoire de la marque
- Sonorité
- Polyvalence
- Etat d'esprit voué au plaisir
- Extrêmement attachant

LES MOINS

- Capote un peu bruyante sur longs trajets
- Ouverture du coffre arrière quand il pleut

FICHE TECHNIQUE

Type moteur : DBXB

Cylindrée : 3800 cm³

Puissance : 375 ch à 6700 t/mn

Couple : 420 Nm de 4 750 à 6 000 t/mn

Boîte : mécanique six rapports, type G8120

Puissance fiscale : 27 cv

Poids : 1315 kg

Exemplaires : Environ 2400

Performances : 290 km/h (0 à 100 : 4,5 s / 0 à 200 : 14,8 s)

« Bien calé dans les baquets, vous êtes à peine assis dedans que vous vous sentez revivre, prêt à vivre de nouvelles aventures à son volant. »



Essai
Course

PORSCHE
CARRERA CUP
FRANCE

X

FLAT6
Magazine



992 GT3 CUP



Un mois après avoir essayé la nouvelle 992 GT3, voici sa grande sœur version course, la 992 GT3 Cup. J'étais tout excité à l'idée d'en prendre le volant, sauf que je n'avais pas imaginé que cela se fasse sur une piste détrempée, entre deux averses. Frustrant ? Non, enrichissant. Et passionnant. Je vous invite à partager ce moment "so exciting" !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



Essai Course



1

Comme vous le savez, Flat 6 Magazine est partenaire de la Porsche Carrera Cup France pour cette saison 2021. Si vous êtes accroc des réseaux sociaux, vous avez sûrement déjà vu l'un ou l'autre live réalisé par notre excellent Fabien Caron, qui sera dépêché sur chaque manche de cette saison. Son rôle est de vous faire découvrir la Carrera Cup vue de l'intérieur, et il fait cela très bien. Parfois considérée, à tort, comme trop éloignée du monde des passionnés de Porsche, la Carrera Cup mérite vraiment d'être redécouverte, et tel sera notre rôle tout au long de cette année. Non pas en vous abreuvant de résultats (pour cela, nous proposons un "race-book" virtuel après chaque course, voir notre encadré), mais en vous proposant ces live, d'une part, et des sujets-magazine dans votre magazine préféré, d'autre part. Bien évidemment, la première chose que je me suis dite quand j'ai appris que nous étions partenaires, c'est que j'allais pouvoir essayer la 992 GT3 Cup, 7 ans après mon dernier essai d'une Cup, en mai 2014, avec la 991 phase 1. Je devais normalement essayer une phase 2 l'an passé, avec la complicité du team Martinet by Almeras, mais le Covid est passé par là. Avant même que

1. Une gueule d'enfer pour une Cup qui, pour la première fois, utilise une caisse large de Turbo

2. Deux extracteurs, et une prise d'air dans le capot, pour mieux faire circuler l'air

3. La trappe de désincarcération a été agrandie

4. Les phares avant forment une croix, comme sur les anciennes voitures de course

nous ne nous posions la question de savoir à quel team nous allions demander de faire un essai de la 992, nous avons été directement contactés par la toute nouvelle équipe ABM, voici un mois et demi. Laquelle souhaitait mettre à notre disposition l'une de ses deux Cup. Proposition immédiatement acceptée, vous vous en doutez bien. Mais vous allez voir que l'affaire a bien failli... capoter, dans tous les sens du terme !

STOP OU ENCORE ?

Circuit de Magny-Cours, vendredi 7 mai, peu après 18h. Pour ce premier meeting de l'année, je suis venu soutenir Fabien dans sa nouvelle tâche de "journaliste-caméra-au-poing". Nous assistons ensemble à la première course, assis dans la tribune qui se situe juste à côté des stands. A quelques tours de l'arrivée, au virage du lycée, juste à notre droite, un accrochage envoie une des Cup en tonneaux. Elle finit sur le toit après deux saltos par le côté. Et se met à cracher une grande flamme par les échappements, impressionnante, puis s'éteint. Le pilote sort rapidement de la voiture, heureusement indemne. D'abord impressionnés par ce que nous venons de voir, nous ne réalisons pas tout de suite que la Cup qui vient de "capoter" est précisément celle de Victor Blugeon,



2



3



4



du team ABM, celle que je devais essayer 10 jours après, le 17 mai ! Ouuuups... A cet instant précis, je me dis que c'est mort, il n'y aura pas d'essai de la Cup dans le numéro de juin, mais j'ai surtout une pensée émue et attristée pour cette jeune équipe pleine de dynamisme, et qui doit essayer une énorme tuile dès sa première course. Pour une équipe, qu'elle soit jeune ou expérimentée, riche ou moins riche, les accrochages en piste font partie des risques, acceptés et budgétés à l'avance. Mais le pire est rarement imaginé, à savoir le remplacement complet d'une coque. Pourtant, incroyable mais vrai, Victor Blugeon sera bien au départ du deuxième meeting, quelques jours plus tard, au Castellet ! Par quel miracle ? Celui de l'énergie formidable déployée par tout le team pour relever le défi : un camion a été envoyé directement à l'usine Porsche pour récupérer une coque neuve, et l'auto a été remontée en deux jours. Comme me l'a raconté Léonard, l'un des responsables de l'équipe ABM : *"Nous avons transformé cette galère en défi à relever, et au final, ce malheur a eu un gros effet positif : notre équipe n'en est que plus soudée et cela nous a renforcés !"* J'avoue avoir été très surpris par ce qu'ils ont réussi à faire, mais j'ai été encore plus surpris quand Léonard m'a confirmé que l'essai pour Flat 6 aurait bien lieu le lundi 17 mai, comme prévu. Malgré leur surcharge de travail, malgré leur fatigue, ils ont tenu à honorer cet engagement. Franchement, ils méritent qu'on leur tire tous un grand coup de chapeau. Qu'ils reçoivent en tout cas ici nos plus sincères remerciements et félicitations.

1. Des extracteurs qui ne sont pas là pour faire semblant
2. Les liens avec la GT3 de route sont clairement établis
3. Le capot arrière comporte une grille d'évacuation d'air
4. La saison 2021 compte 29 furieux prêts à en découdre au 10ème de seconde

HÉLAS, LA PLUIE...

Le rendez-vous est fixé sur le circuit de Bresse, en Saône-et-Loire, non loin de Bourg-en-Bresse. Un petit circuit très actif, qui accueille de nombreuses séances de roulages, autos et motos, clubs, écoles diverses. De mémoire, je pense n'y avoir roulé qu'une seule fois, durant le Tour Auto 2014 fait avec l'ami Paul Deville sur son Roadster 356. Nous nous partagions les circuits, et sur celui-ci, c'était à son tour de rouler. Autant dire que je n'en ai aucun souvenir. Sur la route pour me rendre au circuit, il me faut hélas me rendre à l'évidence : nous n'échapperons pas à la pluie ! De fortes averses alternent avec de belles éclaircies, mais l'autoroute n'est que rarement sèche. A une dizaine de km de l'arrivée, le ciel devant nous est noir. Pas de miracles à attendre, ce sera "wet race". En arrivant sur place, l'équipe nous attend à l'abri du semi-remorque venu tout exprès pour nous. Trois Porsche sont soigneusement alignées en épi devant : une 991 GT3 jaune, et les deux Cup du team : celle de Victor Blugeon, qui a été réparée, mais qui n'a pas eu le temps de recevoir son covering complet, et celle de Milan Petelet. Nous savons déjà que le temps qui nous est réservé sera doublement court : d'une part il nous faudra jongler avec la pluie, d'autre part nous n'avons la piste que de 17h30 à 19h, à la fois pour faire les photos, et pour rouler. En attendant, pendant que Christophe s'attaque aux photos de détails, je prends le temps de discuter un peu avec les pilotes, tout en ayant un œil sur ces merveilles. S'occuper permet de cacher le stress que je →

4



Essai Course

ressens à l'idée de devoir essayer la Cup sous la pluie. Depuis combien de temps ne vous ai-je pas dit qu'on ne faisait pas des métiers faciles ? Le mois dernier ? Ah mince, j'aurais cru que cela remontait à plus loin... Ce qui est certain, c'est qu'elles sont magnifiquement belles, ces GT3 Cup. Vous lirez par ailleurs le rappel technique de cette nouveauté, retenons ici qu'elles n'ont jamais été aussi larges, et belles. Pour la première fois de l'histoire, une Cup est plus large qu'une GT3 de route, puisqu'ici on retrouve les dimensions d'une 992 Turbo. Et puis il y a cet immense aileron avec les montants en col de cygne, donc inversés par rapport aux générations précédentes. Et laissant ainsi bien mieux circuler l'air. Ce qui est admirable, c'est le sens du détail, la perfection de la réalisation, et le fait de parfaitement percevoir la longue expérience de Porsche dans le domaine de la compétition. Tout est pensé, d'abord, pour que l'auto soit performante, mais sans rien négliger du confort du pilote, et du confort des mécaniciens qui auront à travailler dessus. Comme ces petits supports pour tenir le capot ouvert, ou ces protections en mousse autour des bouches de liquide de freins. Même sans être passionné de mécanique pure, on ne peut qu'être admiratif devant tous ces détails subtilement travaillés.

ON SE RESSAISIT !

A deux reprises, nous sommes obligés de nous mettre à l'abri de grosses averses, nous dans la voiture (la Golf GTD vient d'être troquée après 284 000 km de bons et loyaux services contre une Seat Leon bardée d'équipements et d'écrans partout, au secours je suis perdu !), l'équipe ABM dans la cabine du camion DAF XF. Tout en me lamentant sur ce mois de mai pourri, faisant lui-même suite à un mois d'avril tout aussi pourri, je réalise que mes essais de Carrera Cup ont souvent été marqués par la pluie, à commencer par la mémorable journée que nous avons passée, à l'hiver 1991, à rouler dans des 964 Cup sous des trombes d'eau, sur le circuit de Croix-en-Ternois. Un très grand souvenir ! Mais me revient également l'essai de la 997 Cup sur une piste de Magny-Cours qui venait de recevoir une



1. Parmi les trouvailles des ingénieurs, on peut ouvrir le capot moteur sans bouger l'aileron, et le capot tient ensuite dans des petites encoches prévues à cet effet

2. Le bloc avant est conçu pour être facilement remplaçable en cas de choc frontal

3. Le flat 6 atmo de 4 litres sort 510 ch, comme pour la GT3 de route. Il est légèrement plus incliné que dans une GT3 de route

averse. Jamais deux sans trois, tel sera le sort de l'essai de la 992 Cup. D'ailleurs, c'est l'heure d'y aller, il est 17h30, la piste est à nous. J'enfile rapidement ma combinaison toute neuve que je suis allé chercher ce matin chez Stand 21, puis, pendant que Christophe fait cette fois des photos statiques de la Cup sur la piste, je fais deux tours avec la 991 GT3 : à mes côtés, Victor Blugeon me sert de pilote-instructeur pour me dire où je dois poser mes roues et quelle est la trajectoire à suivre. Ce circuit est intéressant, il est très technique, parfait pour une école de pilotage, et il se mémorise facilement. Voilà déjà un obstacle de moins. Puis Milan Petelet se met au volant de sa Cup, et nous faisons deux tours au ralenti pour les photos travellings. Je lui ai demandé de faire ensuite trois tours pour qu'il me chauffe les pneus. Important pour que je me sente de suite en sécurité au volant, sans avoir à passer par cette phase de chauffe. S'il avait fait sec, cela n'aurait pas été un problème, mais il n'y a rien de pire que de partir avec des pneus froids sur une piste grasse. Le voici qui revient, c'est mon tour : cette fois, je dois passer de la case "gamin émerveillé" à celle du journaliste-essayeur, qui fait mine que tout va bien, mais qui n'en mène pas large.

Une fois l'arceau enjambé, ce qui n'est pas une mince affaire quand vous n'avez plus 20 ans depuis 39 ans mais que vous êtes toujours convaincu d'avoir 20 ans quand même, on se retrouve merveilleusement calé dans un siège baquet qui vous enveloppe totalement :





1

devant vous, un volant façon navette spatiale, coupé en haut et en bas pour ne laisser que la partie du cerclage où l'on pose les mains, et un "dashboard", nom anglais donné aux tableaux de bord des voitures de course modernes : il s'agit en fait d'un combiné numérique capable de délivrer de nombreuses informations sur plusieurs pages (voir photos), mais qui ne me concernera pas vraiment. Victor m'explique uniquement ce dont j'ai besoin : comment démarrer et passer les vitesses, comment enclencher les essuie-glaces car une nouvelle averse menace, et comment enclencher la marche arrière au cas où l'idée saugrenue me viendrait de m'offrir un tête-à-queue.

C'EST PARTI !

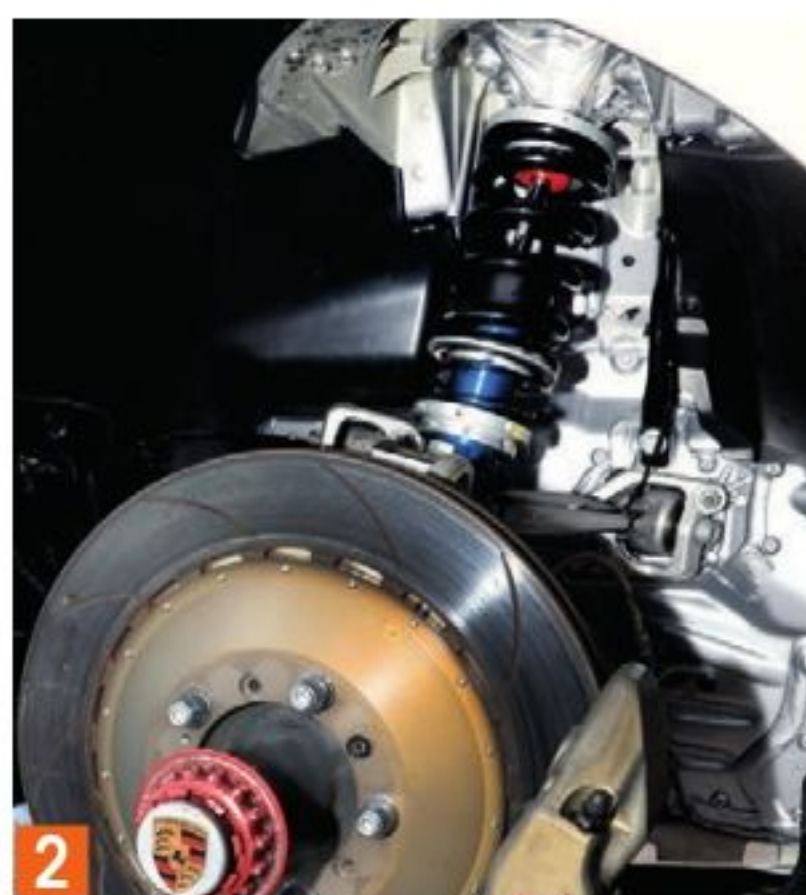
Le bouton d'allumage est assez étonnant, il est tout fin et il faut tirer dessus puis le baisser pour mettre l'allumage en route. Ensuite, on a le choix entre deux boutons pour démarrer le moteur, soit un situé à l'emplacement habituel de la clé Porsche, soit un situé sur le volant, intitulé CRK. Le moteur s'ébroue instantanément, dans une sonorité caractéristique, venant autant du flat 6 en lui-même que de l'embrayage et de la transmission. J'embraye et enclenche la première avec la palette de droite. L'embrayage ne sert qu'au démarrage : pour le journaliste de service, le premier objectif est de ne pas caler, cela fait toujours désordre, même si on sait qu'il n'y a aucune honte : dans le paddock de Magny-Cours, j'en ai vu quelques-uns caler en partant, et je m'étais donc préparé à ce que ce ne soit pas forcément évident, mais finalement, aucun problème. La course de l'embrayage est sèche et courte, mais on trouve facilement le point de démarrage, sans avoir besoin de faire monter

1. Quand on vous dit que la piste était mouillée, ce n'est pas que pour faire des phrases ! Plus sérieusement, cette photo met bien en valeur la taille de l'aile, réglable en 11 positions

2. Le fameux nouveau train avant à double triangulation

3. Les Cup françaises ont hélas des silencieux qui brident le son. Notez l'étonnante couleur verte que prennent les échappements sous l'effet de la chaleur

le régime moteur outre-mesure. Pour sortir des stands, la Cup se met rapidement à hoqueter un peu, c'est normal, elle ne supporte pas les bas régimes. Dès l'arrivée en piste, deuxième rapport enclenché, tout rentre dans l'ordre. Me voici donc parti avec la prudence du sioux sur les sentiers de la guerre, d'autant que Milan m'a averti que la piste était glissante et piègeuse à certains endroits. Si c'est lui qui le dit, qui suis-je pour le contredire ? Pourtant, première bonne surprise, je sens très vite la confiance s'installer. Je m'attendais, dès le premier tour, à me faire de petites frayeurs sur des freinages ou réaccélérations, il n'en est rien. Voilà qui est de bon augure pour la suite. Je hausse donc gentiment le rythme au fil des cinq tours qui me sont impartis, mais en restant bien entendu largement en-deçà du rythme que j'aurais pu m'accorder sur une piste sèche. J'entends par là que pour tout essai de Porsche de course, neuve ou ancienne, je m'accorde toujours une belle marge de sécurité, bien plus importante qu'avec une Porsche de route : cette marge varie selon le niveau de confiance qu'on ressent au volant, et aussi, bien sûr, selon le →



2



3

Essai Course

niveau d'adhérence. Aujourd'hui, par exemple, je vais rester vraiment très prudent sur les freinages, d'autant qu'en bas de la descente, il n'y a vraiment pas intérêt à tirer droit ! Rappelons à ce stade qu'une 992 GT3 Cup ne comporte aucune assistance, ni Traction Control, ni même ABS. Les 510 ch, c'est à vous de les maîtriser, et à vous seul. C'est pourquoi, dès mon deuxième tour, je suis surpris de pouvoir accélérer franchement en sorties de virages, sans problèmes de motricité. Techniquement, c'est vraiment étonnant, et l'explication tient en plusieurs éléments : d'abord, puisqu'il pleut (une toute petite averse est tombée pile au moment où j'ai repris la piste, sur une piste déjà détrempée), on m'a bien sûr monté des pneus pluie, signés Michelin. Tous les pilotes de la Carrera Cup France ont eu l'occasion de les plébisciter dès les premiers essais du meeting de Magny-Cours, qui ont eu lieu sous une forte pluie. Bluffés par le grip qu'ils offrent ! Ensuite, un petit bouton au centre du tableau de bord permet de régler la gestion électronique du moteur en mode pluie, pour le rendre moins agressif (comme le wet mode des 992 de route). Et, cerise sur le gâteau, un autre bouton permet de régler sur deux niveaux l'agressivité de l'accélérateur. Victor a eu la bonne idée de me mettre la position la plus douce. Cela ne joue pas sur la puissance, mais sur la manière dont arrive cette puissance. Le résultat est vraiment étonnant.



1. Impressionnant, cet arceau, avec de nouvelles jambes de force. A gauche, sur le plancher se trouve l'ECU, le calculateur moteur et ses multiples fonctions, créé par Cosworth

2. Pas facile de monter à bord, mais les nouveaux baquets sont réglables en deux positions et le volant est démontable

ÉQUILIBRE ET PRÉCISION

Au-delà de ces précisions techniques, si la 992 GT3 Cup est aussi équilibrée, c'est également dû à ses voies élargies. Et puis, bien sûr, il y a ce train avant à double triangulation, qu'on retrouve sur la GT3 de route, et qui ajoute de la précision. Je n'ai hélas pas le repère direct par rapport à la 991 GT3 Cup phase 2 que je n'avais pas pu essayer, mais cet équilibre et cette précision ont vraiment fait grimper la 992 d'un bon cran. J'augmente donc le rythme en toute confiance au fil de mes cinq tours, débarrassé d'un bon nombre de mes appréhensions de départ, sauf sur les freinages, où je ne parviens pas à franchir le cap, en un laps de temps si court, du "on tape franchement dedans". Je me suis d'ailleurs offert un mini-blocage juste avant l'épingle, →





À GAUCHE

HB : flash / appel de phare pour signaler et intimider en déconcentrant un concurrent que l'on précède.

RAD : radio

CRK : allumage moteur

ACK : permet de désactiver les alarmes qui s'affichent

RVS : marche arrière

Losange bouton bleu : direction assistée, pour manoeuvrer plus facilement la voiture pour le retour au box

Molette noire : changer de paramètre

À DROITE

PIT : limite la vitesse entre 50 et 60 en fonction des circuits

MRK : remise à zéro des données de consommations (essences, etc)

WEP : essuie-glace

FCY : en cas d'incident de course, limite 80 km/h en troisième vitesse, avec l'interdiction de doubler

DRK : drink / boisson

DIS : Display pour naviguer sur les pages du dash

Molette noire : naviguer sur le dash



Trois exemples de pages utilisables sur le dashboard. Tous les grands circuits y sont répertoriés, et on peut y lire ses temps secteur par secteur



Les filets de protection entourent le pilote et servent à protéger ses bras en cas de retournement



En bas à gauche se trouve le bouton permettant de mettre le wet mode (comme sur une Porsche de route, mais sans antipatinage !). En-dessous, le bouton GPX permet de débloquer la sécurité du régime moteur, en cas de problème d'utilisation de la boîte. A n'utiliser qu'en cas d'urgence, et avec précaution. Quant aux boutons d'options, ils permettent d'accéder à des modes différents selon le championnat qu'on dispute, Cup ou endurance, entre autres

Essai Course

histoire d'aller voir si l'herbe au-delà du vibreur était plus verte que dans mon jardin, mais je vous rassure, j'en étais très loin, j'ai juste loupé mon point de corde à cette occasion. Pour la pluie, et me faciliter mon essai, on m'a mis plus de freins sur l'arrière, mais chaque pilote règle la répartition des freins à sa guise. A propos d'épingle, j'ai toujours beaucoup de mal avec ces volants qui ne forment pas un cercle. Le but, bien évidemment, est de conserver constamment les mains au même endroit sans jamais les bouger, mais je suis tellement habitué à aller tirer le volant sur les Porsche de route que j'ai tendance à vouloir le faire machinalement ici, ce qui est bien sûr totalement idiot, la main allant chercher du vide. Cela ne m'est arrivé qu'une fois, mais j'ai bien ri sous ma cagoule. En fait, il faut savoir que la direction est vraiment directe et qu'on ne fait jamais plus d'un trois quarts de tour de volant, et encore, uniquement dans les épingles serrées. En revanche, le rayon de braquage est très faible, à tel point que pour faire n'importe quelle manœuvre dans le paddock, les pilotes sont obligés de s'y reprendre à plusieurs fois, ou de se faire aider par les mécaniciens qui mettent l'auto sur des roulettes pour les faire circuler dans les méandres du paddock. En tout cas, le train avant est vraiment très incisif et précis, c'est sur lui que reposent une bonne partie des subtilités de réglages.

J'aimerais vous parler également de la sonorité des 992 GT3 Cup. Disons-le franchement, dans un premier temps, elle est vraiment décevante, par la faute d'un



1. Prêt à partir pour de nouvelles aventures passionnantes !

2. Comme si vous étiez passager ! Mais sans les filets de protection autour du pilote (du moins, pour cette fois, le journaliste de service). Il n'y a bien sûr pas de siège passager, mais il y a la place pour en monter un.

silencieux ajouté pour l'édition française de la Carrera Cup, réglementation oblige. Quelle tristesse de devoir brider le son des voitures de course ! Les concessions faites à ceux qui veulent tout interdire deviennent vraiment pénibles, mais passons, ce n'est pas le sujet du jour. Quand on entend partir les Cup d'une pré-grille, le moins qu'on puisse dire est que cela ne fait pas vraiment vibrer, côté sonorité. Mais, bonne surprise, quand on les entend passer en pleine accélération, cela a déjà plus de gueule, surtout au claquement du passage de vitesses. Ce n'est donc pas si mauvais que cela. J'espère avoir un jour l'opportunité d'entendre rouler les Supercup, modèles équivalents roulant en prologue des Grands Prix de F1, mais sans ces silencieux. Ce doit être autrement excitant... Ceci étant dit, à bord, je vous garantis qu'il y a du son, vu l'absence d'insonorisant, le moment le plus jouissif étant celui où on passe un →



Essai Course



1

rapport supérieur. Le claquement, suivi de l'enclenchement immédiat du rapport supérieur, est vraiment grisant. La boîte est d'ailleurs parfaite. On reste accéléré en montant les rapports avec la palette de droite, et on les descend avec la pédale de gauche, sans jamais toucher à l'embrayage. Très confortable et facile.

ET CE MOTEUR ?

510 ch, donc. Autre surprise de cet essai : la vitesse à laquelle les diodes rouges s'allument sur le dashboard, signifiant qu'il est temps de passer le rapport supérieur ! A un moment donné, je me suis dit : ce n'est pas possible, ils ont baissé le régime maxi pour mon essai, mais non, j'ai bien droit aux 8400 t/mn du régime maxi. Mais comme le moteur hurle moins son plaisir à hauts régimes qu'une GT3 de route (c'est un comble, non ?) et qu'il a beaucoup de couple, la puissance maxi arrive à la fois très vite mais sans coup de pied aux fesses magistral, tout étant bien sûr relatif. Cela facilite d'ailleurs la prise en mains, toujours dans cette notion d'équilibre évoquée précédemment. Mais heureusement que les diodes s'allument, car s'il fallait passer les vitesses "à l'oreille", on risquerait très vite d'aller flirter dangereusement avec la zone rouge. Vous me direz très justement que j'aurais pu faire mettre l'écran sur un mode où l'on voit bien les montées en régimes (bref, sur le compte-tours), mais très honnêtement, dans le cadre d'un essai aussi bref avec tant de choses à assimiler, je n'ai guère eu le temps de regarder ce qui se passait au tableau de bord ! On me fait déjà signe de m'arrêter. Il est vrai que Christophe m'a demandé de faire un tour en embarqué pour faire une photo à bord en roulant (pas facile pour lui !). Je l'emmène donc tout doucement (il n'y a bien sûr pas de

1. Contre toute attente, j'ai été surpris par l'étonnante motricité et par le grip latéral malgré les faibles conditions d'adhérence. Le tout sans ABS ni Traction Control

2. Les jantes sont toujours en 18" mais ont pris de la largeur, à l'avant comme à l'arrière

3. Où l'on retrouve le fameux aileron avec fixations à col de cygne, une trouvaille aéro

sièges passagers) pour qu'il fasse sa photo. A mon retour, on me prévient qu'il ne reste plus beaucoup de temps avant la fermeture de la piste à 19h. Je repars donc pour trois tours, confiant et n'ayant déjà plus envie de céder ma place. Avec un peu de chance, ils vont tous partir et fermer les portes du circuit en oubliant que je suis en train de rouler ! On peut toujours rêver... Plus sérieusement, ces derniers tours me permettront de valider tout ce que j'ai ressenti jusque-là : l'équilibre de la 992 GT3 Cup est vraiment incroyable ! Posée par terre malgré la pluie, motriçant parfaitement, dotée d'un grip latéral étonnant malgré la faible adhérence (pour vous situer, il ne fait qu'une bonne dizaine de degrés, sur une piste mouillée, avec du vent), elle permet bien plus que ce qu'on peut imaginer. Bravo à Porsche, mais aussi bravo à Michelin pour ce super pneu-pluie ! Les freins sont parfaits également, c'est juste une question de confiance en soi et dans les possibilités de l'auto, il m'aurait fallu plus de temps pour acquérir un meilleur feeling sur ce point. Je



2



3



regrette bien sûr de ne pas en avoir eu plus, de temps (mais je sais, depuis toutes ces années, que les essais-course sont toujours brefs, ces autos coûtant très cher à faire rouler !), et je regrette surtout de ne pas avoir eu une piste sèche, qui m'aurait permis de me poser beaucoup moins de questions et d'attaquer plus franchement. Mais au final, je ne regrette rien : la difficulté supplémentaire a rendu l'expérience d'autant plus intéressante et passionnante. Comme disait l'autre : "à vaincre sans péril". Bon, n'exagérons rien, je n'ai réalisé ni performances ni exploits, j'ai juste eu la chance de pouvoir rouler dans une nouvelle Porsche de course en tous points exceptionnelle. Pour avoir discuté avec pas mal de monde dans les paddocks de Magny-Cours, ils m'ont tous bien dit que cette 992 GT3 Cup avait vraiment franchi un cap supplémentaire, Raymond Narac me disant même que la Cup est devenue une vraie voiture de course, une digne petite sœur de la RSR. Victor Blugeon, qui a l'expérience de la 991 Cup, a également pu constater que la 992 était à la fois plus facile, plus rapide, mais aussi plus délicate, car moins prévenante au moment de décrocher. Eh oui, c'est qu'il y a toujours une limite, quand même, on finirait par l'oublier avec ces Porsche soudées au sol. Au final, hélas, il me faut bien stopper et "rendre les clés". Merci pour ce grand plaisir, chers amis du team ABM, et aussi pour votre gentillesse et votre disponibilité. Merci aussi, bien sûr, à la direction et au personnel du joli circuit de Bresse, que je suis bien content également d'avoir découvert. Je regarderai les prochaines courses de la Porsche Carrera Cup France avec un autre œil, désormais, encore plus impressionné par le talent qu'il faut développer pour aller chercher les derniers dixièmes qui font la différence... ●

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type (position) : 6 cyl. à plat (porte-à-faux AR)
Cylindrée : 3996 cm³
Puissance : 510 ch à 8400 tr/min
Couple : 470 Nm à 6150 tr/min
Régime maxi : 8750 tr/min



TRANSMISSION

Mode : propulsion
Boîte de vitesses : séquentielle à 6 rapports
Différentiel : mécanique, à glissement limité

CHÂSSIS

Suspensions AV : double triangulation/barre anti-roulis
Suspensions AR : multibras/barre anti-roulis
Freins AV : disques acier 380 mm/étriers 6 pistons
Freins AR : disques acier 380 mm/étriers 4 pistons

DIMENSIONS

Long / Larg (mm) : 4585 x 1920
Empattement (mm) : 2459
Pneumatiques : 30/65-18 (AV) et 31/71-18 (AR)
Réservoir : 110 litres
Poids (à vide) : 1260 kg

RAPPEL TECHNIQUE

Nous vous avons présenté la 992 GT3 Cup dans notre numéro 358 de janvier, mais dans le cadre de cet essai, impossible de ne pas en rappeler les éléments-clés.

Pour la première fois, elle a été conçue sur la caisse d'une 911 Turbo, ce qui lui confère une largeur de 1902 mm, soit 28 mm de plus que le modèle précédent. Pour mieux encore équilibrer l'auto, les voies avant ont également été élargies, ce qui permet de rentrer des jantes de 12" de large à l'avant et de 13" à l'arrière, toujours en 18" de diamètre. Le nouvel aileron est réglable en 11 positions. Malgré un gros effort d'allègement, avec des vitres en polycarbonate léger résistant aux rayures, des portes, capot arrière et aileron en plastique renforcé de fibre de carbone, et un capot en avant en alu (avec une prise d'air centrale en plus des deux extracteurs), la 992 GT3 Cup pèse 1260 kg, soit 35 kg de plus que la 991 phase 2. On le doit en partie à la caisse plus large, et en partie à des jambes de force supplémentaires ajoutées aux arceaux. Mais pas de soucis, puisque la puissance est en hausse : le flat 6 atmo de 4 litres, très proche de celui de la nouvelle GT3 de route (mais on l'imagine quand même rempli de différences, malgré l'absence de communication de Porsche sur ce point), sort 510 ch (comme celle de route), à 8400 t/mn, soit 25 ch de plus que l'ancienne 991, obtenus 900 t/mn plus haut. Trois types d'échappement sont proposés selon le championnat qu'on dispute. Celui réservé à la France est hélas le plus silencieux. Le couple est de 470 Nm à 6150 t/mn. Le tout avec un

régime maxi de 8750 t/mn. Il peut tourner 100 heures avant révision, la boîte ayant droit à 60 heures avant un contrôle mineur.

A noter que, tout en occupant le même emplacement que dans une GT3 de route, il est très légèrement plus incliné pour mieux passer certains éléments périphériques. De plus le moteur est prévu pour être utilisé avec les nouveaux carburants de synthèse qui ne vont pas tarder à se propager.

La boîte est toujours séquentielle, six rapports, à crabots, avec palettes au volant. L'embrayage ne sert que pour démarrer.

Le train avant est entièrement nouveau, il est à double triangulation et roulements Uniball, repris de la RSR. Les amortisseurs reçoivent des valves venant également de la RSR. La direction est, pour la première fois, à assistance électro-mécanique. Les freins sont toujours à disques acier de 380 mm, avant comme arrière. Il n'y a pas d'ABS, ni de Traction Control, mais le logiciel intégré dans la Cup permet de les réintégrer, assurant ainsi l'utilisation future de ces Porsche de course par des gentlemen-drivers qui auront à cœur de se sentir plus sécurisés avec ces éléments.

L'habitacle a également été repensé avec un volant à demi-cercles de nouvelle génération. Toute l'organisation du tableau de bord et du dashboard a été améliorée, avec des informations et des possibilités de réglages supplémentaires. Le boîtier central d'informations a migré à l'arrière droit, laissant ainsi la possibilité de monter un siège passager. Le prix de la 992 GT3 Cup est de 225 000€ HT.



MILAN PETELET

MJ : Peux-tu nous rappeler ton parcours ?

MP : J'ai eu deux titres de champion d'Europe en kart, et je suis passé en mitjet à 16 ans, avant de faire de l'Ultimate series, sur plusieurs types de voitures. C'est là où j'ai commencé avec ABM. Quand la décision a été prise d'aller en Cup, je les ai naturellement suivis, d'autant que tout le monde me conseillait d'y aller. Plein de pilotes qui avaient l'expérience de cette discipline me disaient que c'était la meilleure école. Je débute vraiment cette année, en rookie. Avec déjà un podium en rookie pour le moment, bien que je sois parti dernier après une disqualification aux essais pour une question technique.

MJ : Tu te doutais que ce serait si relevé ?

MB : Oui je ne suis pas surpris. J'espérais débiter l'année dans le top 10, et terminer la fin de saison dans le top 5. Pour le moment, le programme est respecté, surtout face à des pilotes bien plus expérimentés. Je n'avais jamais conduit de voitures de course sans ABS.

MJ : C'est ce qu'il y a de plus dur ?

MB : Oui, l'adaptation à un freinage sans ABS n'est pas évidente. Dès que je l'aurai bien assimilée, je pense pouvoir continuer ma progression.

MJ : Et les réglages, pas trop compliqué ?

MB : Si, et il est important de bien transmettre toutes ses sensations aux ingénieurs. Il y a tellement de paramètres sur lesquels on peut travailler. On espère faire des tests à Barcelone pour avancer et progresser dans ces réglages.

MJ : Ton objectif ?

MB : Finir sur le podium final en rookie, et pourquoi pas monter sur un podium d'ici la fin de saison. A plus long terme, je rêve de travailler avec Porsche, de faire les 24 heures du Mans, et de toutes façons courir en endurance. Mais c'est sûr que la filière Porsche me fait rêver !



LE TEAM ABM MOTORSPORT

Cette équipe est donc toute nouvelle dans le paysage de la Porsche Carrera Cup France. Mais si vous êtes fidèle lecteur de Flat 6, et/ou si vous étiez présents l'an passé à la journée organisée sur le circuit du Luc dans le cadre du Paradis Porsche, peut-être avez-vous déjà entendu parler d'eux. La structure ABM (pour Automobiles Business Management) est née en 2019. Il nous a été demandé de ne citer aucun nom, pour bien signifier que dans cette structure, on est tous unis dans une même passion, personne ne souhaitant se mettre en avant. Disons quand même que tout est parti d'un collectionneur passionné de Porsche, Charles, qui s'est mis à développer une activité de transport de voitures de collection et de prestige et qui, dans une de ses missions, a rencontré un propriétaire de 991 GT3 Cup phase 1. Qu'il a rachetée et, de fil en aiguille, a fini par proposer en location pour des track days. Mais le vrai déclic a eu lieu lorsque l'opportunité s'est offerte de reprendre un team engagé en Ultimate Cup. C'est là que le team ABM a été fondé, et qu'il s'est très vite développé. D'abord en faisant rouler, l'an passé, un Cayman GT4 MR et une Lamborghini dans cette Ultimate Cup, tout en proposant d'autres activités : stockage, gardiennage et transport de voitures de collection, et stages de pilotage sur le circuit de Bresse avec des 911 GT3 et GT3 RS. Très vite, comme on dit, la mayonnaise a parfaitement pris, au point que, dès la moitié de l'année 2020, la question s'est

vite posée : et si on allait en Carrera Cup ? Le dossier fut déposé, puis accepté, par Porsche France, et deux 992 ont été achetées, l'une pour Milan Petelet, qui faisait déjà partie de l'équipe en Ultimate Cup, et l'autre pour Victor Blugeon, qui a déjà une petite expérience en Carrera Cup. Comme me l'a expliqué Léonard, un des membres du team : "C'était un sacré challenge, de monter si vite en Carrera Cup, mais on s'est donnés les moyens de le relever, et avec méthodologie, on y arrivera. Ce qui compte surtout pour nous, c'est l'état d'esprit que nous voulons absolument conserver : celui de la passion et du plaisir d'être là, en toute simplicité. Nous sommes ravis de nos deux jeunes pilotes, qui correspondent complètement à cet état d'esprit, et quand Victor a eu son accident à Magny-Cours, il n'était pas question qu'on le laisse tomber. L'équipe compte aujourd'hui 12 personnes, et nous sommes tous totalement impliqués. Le fait d'avoir deux autos d'entrée de jeu était également important, car cela nous permet d'échanger les datas et les expériences des deux pilotes, cela permet de progresser plus vite. Nous nous fixons bien sûr comme objectif de progresser, et nos débuts sont déjà très encourageants. A moyen terme, nous aimerions également nous impliquer au sein du nouveau Porsche Sprint challenge, qui nous permettrait d'être présents sur les trois premiers échelons de la pyramide Porsche : école de pilotage, Sprint challenge et Carrera Cup."



VICTOR BLUGEON

MJ : Peux-tu nous rappeler ton parcours ?

VB : J'ai commencé le sport auto il y a quatre ans, sans passer par le kart. J'ai hérité de mon père la passion du sport auto. Le déclic est venu quand j'ai voulu passer le BPJEPS pour être moniteur de pilotage. On m'a demandé d'avoir un peu d'expérience en course, je me suis mis à courir et ça s'est tellement bien passé qu'on a trouvé un budget pour que je roule en mitjet. J'ai ensuite basculé sur la Carrera Cup, sans toujours arriver à faire des saisons entières par manque de budget. Cette année, je fais la saison complète avec le team ABM.

MJ : Tu as donc l'expérience de la 991 Carrera Cup phase 2. Quelles sont les différences avec la nouvelle 992 ?

VB : L'équilibre de la voiture a beaucoup changé, l'aéro a beaucoup progressé également. Le train avant offre plus de précision, et les pneus plus larges donnent plus de grip. On arrive en moyenne à être deux secondes au tour plus vite sur chaque circuit. L'ergonomie intérieure en fait une mini R.

MJ : Ces deux secondes, on les doit essentiellement à quoi ?

VB : Au train avant et aux voies plus larges, essentiellement. Elle est plus efficace, mais en même temps, ce train avant demande des réglages plus pointus, moins faciles à trouver. Elle est plus sensible aux réglages par rapport à la 991.

MJ : Sur quoi peut-on travailler pour améliorer l'auto et la rendre encore plus performante ?

VB : Le ressenti du pilote est important, associé à l'expérience du team. Plus on va rouler, plus on va comprendre l'auto et son comportement. On peut travailler le carrossage, la hauteur de caisse, les barres anti-roulis et l'aïlerson, notamment. Mais tout est réglementé. Le bon équilibre entre les trains avant et arrière est vraiment très fin à trouver. La Carrera Cup permet réellement de développer une démarche très professionnelle sur l'approche technique. C'est une excellente école. Je suis aujourd'hui dans cette phase de progression qui me permet d'avancer, et c'est passionnant. Je rêve d'atteindre mon meilleur niveau pour parvenir un jour à être au départ des 24 heures du Mans. Je sais que mon avenir professionnel est ailleurs qu'en sport automobile, mais je ferai tout pour y arriver.



La chronique de *Romain Dumas*

WELCOME BACK

C a y est, cette fois je vous confirme que la saison est bien lancée. La longue période de neutralisation n'est plus qu'un mauvais souvenir, et hormis l'enchaînement des tests PCR et les modifications de calendrier, ma vie professionnelle a enfin repris son cours normal. Mais cette fois, sauter d'avions en avions pour aller de circuits en circuits ne me déplaît pas !

NLS AU NÜRBURGRING : COURSE 1 & QUALY RACING

Enchaîner deux courses en deux semaines au Nürburgring, c'est toujours très sympa, cela permet d'abattre du boulot et de savoir vraiment ce qu'on a sous le capot. Le premier point positif, cette fois, c'est que le team Rutronik Racing tient parfaitement la route. Et ça, c'est vraiment une bonne nouvelle car cela n'a pas toujours été le cas ces dernières années. A l'issue de la première course, le bilan est réellement positif : même si nous sommes encore en phase d'adaptation, tout se met correctement en place, sans griller les étapes. Avec une place dans le top 10, nous avons de quoi être confiants. Restait à trouver l'homogénéité entre coéquipiers. Tobias Müller et Tristan Vidas, les deux jeunes recrues issues de la catégorie inférieure sont des spécialistes de la Nordschleife, avec un nombre de tours impressionnant au compteur, mais n'ont jamais roulé sur un autre circuit ! Quant à Julien Andlauer, c'est un pilote solide qui va très vite et avec lequel je m'entends très bien. Mais la mayonnaise n'a pas eu le temps de prendre : si Tobias Müller s'est très vite adapté à la Porsche, la chanson n'a malheureusement pas été la même du côté de Tristan Vidas. A l'issue d'une belle P3 en qualif pour la course 2 et malgré une violente touchette au départ avec une Lamborghini qui m'a valu de repartir bon dernier avec une jante cassée, nous avons fait une solide remontée qui nous a permis de passer de la 30ème à la 6ème place avant que le jeune estonien prenne le volant. Et comme lors de la course précédente, une fois au volant ses chronos inférieurs aux nôtres nous ont fait reculer à 13ème place finale. Une situation difficile qui lui a malheureusement valu d'être remercié par l'équipe à l'issue de la course de qualification sans avoir eu plus de temps pour faire ses preuves. Une situation humaine toujours un peu désagréable mais c'est la loi de la course ! En choisissant Laurens Vanthoor pour le remplacer, l'équipe s'assure une line-up solide. Rendez-vous le mois prochain pour savoir qui, de Mercedes ou d'Audi, aura le mieux caché son jeu et si Rutronik Racing réussira avec brio sa première course de 24 heures.

PIKES PEAK : TEST DAYS

Entre les deux manches de NLS, j'ai fait un aller-retour de 3 jours en Floride, base du Team Champion, avec lequel je vivrai cette année la folle aventure de Pikes Peak. Pour mémoire, Champion est le plus gros concessionnaire Porsche des Etats-Unis. Si l'entité sportive a une expérience éprouvée en ALMS, le rallye (discipline à laquelle s'assimile la montée de Pikes Peak) est une totale découverte pour eux. Si cela a peu d'incidence sur la partie mécanique qu'ils maîtrisent parfaitement, cela en aura sur la partie de l'organisation « pure » autour de la voiture le jour J. Mais comptez sur moi pour leur faire comprendre que ce jour-là, il ne faudra pas chipoter. A l'issue du premier déverminage effectué sur le circuit de Pueblo Motorsports, je peux vous confirmer que la voiture est magnifique et que toutes mes prescriptions techniques ont été re-



tenues. Ainsi retravaillée, notre GT2 RS Clubsport est au maximum de ce qu'elle peut supporter en restant dans sa version moteur/boîte d'origine.

Une impression confirmée lors de mon second aller-retour la semaine suivante avec, cette fois, une séance d'essai privée à Pikes Peak même. Une expérience magique ! Comme au Mans, avoir cette route mythique rien qu'à soi (ici pendant deux heures) procure une sensation unique. Outre le travail effectué, le lieu en lui-même est vraiment d'une beauté à couper le souffle. Ce n'est pourtant pas la première fois que j'y vais, mais je ne la connaissais pas véritablement sous sa facette de montagne hivernale. Car même si l'éphéméride indique bien la mi-mai, la neige est encore présente partout. Elle y est tellement abondante que le chasse-neige a été définitivement abandonné. Ici, les équipes techniques déblaient les routes à la fraiseuse créant un environnement unique. Pour attaquer la montée, il faut s'engouffrer dans une tranchée avec des murs de plusieurs mètres de haut ! Inutile de vous parler de la température... même si je reconnais que je suis frileux, je ne me souviens pas d'avoir eu si froid de toute ma vie. D'ailleurs, nous n'avons pas pu accéder au dernier tronçon car les chutes de neige étaient trop abondantes. Obligé de faire l'impasse sur les essais officiels, je devrai me contenter de cette unique séance de travail pour affronter Rhys Millen et sa Bentley Continental GT3. Pour ceux qui ne le connaissent pas, mon rival direct, plusieurs fois victorieux, porte le doux surnom de King of the Mountain et Bentley est un habitué des records. Loin de pouvoir se battre pour la victoire absolue, il y aura un vrai enjeu et un beau duel en vue dans la catégorie Time Attack. Vivement le 27 juin pour faire les comptes...

D'ici là, je ferai un petit break en Corse, avant d'attaquer la deuxième course de GT World Challenge au Castellet (ceux qui veulent allumer un cierge pour qu'il pleuve sont les bienvenus), je serai au départ des 8 Heures de Portimao au volant de la Glickenhuis et je retrouverai le volant de la Porsche 550 Spyder pour prendre part à la Mille Miglia. Bref, un vrai mois de juin hyper chargé, avec les 24 Heures du Mans en moins !

Romain Dumas

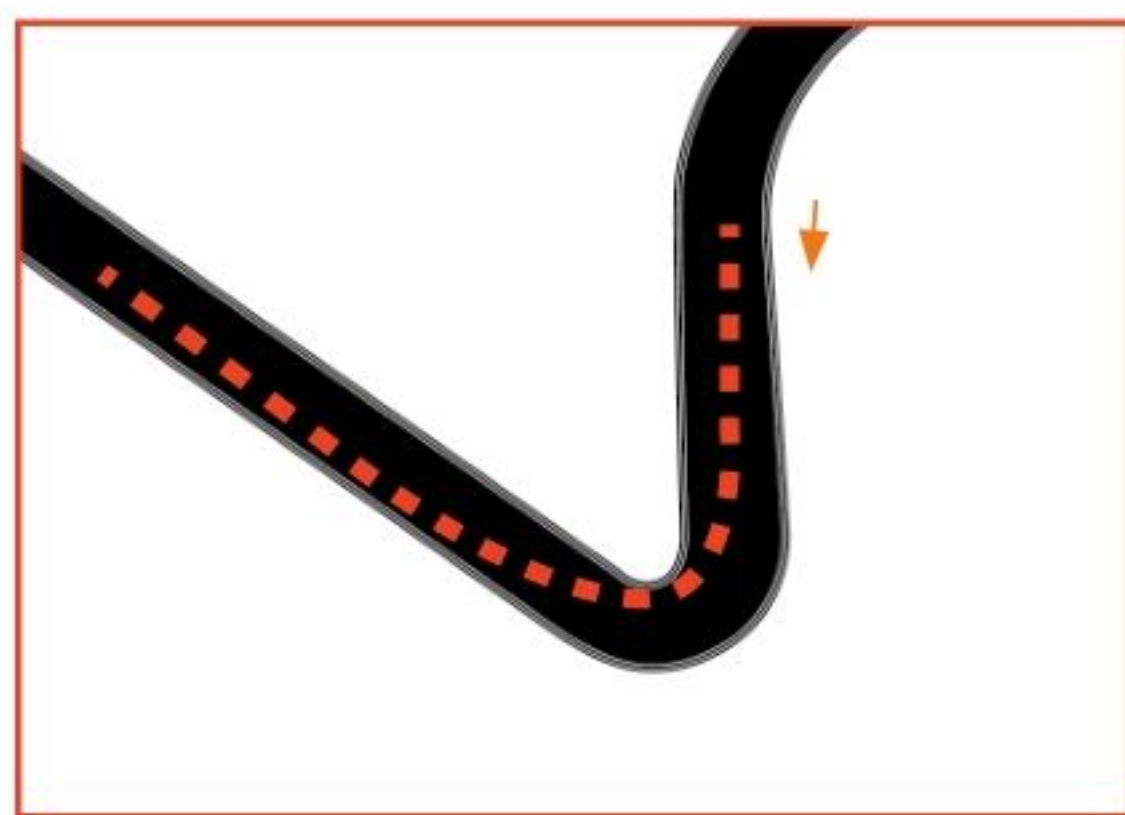
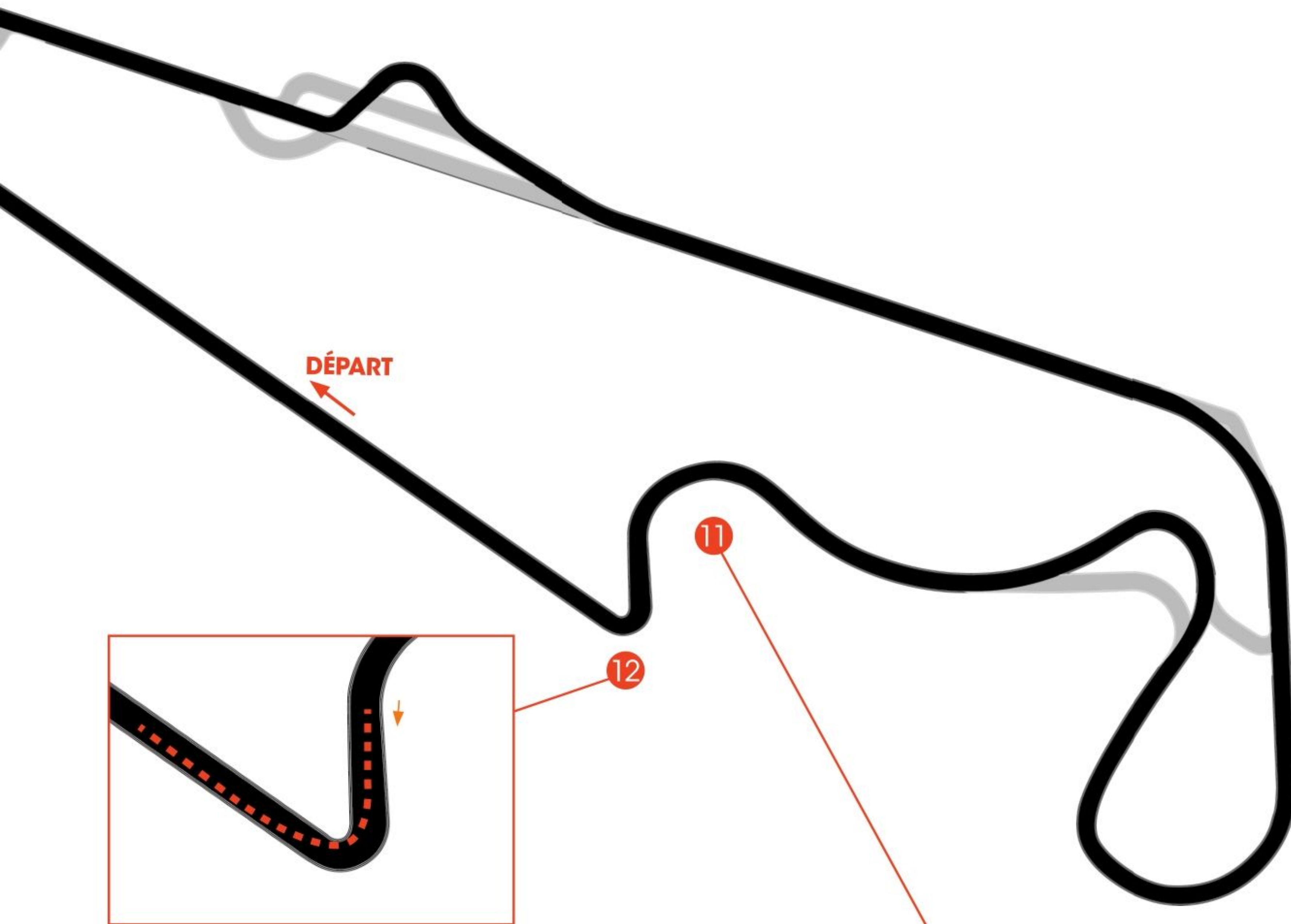
ORCHID
RACING TEAM

MES SECRETS DE PILOTAGE

LE CASTELLET 4^{ÈME} PARTIE

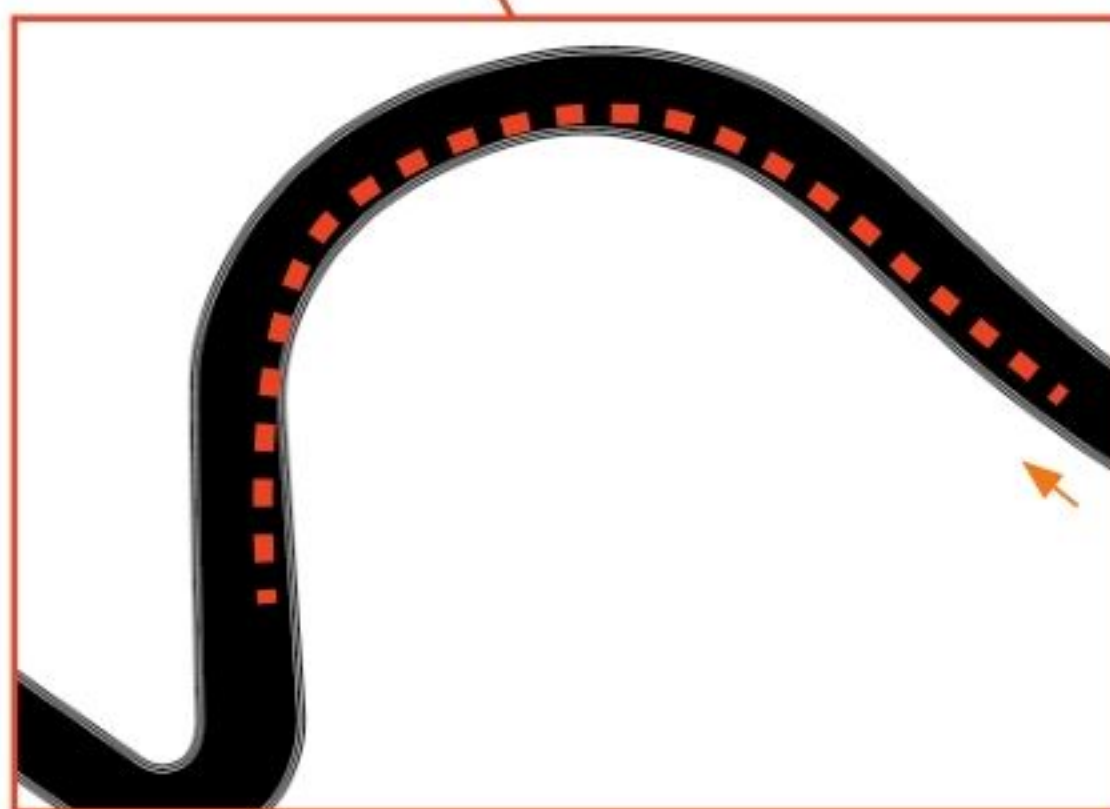


LE CASTELLET, C'EST LE CIRCUIT IDÉAL POUR LES PORSCHISTES...
LA LIGNE DROITE DU MISTRAL, LA COURBE DE SIGNES, L'AMBIANCE,
LA MÉTÉO FONT DU PAUL RICARD L'UN DES PLUS BEAUX CIRCUITS DE FRANCE.



VIRAGE 12

C'est un virage simple où seule la sortie est importante ! Aussitôt que vous êtes au ras du vibreur intérieur, il faut accélérer le plus tôt jusqu'au vibreur extérieur



VIRAGE 11

Rien de très compliqué ici non plus. Il faut freiner tard et rester tout le long sur le vibreur intérieur, à la corde, pour être bien placé pour attaquer le dernier virage

FICHE TECHNIQUE

Longueur : 5842 m Virages : 12

Record au tour : 1'28"319 par Lewis Hamilton

Ce mois-ci analyse de la partie en pointillés.



Courrier des lecteurs

Cette rubrique vous est dédiée ! Posez vos questions à la rédaction ou tout simplement faites nous part de vos réactions sur les articles et le contenu du magazine.

Des idées, des suggestions, des remarques, des propositions, ou encore des anecdotes...

Pour doubler vos chances d'être publié, n'hésitez pas à faire des courriers courts, et si possibles illustrés d'une photo.

Pour nous envoyer un courrier des lecteurs, deux adresses possibles :

✉ Flat 6 Magazine - Courrier des Lecteurs - CD 928 - CS 70721 - 80142 Abbeville Cedex

@ mjoly@flat6editions.fr (courrier des lecteurs en objet)

PORSCHE 996 4S CABRIOLET

Je suis un lecteur assidu de votre magazine depuis 2007, le jour où je me suis mis en tête de m'acheter ma première Porsche, un Boxster S, mon fils venant de terminer ses études, il était temps de me faire plaisir à 47 ans et, surtout, il fallait convaincre mon épouse pour cet achat. Après maintes recherches j'ai réussi à trouver mon bonheur à côté de Draguignan, un monsieur qui partait à la retraite, très soigneux, elle était grise arctique intérieur noir. J'habite Martigues et ça ne me faisait pas trop loin pour aller la chercher. Et puis un jour, en début d'année 2013, j'ai commencé à regarder pour une 911 car pour moi c'était le Graal et je me suis fixé sur la 996 4S cabriolet avec un cahier des charges précis, je la voulais noire, pour changer de mon Boxster, avec un intérieur gris graphite, pour harmoniser avec la couleur extérieure, avec pas plus de 90000 km, boîte mécanique, avec le PSE, les sièges sports que je trouve magnifiques, le système audio Bose, le PCM même s'il est obsolète, filet anti-remous, régulateur de vitesse et l'aide au parking, ainsi que les fonds de compteur blancs, un carnet d'entretien nickel et surtout tout d'origine. Tout ceci me ramène à votre numéro 354, qu'il a fallu que j'achète en vacances dans le Gers car dans les Bouches du Rhône impossible de le trouver à cause du Covid 19, le distributeur ne livre plus certains magazines, un comble. Et là effectivement, pour rebondir sur votre guide d'achat, j'ai galéré pour trouver mon bonheur, la cote a commencé à remonter tout doucement et les exemplaires que j'ai pu voir sur le site internet me faisaient déjà peur à l'époque car ils avaient eu déjà au moins 4 à 5 propriétaires et le carnet d'entretien n'était pas à jour, et pour d'autres il y avait des révisions faites au bout de 4 ans, surtout la petite révision, et pour d'autres c'était la couleur qui ne me correspondait pas ou les options. Tout le monde n'est pas à mettre dans le même sac heureusement.

Finalement j'ai téléphoné à tous les centres Porsche France pour savoir s'ils avaient mon bonheur et puis je suis passé par les spécialistes indépendants que j'ai pu connaître via Flat 6, c'est à dire une bonne vingtaine, et là ils m'ont dit les uns après les autres, très gentils au demeurant, que ça allait être compliqué de trouver ce que je recherchais. Et puis le temps a passé, malgré mes appels de temps en temps chez les spécialistes pour qu'ils ne m'oublient pas, et un jour de septembre 2015, soit 2 ans et demi après, un des spécialistes m'a contacté pour me demander si j'étais toujours à la recherche de mon bonheur car il m'a dit qu'il l'avait trouvé, au-dessus de Munich, à peu près dans la même configuration que je voulais, avec en moins le régulateur de vitesses et l'aide au parking, mais avec l'option X73 châssis abaissé, plus les coques des sièges sport ainsi que la console centrale couleur caisse. Il n'y avait eu que 2 propriétaires avant moi et il me faisait une garantie 12 mois et là je n'ai pas hésité. Bien sûr entre temps la cote avait remonté. J'ai pris l'avion avec mon épouse à Marignane pour aller la chercher, le 7 novembre 2015, à Bordeaux Mérignac, chez Prestige Consulting.

Quand je suis arrivé devant la voiture, mon épouse et monsieur Londeix croyaient que j'allais sauter de joie et moi je suis resté prostré devant car je n'en croyais pas mes yeux. J'ai fait ma première révision en 2016 chez Porsche Impérial à Marseille, je leur ai demandé de me la passer au crible et de me faire un test Piwi. Je peux vous garantir que j'avais le cœur qui battait la chamade de peur qu'il y ait un problème, finalement elle est en parfait état et le test Piwi est bon, ouf. Je respecte les préconisations Porsche pour l'entretien, pour moi le carnet d'entretien a autant de valeur que la voiture car c'est en regardant le carnet et les factures qu'on arrive déjà à se faire une idée de la voiture. Tout ça pour vous dire que je me retrouve dans votre Guide d'achat, effectivement il y en a de moins en moins en vente car je pense, comme vous, que les propriétaires les gardent au chaud, qu'il ne faut pas être pressé pour trouver un très bel exemplaire. J'en prends soin, je ne tire jamais sur les rapports, pour ma part je la trouve magnifique surtout son train arrière. Le PSE c'est magique. Quoi qu'on dise de sa réputation, la mienne a 103 000 km, j'ai changé la pompe à eau à 98 000 km et les deux condenseurs de climatisation à 101 000 km, ce qui est pour moi normal à cet âge-là. Elle est du 30 avril 2004. Lors de mes révisions j'ai eu des acheteurs potentiels mais je ne la vendrai jamais car j'ai eu trop de mal à la trouver, j'en ferai cadeau à mon fils le jour où je ne pourrai plus la conduire. Elle est immatriculée dans la Drome, en fait j'ai mis la date de naissance de mon épouse car c'est grâce à elle que je l'ai aujourd'hui car je commençais à perdre espoir.

Merci à vous et au magazine Flat 6. Je vous envoie quelques photos de ma voiture (au fait mon épouse m'appelle Monk car je suis un maniaque il faut qu'elle soit toujours propre et je la nettoie après chaque sortie et jamais à grande eau)

Très cordialement

Pascal Griffon





PASSION PANAMERA

Je me souviendrai longtemps de ce lundi 1er avril 2019. Non pas car c'était le 1er avril, avec son cortège de poissons, mais à cause d'un jour sombre pour moi.

En 2013, je faisais l'acquisition d'une Porsche Panamera 3.0 diesel, après moult réflexions. En effet, je suis un gros rouleur (je parcours entre 50 000 et 60 000 km par an), et après avoir écumé de nombreuses Renault Clio diesel, je me suis décidé à prendre une grande routière. Et mon rêve était de prendre une Panamera. Beaucoup m'ont dit : "Mais tu es fou, une si grosse voiture, une si chère, pour tous les jours !!!". Mais après avoir roulé pendant plus de 6 ans avec, quotidiennement, le bilan n'est que positif : que du bonheur ! Que de la joie, de se lever le lundi matin, à 3 heures du mat', et de se dire : "Chouette, je vais faire 600 km avec cela !!!".

Et je comptais bien la garder longtemps : mon but était de l'amortir en faisant le demi-million de km. Mais patatras ce lundi 1er avril : en conduisant ma fille à l'auto-école, un bruit suspect. Je me suis dit "Bah, ce n'est qu'un clomb-clomb aérodynamique, cela va passer". Mais le bruit ne s'est qu'amplifié, pour finir par un gros clomb, et arrêt du moteur. Appel du dépanneur, rapatriement de la voiture au centre Porsche, et après deux jours d'attente, le verdict tombe : bielle du cylindre 1 cassé, qui a endommagé le vilebrequin.

Que faire ? Changer le bloc moteur ? Changer le moteur par un moteur d'occasion ? Changer de voiture ?

Tout en sachant que ma petite Panamera n'avait fait que 308 000 km. Après des nuits et des nuits de réflexion, et après avoir entendu et écouté tant d'avis, je ne savais que faire. Et puis, en errance sur des sites de voitures d'occasion, à 3h du matin, je suis tombé sur cela : Wow, une Panamera 2 ? Wow, diesel avec 422 cv ? Wow, elle a beaucoup d'options!

Et le coup de foudre est tombé ! Et j'ai craqué ! A nouveau, me voilà au volant d'une Panamera. Une des seules options qui manque, et mon beau-frère, possesseur d'un Macan me le fait comprendre à chaque visite, sont les échappements sport. J'ai essayé, j'ai cherché, mais point de possibilité de les mettre, même en seconde monte. Il frime, il fait chanter son Macan avec ses KlappenAuspuff à chaque fois.

Chien échaudé ayant peur de l'eau froide, j'ai revu mes objectifs à la baisse : désormais, j'espère l'amortir pour ses 300 000 km. Alors, que dire en bilan ? Mitigé : Oui, on peut rouler en Porsche tous les jours. Oui, on peut être gros rouleur. Et oui, ce n'est que du bonheur. Et non, la qualité Porsche n'est pas exempte de coup dur. Et non, on peut avoir les mêmes pépins qu'avec les autres constructeurs. Il faut juste savoir profiter de la vie, se faire plaisir, et rebondir sur les soucis et tracasseries des aléas de la vie.

Porschement Votre !

Dany

RÉPONSE Dans votre cas, on pourrait ressortir l'histoire de la bouteille à moitié vide ou à moitié pleine ! A moitié vide, oui, c'est regrettable qu'un moteur de Panamera Diesel lâche à 300 000 km, c'est trop peu pour un moteur de ce type. A moitié pleine, c'est de se dire que vous avez parcouru autant de km en Porsche, au quotidien, sans le moindre problème. Nous vous souhaitons en tout cas toujours autant de bonheur pour vos prochains 300 000 km !

BOXSTER VS 911

Bonjour et merci à toute l'équipe pour la qualité du magazine. Le spécial 30 ans était une grande réussite je trouve. Il a montré l'équipe sous un regard très riche, donc merci ! Vous parlez souvent dans vos comparatifs de la place pour les enfants. Je n'ai personnellement jamais croisé de 911 avec des enfants à l'arrière. J'ai vu beaucoup de femmes au volant mais jamais à l'arrière non plus des belles 911. D'ailleurs je n'ai jamais eu l'occasion non plus de voir des photos publiées dans Flat 6 avec des enfants à l'arrière ! Je pense que l'argument sur les places pour les enfants est tout simplement sans fondement, alors que vous avez probablement raison sur tous les autres. Si vous avez les moyens d'acheter une 911, vous avez très probablement une autre voiture.

J'ai pour ma part testé les places arrière d'une 997 ce qui m'a directement convaincu de partir sur un 981, car plus moderne à budget équivalent (mes enfants avaient alors 10 et 14). Si l'interrogation existe en théorie, il est tout simplement déraisonnable de penser qu'un acheteur va partir sur une 911 sur seule base de cet argument, alors que les Macan, Taycan, Panamera répondent précisément à ce besoin. Ma femme m'avait d'ailleurs plutôt conseillé d'acheter un Cayenne et non une 911....

A toutes fins utiles, le GTS 4.0 sera probablement le deuxième test marché du Boxster vs 911 significatif car il se rapproche en prix d'une 911. Nous verrons qui l'emportera en regardant comment progressent les ventes. Il serait très intéressant de voir si le Boxster change plus souvent de main que les 911 sur le marché de l'occasion. Un vrai différentiateur à l'achat. J'ai l'impression que les Boxster roulent plus en général également. A quand un article plus poussé statistiquement sur les multiples vies des véhicules Porsche en France ?

Bonne continuation !

Un fan.

RÉPONSE Détrompez-vous, l'aspect places arrières reste un argument important pour bien des porschistes ayant des enfants ! Et pour eux, l'achat d'un Boxster est juste rédhibitoire uniquement pour cette raison. Même si la 911 reste pour la plupart une seconde voiture, ils aiment en faire profiter leur petite famille, au moins jusqu'à la pré-adolescence, je dirais. Il nous est d'ailleurs arrivé de publier des photos d'enfants sur les sièges arrière, comme ici lors d'un article sur la crise de la quarantaine (n°178). Ceci dit, l'argument principal d'achat d'une 911 par rapport à un Boxster reste bien sûr l'image et le prestige de la 911.



FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Flat6 Magazine en **VERSION DIGITALE**

Découvrez une expérience de lecture différente grâce aux contenus : photos, vidéos...
Une fois téléchargées vos éditions restent accessibles partout, même hors connexion.



Available on the iPhone
App Store

App Store
Pour iPad®, iPhone® et iPod touch®
Téléchargez l'application sur App Store



ANDROID APP ON
Google play

Google Play Store
Pour tablettes et smartphones Android
Téléchargez l'application sur Google Play Store

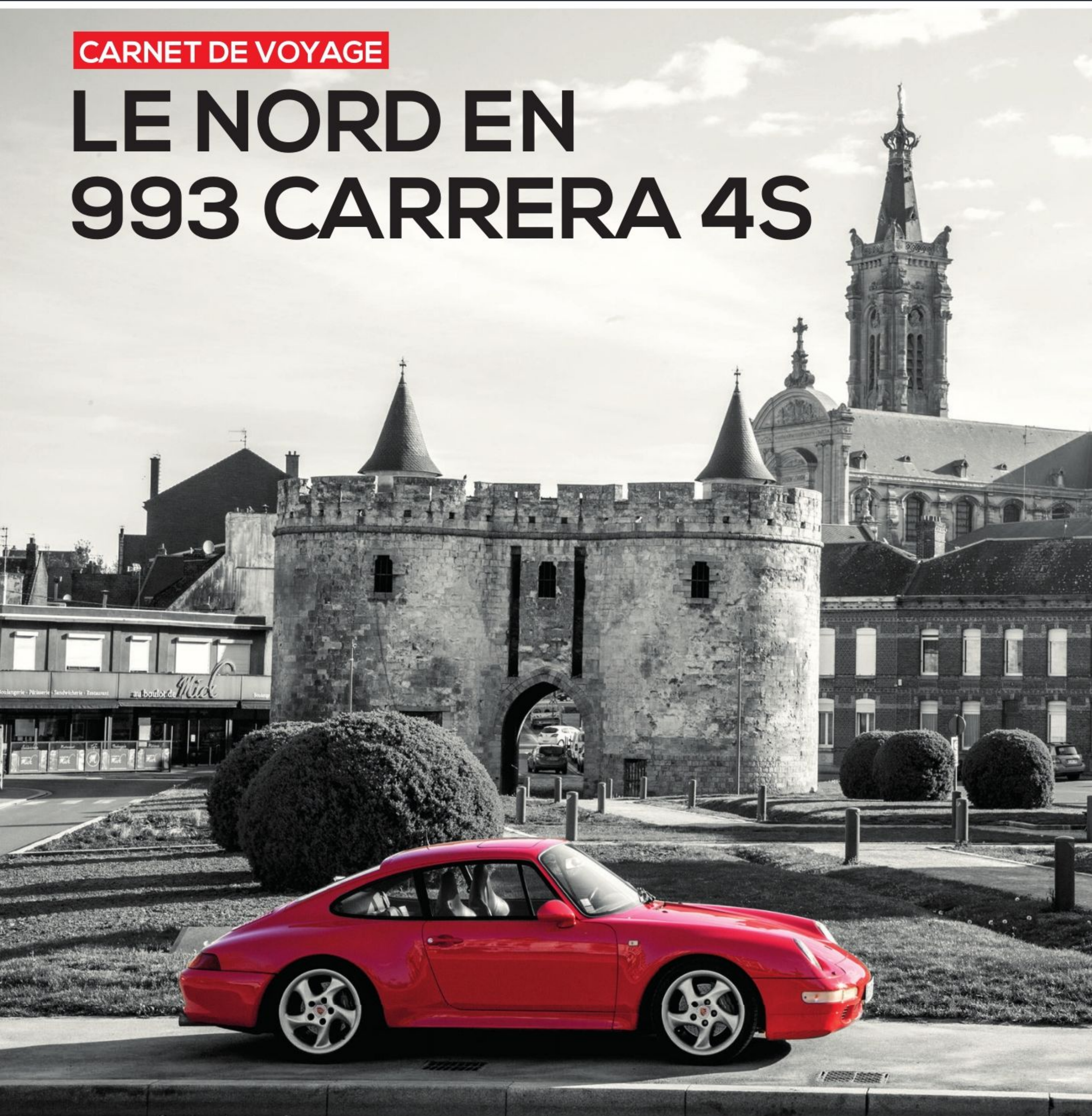
FLAT 6

CLASSIC

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE CLASSIC

CARNET DE VOYAGE

LE NORD EN 993 CARRERA 4S



VÉCU J'AI ACHETÉ UNE 944 S2 CAB



GUIDE 930 TURBO 3.0 RECTIFICATIF

Dans notre guide d'achat sur la 930 Turbo 3.0 paru le mois dernier, une erreur s'est glissée dans notre fiche technique, concernant les rapports de pont et tailles de jantes. Voici la bonne version, avec toutes nos excuses. Merci à Thierry pour ces précisions.

1975

type 930/30 pont 4.22 avec jantes 15 pouces et pneus 215/60 à l'arrière.

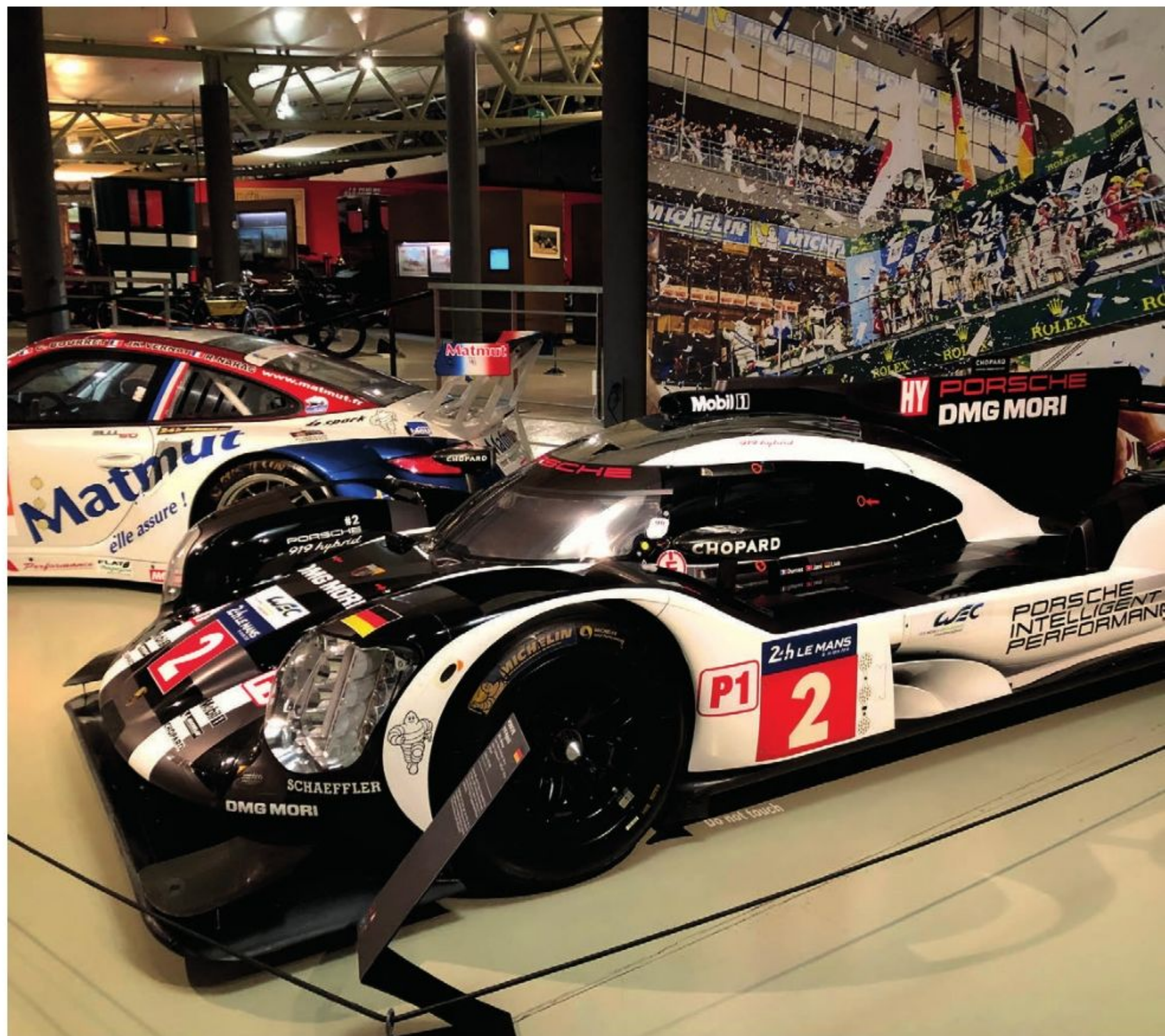
Ou en option type 930/32 pont 4.0 avec aussi jantes 15 pouces et pneus 225/50 à l'arrière

1976

de série type 930/32 pont 4.0 jantes 15 pouces et pneus 225/50 à l'arrière

1977

de série 930/33 pont 4.22 jantes 16 pouces et pneus 225/50 à l'arrière.



LE MUSÉE DES 24 HEURES DU MANS FÊTE SES 60 ANS !

L'année 2021 marque le 60ème anniversaire du Musée des 24 Heures du Mans, inauguré lors des 24 Heures du Mans 1961. Un anniversaire marqué par la réouverture de l'établissement ! À ce titre, 27 des pièces de la collection permanente, véritables trésors du musée, seront sous la lumière des projecteurs et retraceront leur histoire. 2 espaces particuliers seront à découvrir : Espace Alpha & Oméga, confrontation entre le Cart De Dion et la Porsche 919 Hybrid et l'Espace Bugatti.

www.lemans-musee24h.com



UNE EXPO JO SIFFERT EN SUISSE

C'est peu de dire que le pilote suisse Jo Siffert a marqué des générations entières de passionnés : ce grand homme fait partie à tout jamais des seigneurs du sport automobile, même s'il n'a jamais été champion du monde F1, et qu'il n'a jamais gagné les 24 heures du Mans. En endurance, sa carrière a été marquée par la montée en puissance de Porsche à la fin des années 60. Il fit partie de la grande équipe Gulf-Wyer en 70-71, et a trouvé la mort le 24 octobre 1971 sur une BRM, à Brands Hatch, dans une course hors championnat. Pour commémorer les 50 ans de sa disparition, une exposition s'est ouverte au swiss viper museum, à Givisiez, tout près de Fribourg, ville où il avait son garage... Porsche. Cette expo est visible jusqu'au mois de décembre.

www.josiffert21.ch

ITINÉRAIRE INÉDIT
MASSIF DE LA CHARTREUSE
MASSIF DU VERCORS
PAYS D'OIS
GRENOBLE

SAVOIE CLASSIC
MEETING PORSCHE

02 OCTOBRE 2021

#SCC8

INSCRIPTIONS EN LIGNE : WWW.SAVOIE-PORSCHECLUB.FR

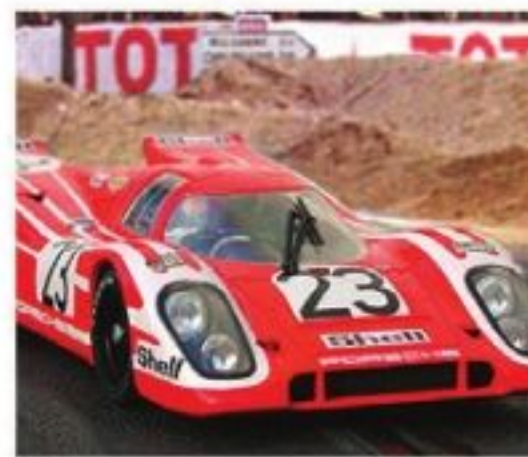
8^{ème} Édition
Uniquement sur inscription
Limitation 100 Porsche
Participation 150€/Équipage

Tous modèles Porsche avant 1998

PROGRAMME

• LE 01 À PARTIR DE 20H00 - Veille de l'évènement
Dîner sur réservation (en option) à L'Hôtel Le Cervolan.
www.hotel-cervolan.fr - +33 (0)4 79 52 03 10

- LE 02 À PARTIR DE 8H30
Accueil & Accréditation des équipages.
- 08h30 / 9h00 - Départ des participants.
- 12h00 / 14h00 - Déjeuner
- 17h30 / 18h30 - Arrivée au Centre Porsche Grenoble
- 19h00 - Remise des prix & Verre de l'amitié.



MODALITÉS

- Les équipages sont composés d'un pilote et d'un co-pilote
- Des membres du Porsche Club Pays de Savoie vous accompagnent
- Départ entre 8h00 & 9h00
- Environ 300 km à parcourir sur la journée
- Routes de montagne, plusieurs cols et arrêts programmés
- Rallye Touristique limité à 100 véhicules Porsche Classic
- Enregistrement de votre véhicule avec équipage de 2 personnes «Savoie-Classic-Car» / 150 €

L'ouverture des inscriptions se fera courant Juin, sous réserves des annonces en la matière. Idem quant à la tenue de l'évènement vis-à-vis des évolutions de la pandémie Covid 19.

Votre Pack «SAVOIE-CLASSIC-CAR» comprend :

- L'accueil de votre équipage le samedi à partir de 7h30,
- Le café d'accueil et le repas de midi pour 2 personnes,
- L'organisation générale de la manifestation, la sécurité, le road-book, la numérotation de votre véhicule,
- La remise des prix du quiz: qui se déroule le long de la journée.
- Le tee-shirt & la plaque SAVOIE-CLASSIC-CAR / Édition 2021.



OBJECTIF LE MANS CLASSIC 2020 CHAPITRE ONZE



La combinaison

Vous ne pensiez tout de même pas que notre projet Le Mans Classic était abandonné ? Souvenez-vous, fin 2019 et début 2020, nous avons commencé à vous raconter notre projet de participation au Mans Classic 2020, sur une Porsche 356 "hard-top soudé", avec Eric Goertz. Le report du Mans Classic à 2021, puis à 2022, a mis ce projet en stand by, mais il est toujours bien actif ! Ainsi, ce mois-ci, dans le cadre du partenariat établi avec Stand 21, j'ai eu le grand plaisir de récupérer ma combinaison toute neuve et faite sur mesure, le matin-même de l'essai de la 992 GT3 Cup. Le moins qu'on puisse dire est qu'elle a été baptisée avec rapidité et succès ! Rendez-vous dès la fin de cette année pour reprendre le fil de nos billets qui amèneront enfin à ce grand événement que nous espérons tant vivre en juillet 2022.

Marc Joly

Nous ne restaurons pas
les jantes Fuchs® ...
Nous leur donnons une
nouvelle vie !

30 ans d'expérience : Redressage, soudage,
polissage, anodisation, peinture par trempage...
Nous redonnons vie à vos jantes pour qu'elles
retrouvent l'aspect qu'elles avaient lorsqu'elles
ont quitté l'usine, il y a 50 ans.

ART WHEELS - Strasbourg - info@art-wheels.eu
www.art-wheels.eu - Tel 09 81 96 19 92

ART
wheels



LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

DANS LES FORÊTS ANGLAISES EN OPEL !

Traduit de l'allemand par Andreas Kunert

Le support d'essieu avant réparé, de l'auto de Zasada, fit le voyage avec mon bagage à main dans le vol retour vers Stuttgart. Je voulais le montrer à notre service essais pour qu'il examine ce qui était arrivé. Quelques semaines plus tard l'explication arriva : il y avait déjà avant le rallye une micro-fissure sur le support. Ma réparation de fortune dans le bush australien avait été aussi solide que la pièce de série de la direction. Le Rallye Londres-Sydney s'était terminé le 27 septembre mais dès le week-end du 6 au 9 octobre 1977, j'étais dans le baquet de la Porsche 934/5 du Team Max Moritz pour les 6 heures d'Hockenheim avec Harald Ertl et Edgar Dören. C'était la même auto avec laquelle nous avons terminé avec Volker Merl en P10 du classement général des 1000 km du Nürburgring. La 934/5 était une auto assez facile à mener, bien plus facile que la 934 d'origine : en Groupe 5 elle avait des pneus arrière bien plus larges et l'aile de la 935. Hélas, nous ne devions pas passer sous le drapeau à damiers : après 112 tours, le joint de culasse rendit l'âme et nous avons dû laisser la 934/5 dans le box. Grâce à mes bons contacts chez Opel et avec l'accord de mes patrons, je pus participer au Rallye RAC sur une Opel Kadett Groupe 1. Lothar Boschen était mon copilote. Il avait travaillé au service Sport et Presse et signé avec moi le Grand Livre Porsche ainsi que le livre des Porsche Spéciales. Il était passé entre-temps comme journaliste à la Autozeitung. Nous sommes allés chercher la Kadett à Rüsselsheim pour l'emmener par la route en Angleterre au départ du RAC. Nous avons réussi à convaincre deux amis de nous suivre avec leur voiture pour nous servir d'assistance. En 1970 j'avais déjà assuré l'assistance au RAC mais sans vraiment suivre les Spéciales en détail. J'étais donc impatient de le faire cette fois-ci.

Voici quelques détails du Rallye RAC 1977.

Départ de Londres après le contrôle technique au stade Wembley. Arrivée à York après 3067 km et 69 Spéciales. Sur les 182 voitures au départ, seules 67 équipes se retrouvèrent à l'arrivée après 4 jours de course. Nous étions si "happy" de courir en Angleterre, un véritable défi pour pilote et copilote. Aucune reconnaissance et la plupart des Spéciales dans les



forêts anglaises, toutes sur la terre. Chaque Spéciale était fléchée par un club régional : les virages dangereux étaient signalés par une flèche fixée sur un arbre indiquant à droite ou à gauche et virage lent ou rapide. Mais comme chaque club avait ses particularités pour indiquer l'itinéraire de "sa" Spéciale nous sortions de la route au moins une fois sur chaque Spéciale, heureusement sans dommage. Nous n'étions pas les seuls dans ce cas, nombreux étaient les pilotes à sortir de la route, devant ou derrière nous : il y avait un joyeux chassé-croisé dans les bois avec de nombreux changements de position. Après 33 Spéciales nous étions en P57 au Général. La Spéciale 40 fut notre dernière épreuve car nous avons dû abandonner sur embrayage cassé. Nous étions alors en P50. Le RAC 1977 fut gagné par Bjorn Waldegaard/Hans Torzelius sur Ford Escort devant Hannu Mikkola/Arne Herz sur Toyota Celica, ce qui nous réjouit beaucoup. Notre retour vers Rüsselsheim se fit au câble de remorquage derrière la voiture d'assistance !





restauration - entretien - achat-vente

Mécanique, carrosserie, peinture, sellerie, châssis, carburation, allumage, restauration de jantes
Toutes ces activités sont réalisées dans notre atelier de Holtzheim par une équipe d'artisans chevronnés

www.art-restoration.eu
patrick.pugin@art-restoration.eu
Tél. +33 (0) 388 281 992



SPECIALISTE PORSCHE 356 911 914 996 997 986 987 981 991 924 944 968 928



996 CARRERA 4 300cv, 04/2000, 115600 Km, Boîte manuelle 6 vitesses, Gris Arctique métallisé X1, Intérieur cuir noir étendu option 981, ciel de toit noir, Toit ouvrant, Phares Litronic + Lave phare, Volant 3 branches, OBD, Carnet, suivi, révisée **Px : 33 000€**



911 2.2 T TARGA 125cv, Matching Moteur, Boîte de vitesse Sportomatic, Intérieur noir, Couleur Jaune Pastel Ref 117, Jantes Fuchs 15", entretien régulier dans notre atelier depuis 2009 **Px : 59 500€**



911 3.0 SC TARGA 180cv, 05/1980, Boîte manuelle 5 vitesses, Brun Moca Réf 451, Intérieur cuir beige, Jante ATS 15" d'origine, Moteur refait compressions et taux de fuites sont parfait **Px : 44 000€**



911 2.0 COUPÉ 130cv, 1965, Matching moteur, Matching Boîte manuelle 5, Matching couleur Rouge Polo Ref 6602, Voiture vendue neuve par Sonauto en France en 1965, moteur, carburateurs et allumage refaits, Fiabilisée, prête à rouler **Px : 160 000€**



911 3.0 SC TARGA 180cv, 05/1982, 139258 Km, Matching number, Boîte manuelle 5 vitesses, PTS Gris Dauphin Réf 6410, Intérieur cuir noir, Jantes Fuchs 16", Moteur refait compressions parfaites, Clim, Régulateur de vitesse **Px : 62 000€**



911 2.4E 1973, 165cv, Matching Moteur, Boîte 5 vitesses Matching, Couleur Matching Jaune Signal 114, Toit ouvrant, Sièges Recaro Sport d'époque, Moteur, peinture, trains roulants, intérieur refaits à neuf dans notre atelier, Etat exceptionnel **Px : 145 000€**



944 S 2.5 190 CV, 1987, Boîte 5 manuelle, Gris Granite Métallique LY5U, Intérieur noir, Seulement 31 400 km, Etat exceptionnel d'origine, Grosse révision faite **Px : 35 000€**



BOXSTER 981 2.7 265CV, 05/2015, 1660 Km, Argent Rhodium S28V, Boîte 6 vitesses manuelle, Intérieur cuir rouge étendu, Sièges chauffants et ventilés, Jantes Cayman 18" option 396, Révision Porsche 1400 Kms **Px : 59 981€**



911 2.4 E COUPÉ 16 CV 1973, 105000 Km, Voiture Matching Moteur 165cv, Boîte 5 vitesses manuelle, Couleur actuelle Irish Green, Couleur d'origine Vert métallisé Code 22 **Px : 69 000€**



Serge Heitz

AUTOMOBILE CONSULTING

CAP FERRET (BORDEAUX) | 13 BIS AV. DU GÉNÉRAL DE GAULLE 33950 LEGE CAP FERRET

SERVICE COMMERCIAL : +33 6 80 57 61 47 | SERVICE ADMINISTRATIF : +33 5 56 03 09 47

WWW.SERGEHEITZ-CONSULTING.COM

✉ CONTACT@SERGEHEITZ-CONSULTING.COM | SERGE HEITZ AUTOMOBILE CONSULTING | @SERGEHEITZAUTOMOBILECONSULTING | HEDONIC BY SERGE HEITZ AUTOMOBILE

30 ANS D'EXPERIENCE, UNE EXPERTISE POINTUE, DES AUTOS DE PRESTIGE D'ORIGINE OU RESTAURÉES ÉTAT CONCOURS. UN CONSEIL PERSONNALISÉ GRÂCE À UNE CONNAISSANCE PARFAITE DU MARCHÉ ET UNE VISION AVANT-GARDISTE. DES VÉHICULES SUR MESURE, UN ACCOMPAGNEMENT ADAPTÉ À VOTRE PROJET ET À VOS RÊVES. L'ALLIANCE PARFAITE ENTRE L'ÉLÉGANCE ET LA PUISSANCE, LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ EN PLUS. VISIOCONFÉRENCE POSSIBLE SUR RENDEZ-VOUS.

PORSCHE 356 à partir de 150 000 €

356 ROADSTER SUPER 90 | 1961 - Ivoire cuir bordeaux avec jantes RUDGES - Restauration de haut niveau

356 SPEEDSTER GT | 1956 - Gris cuir beige - Restauré à neuf - État concours

356 ROADSTER GT | 1959 - Entièrement équipé et facile d'utilisation

2 NOUVEAUX RARES 356 CONVERTIBLE D | en cours de restauration - Vous pouvez encore choisir et configurer vos options et couleurs

356 COUPE A GT | 1957 - Gris - Idéal pour rallye et utilisation régulière

RARE 356 PRÉ A CABRIOLET | 1953 - Rouge intérieur havane - État concours

356 ROADSTER BT5 | 1960 - Slate Grey cuir gris - Nombreuses options - État concours

356 CABRIOLET C | 1963 - Gris ardoise cuir caramel - Entièrement restauré à neuf

356 A GT | 1959 - Rouge cuir beige - Échappement sport - Jantes alu - Sièges baquet...

356 SC CABRIOLET | 195CV - 1965 - Gris cuir marron - État concours - Carte grise d'origine

356 SC CABRIOLET | 195CV - Blanc cuir noir - Superbe état - Ex police allemande

356 A CABRIOLET | 1958 - Gris graphite cuir beige - Châssis complètement d'origine en état rare

PORSCHE 911 à partir de 100 000 €

ULTRA RARE 911 2.7 RS LIGHT | 1973 - Jaune - Première main avec carte grise d'origine

911 2.4 S TARGA | Tangerine intérieur récaro noir - Restauré

911 2.2S COUPE | Orange signal - Carnet d'origine et nbx documents d'époque - État concours

911 2.0 S TARGA | 1969 - Jaune intérieur pépita - Restauré à neuf

911 2.0 S | 1966 - Slate grey cuir rouge - Très rare toit ouvrant - Restauré

FANTASTIQUE PROTO 911 S | de Juin 1966 - Agablue cuir beige - Restauré à neuf

911 2.0 COUPÉ | 1966 - Agablue intérieur beige - Origine française - Restauré à neuf

911 3.2 CABRIOLET | Noir cuir noir - 78000kms - État rare

911 3.2 TARGA | 1989 - Blanche - 27000kms d'origine - Jamais restauré - État neuf

911 3.2 TARGA | 1986 - 99000kms - Noir cuir beige - Superbement entretenu

PLUSIEURS AUTRES PORSCHE à partir de 80 000 €

964 TARGA | 1990 - Noir cuir noir - 56000kms - Première main

993 CABRIOLET | Bleu marine cuir bleu - 83500kms

993 TARGA | 1997 - Gris cuir gris - 54000kms

TOUTES NOS PORSCHE SONT GARANTIES UN AN DANS TOUTE L'EUROPE

UNE PASSION POUR LES MODÈLES D'EXCEPTION

CONTACTEZ NOUS POUR RÉSERVER ET PERSONNALISER DÈS MAINTENANT UNE PORSCHE EN COURS DE RESTAURATION.

VISIOCONFÉRENCE POSSIBLE SUR RENDEZ-VOUS.

NOUS PROPOSONS UNIQUEMENT DES VEHICULES EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉS.



PORSCHE 911 COUPÉ - 1966

ENTIÈREMENT RESTAURÉ À PARTIR DE 200 000€



PORSCHE 997 CARRERA 4S CABRIOLET - 2009

COMME NEUVE SEULEMENT 33000 KM



PORSCHE 911 TARGA SOFT WINDOW - 1967

ENTIÈREMENT RESTAURÉ PRIX SUR DEMANDE



PORSCHE 356 CONVERTIBLE D - 1959

ENTIÈREMENT RESTAURÉ PRIX SUR DEMANDE



PORSCHE 356 AT2 GT - 1958

ENTIÈREMENT RESTAURÉ PRIX SUR DEMANDE



PLUSIEURS 356 EN COURS DE RESTAURATION À RÉSERVER

PRIX ET CONFIGURATION SUR DEMANDE



LA PERSONNALISATION ULTIME

CONCEPT STORE | AUTO | MOTO

VÊTEMENTS ET ACCESSOIRES | LIFESTYLE

WWW.HEDONIC.FR



CARNET DE VOYAGE

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

LE NORD (59) EN 993 CARRERA 4S

FLAT6
CLASSIC



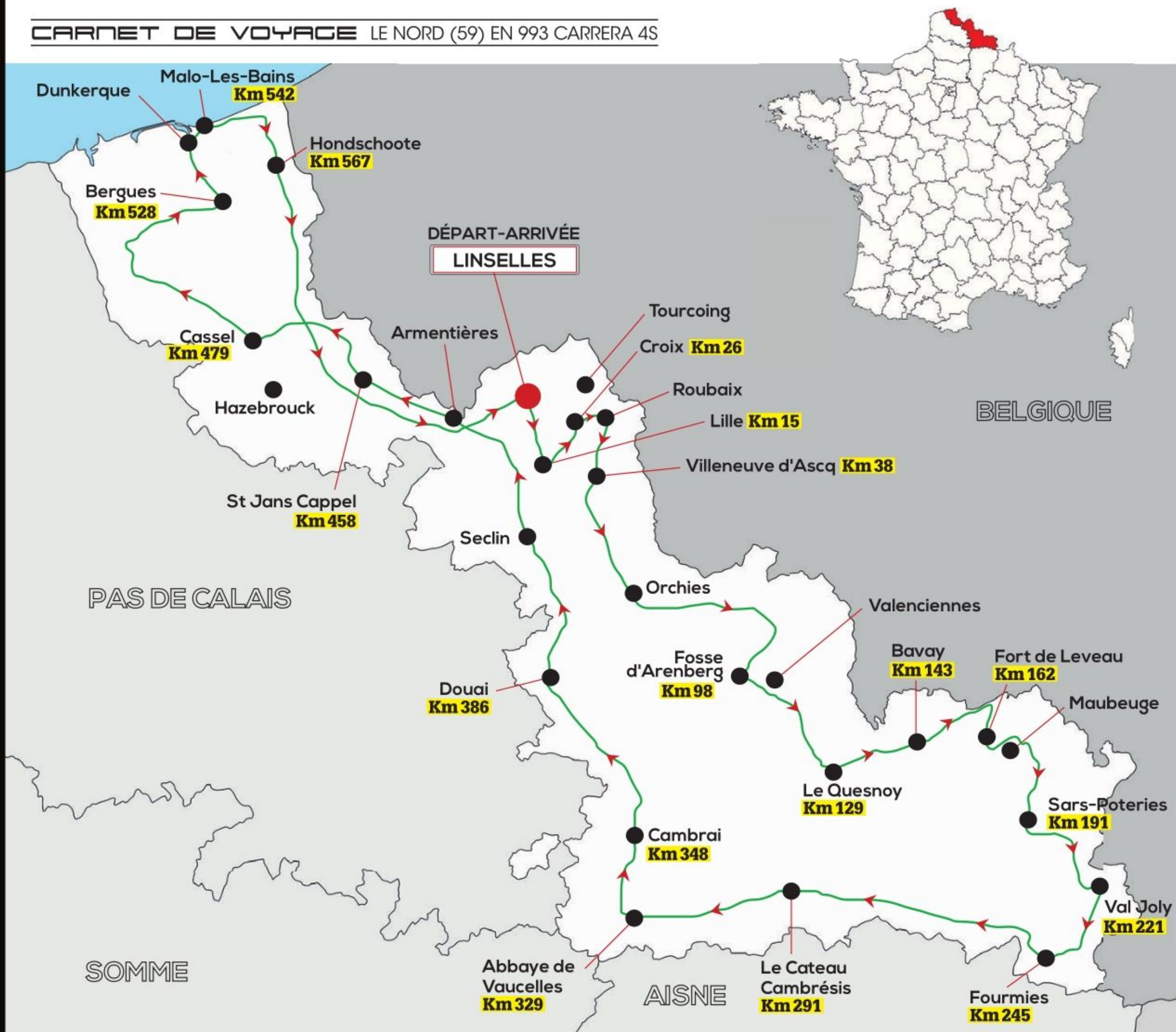
Km 221 VAL-JOLY

Bienvenue chez les ch'tis ! Vous savez, ce pays où l'on pleure en arrivant, et où l'on pleure une seconde fois en repartant. Si attachant et si peu connu de bien des français. Nous allons ici vous le présenter sous son meilleur jour, au volant d'une splendide 993 Carrera 4S rouge indien...

Le plus amusant, c'est que tout en étant moi-même un ch'ti (du Pas-de-Calais) j'avoue humblement que j'appréhendais un peu de traiter en carnet de voyage le département du Nord. J'avais beau savoir qu'on y trouve plein de très belles choses à voir, j'avais un peu peur qu'il ne soit pas très sexy en termes de plaisir de conduite, élément primordial d'un carnet de voyage. Pourquoi ? Parce que les plus grandes richesses de ce département se trouvent plus dans ses villes que dans ses paysages et ses routes. Et que sa densité de population est plus élevée que partout ailleurs

(c'est le département le plus peuplé de France), donc a priori difficile d'y trouver des belles routes désertes. Et pourtant, vous allez voir qu'au final, ce carnet de voyage recèle bien des surprises, y compris celle de prendre du plaisir au volant, car le département du Nord est bien plus varié qu'on ne l'imagine. Quatre propositions m'avaient été faites par des lecteurs, toutes très intéressantes, mais mon choix s'est finalement porté sur la 993 Carrera 4S de Philippe Picot, si belle et si rare en rouge indien. Merci à tous, et mille excuses à ceux qui n'ont finalement pas été retenus, d'autres possibilités viendront sûrement ! →





Km 0 LINSELLES

>>ROAD BOOK : MOULINS, D945, SOUVIGNY

Tôt ce mardi matin, j'ai rendez-vous chez Pascal Eeckhout, dans le garage du même nom, à Linselles. Pour une question de pratique, Philippe Picot a préféré que je prenne sa Porsche à cet endroit. C'est là où il fait entretenir sa Porsche (et même ses Porsche, puisqu'il possède également une 993 Turbo !), tout comme un certain nombre de membres du club Porsche Tourcoing. Il s'agit là d'une des "bonnes adresses d'Yvon", à savoir Yvon Bléville, historique président de ce club (aujourd'hui dirigé par Hervé Dujardin). Pascal Eeckhout s'est installé ici voici 30 ans, le même âge que Flat 6, et s'il fait toutes les marques, sa passion des Porsche a toujours été la plus forte (avec un faible pour les 993). Je suis donc tout heureux d'y découvrir la 993 C4S qui sera mienne pour deux jours. D'origine allemande, elle fait le bonheur de son propriétaire depuis déjà quelques années, et se trouve être dans un état absolument irréprochable, ce qui sera totalement confirmé au fil de ce voyage. Et ce malgré ses plus de 160 000 km. Ou est-ce grâce à ses plus de 160 000 km ?



Km 0 LINSELLES

LES ÉTOILES DU GUIDE VERT

Pour chaque site retenu, vous retrouvez les étoiles du guide vert Michelin, de 1 à 3.



Km 15 LILLE

Km 15 LILLE ★★★

>>ROAD BOOK : SUIVRE SON GPS !

Comme vous allez le constater pour tout le début de ce carnet, inutile de vous donner un road-book pour aller d'un point à un autre, puisque nous sommes dans l'énorme métropole de Lille, qui forme une accumulation de 95 communes, dont Roubaix, Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq font partie des plus connues. Je ne vais donc pas vous faire un road-book en vous disant de passer par telles rues ou routes, une fois n'est pas coutume, votre GPS fera l'affaire. Et me voici donc au cœur de cette métropole, dans le centre de Lille, Préfecture du Nord, département faisant partie de la région des Hauts-de-France. La photo est prise sur la façade arrière de la vieille bourse, construite en 1653. Splendide bâtisse, se trouvant sur la fameuse Grand-Place, au cœur du vieux Lille. Nous ne saurions trop vous

conseiller de vous plonger dans cette ambiance lilloise à nulle autre pareille, sans oublier le palais des beaux-arts, et toutes les richesses de cette grande cité qui gagne absolument à être connue. Dommage qu'on parle très sérieusement d'en chasser très prochainement toutes les voitures de collection. Cette photo de la 993 C4S aura peut-être bientôt un côté historique, ce qui serait une erreur... historique. Les connaisseurs, eux, auront eu l'œil attiré par la grille arrière de cette 993 C4S. Pourquoi donc est-elle rouge ? De loin, on pourrait presque croire qu'il s'agit d'une S, avec sa double grille peinte couleur caisse, mais il n'en est rien. A un moment de sa vie, cette C4S a reçu une grille peinte en rouge, au lieu du noir de série. Et franchement, cela lui va vraiment bien !

Km 26 CROIX, VILLA CAVROIS ★★

>>ROAD BOOK : SUIVRE GPS

Nous sommes donc toujours dans l'agglomération lilloise, et je ne vous souhaite pas de vivre le mini-cauchemar de ce matin : la quatre voies urbaine qui va de Lille à Croix est partiellement fermée pour travaux, et il faut prendre toutes les voies parallèles, avec bouchons à la clé. Bon, au moins, cela me permet de prendre tranquillement la mesure de cette C4S, dont la prise en mains est particulièrement facile. Confortable à tous points de vue, douce et plutôt silencieuse (cet exemplaire a des pots inox et des sorties différentes qui lui permettent de ronronner un peu plus que de série, mais sans en rajouter), elle est tout, sauf stressante. Je prends le temps, dans les bouchons, de constater que son équipement est très complet, elle a même le régulateur de vitesse, ce qui était encore assez rare à cette époque. C'est un millésime 97, donc avec la boîte G50/21 plus longue, mais j'y reviendrai.

Le quartier résidentiel dans lequel se trouve la villa Cavrois est très paisible. Sur la photo, vous ne voyez qu'une annexe de la fameuse villa, fermée en cette période de confinement. Il s'agit d'une somptueuse demeure construite pour un riche industriel de Roubaix, Paul Cavrois, qui a confié à l'architecte Robert Mallet-Stevens le soin d'établir une

"œuvre totale", villa, mobiliers, jardins, piscine... Construite à l'aube des années 30, elle est tombée en ruines après le décès de Paul Cavrois, avant d'être merveilleusement restaurée avec son mobilier, et ouverte en tant que musée en 2015. A ne pas rater ! →



Km 26 VILLA CAVROIS

Km 38 VILLENEUVE-D'ASCQ ****>>ROAD BOOK : SUIVRE GPS, EN PASSANT PAR ROUBAIX ET SA PISCINE MUSÉE D'ART ****

A Villeneuve-d'Ascq, je pensais faire une photo du LaM, le musée d'art moderne de Lille métropole, à recommander aux amateurs du genre. C'est lui qui a deux étoiles au Michelin. Mais impossible d'en approcher la Porsche pour faire une photo. Or, juste à côté, se trouve un musée des moulins, bien plus photogénique dans le cadre de ce carnet. Des moulins, dont certains encore en activité, vous en verrez d'autres sur le parcours, surtout dans la partie finale en Flandres. Mais ici, cela offre une belle perspective. Je ne voudrais pas en rajouter, mais vous avez vu ce ciel bleu ? C'est qu'il peut aussi faire un temps radieux, dans le Nord, et je m'en réjouis d'autant plus à cet instant qu'il faisait très mauvais dans la moitié sud le jour-même. Petit air revancharde... Je plaisante, car je n'aurai pas la prétention de dire qu'il fait meilleur dans le Nord que dans le Sud, mais ne croyez pas non plus qu'il pleuve tout le temps, la preuve... Et le premier

qui me dit qu'on a trafiqué les images sur photoshop recevra une cargaison de sandwiches au maroilles, à manger au petit déjeuner avec des harengs saurs. Sinon, de Villeneuve-d'Ascq, je pourrais aussi vous dire qu'on y trouve le Centre Porsche de la région, d'ailleurs installé à deux pas de ce musée des moulins. Quant à la 993 C4S, elle continue de ronronner gentiment dans l'attente de se dégourdir les bielles. Heureusement, pour aller d'un point à un autre, il y a régulièrement des voies rapides, et relativement peu de feux rouges. Ne soyez donc pas effrayés à l'idée de suivre ce début de parcours urbain, même si vous êtes en boîte manuelle, comme ici. Il n'y avait de toutes façons pas le choix sur ce modèle, privé de l'option Tiptronic. Ah oui, au fait, sur le parcours, ne ratez pas l'ancienne piscine art déco de Roubaix, admirablement transformée en musée d'art !

**Km 38 VILLENEUVE-D'ASCQ**

Km 98 FOSSE D'ARENBERG ★

>>ROAD BOOK : VILLENEUVE-D'ASCQ, A23, SORTIE 2 (ORCHIES), D957, BEUVRY-LA-FORÊT, C9 (ROUTE FORESTIÈRE), FORÊT DE MARCHIENNES, ROUTE SANS NOM, D35, TILLOY-LES-MARCHIENNES, BRILLON, L'ALÈNE D'OR, D953, D955, SAINT-AMAND-LES-EAUX, D954, D151, LA CROISSETTE, FORÊT DE RAISMES ★, D169, RAISMES, D313, FOSSE D'ARENBERG

Indications de routes : après le deuxième panneau Beuvry-la-Forêt, prendre petite route à gauche, C9, direction forêt de Marchiennes. Au bout d'une longue ligne droite avec ralentisseurs, tourner à droite, route sans nom, à hauteur de l'auberge La Croix ou Pile. La traversée de Saint-Amand-les-Eaux est hélas inévitable, vous trouverez la D151 en direction de La Croisette après l'église.

Après un petit bout d'autoroute pour sortir de la métropole lilloise, qui m'a permis de constater que cette 993 tourne comme une horloge dans un confort total, voici enfin les premières petites routes. Rien encore d'exceptionnel, mais je vous fais traverser deux forêts qui vont vous permettre de prendre un bon bol d'oxygène, la deuxième, celle de Raismes, ayant même une étoile au guide vert ! Et nous voici arrivés à la fosse d'Arenberg, dans le village de Wallers. Jusqu'en 1989, le site était en activités, appartenant à la compagnie des mines d'Anzin, et on y trouve trois chevalements, dont celui-ci, très impressionnant. C'est un musée aujourd'hui, et les lieux sont également connus pour avoir servi de site au tournage du film "Germinal" de Claude Berri (1993). Un grand merci en passant à la gentillesse des personnes à l'accueil, qui m'ont permis de rentrer pour faire cette photo. En cette splendide journée de printemps, je me régale de chaque photo prise : en rouge indien, sous le ciel bleu, la 993 Carrera 4S rayonne littéralement, et je pense à



Km 98 FOSSE D'ARENBERG

mon ami Dominique Maroni, fan de cette couleur, la plus ancienne du catalogue, puisque proposée depuis 1974. Je ne me souvenais pas qu'elle était à ce point lumineuse, pourtant j'ai eu un cabriolet 3.2 de la même couleur. Je n'aime rien tant que ces associations de couleurs pétantes et euphorisantes. D'autant qu'elles mettent en valeur la grande beauté de cette version, considérée comme l'une des plus belles 993 !

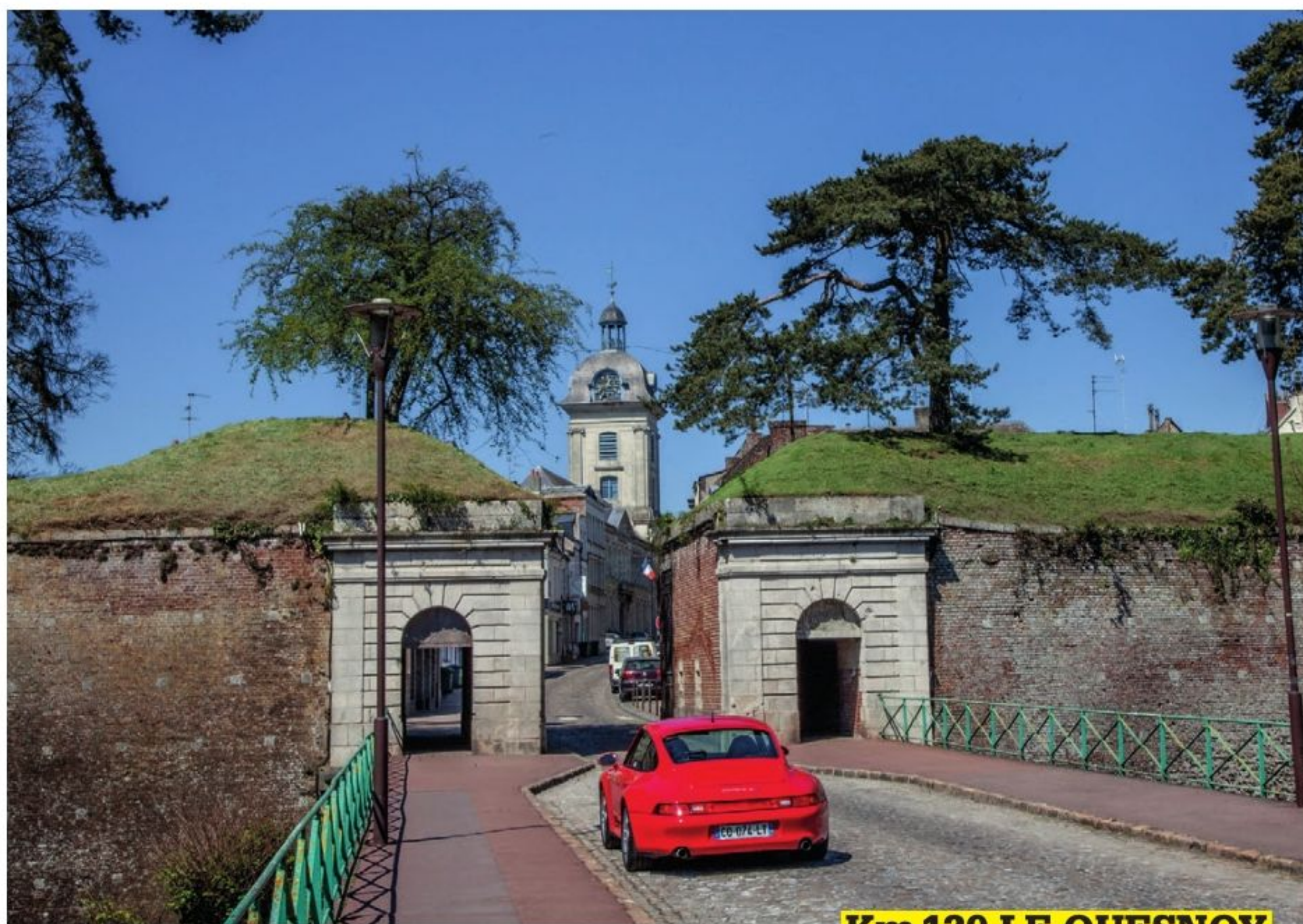
Km 129 LE QUESNOY ★

>>ROAD BOOK : FOSSE D'ARENBERG, D313, A23, D649, D934, ORSINVAL, LE QUESNOY

Quand il n'y a aucune route intéressante et une grande ville à contourner, Valenciennes en l'occurrence, on prend l'autoroute et les grands axes, inutile de perdre du temps pour rien. Du coup, nous voici direct au Quesnoy, jolie petite ville fortifiée "à la Vauban", même si ses fortifications ont été réalisées sur plusieurs époques.

Cette photo me permet de poursuivre sur la beauté de la C4S. Rappelons, pour les non initiés, que c'est une 993 Carrera 4 avec la carrosserie et le châssis de la Turbo. Mais sans l'aileron de celle-ci, ce qui met clairement en évidence sa largeur et ses rondeurs. Il est bien connu que les porschistes préfèrent majoritairement les rondes, et je ne peux m'empêcher ici, veuillez me pardonner, une petite parenthèse grivoise liée à l'immatriculation de cette 993 : CQ. Franchement, pour une Carrera 4S, c'est l'immatriculation parfaite. Ce cul... Oups, pardon, désolé pour cette incartade,

mais que voulez-vous, cela va aussi avec la réputation de bons vivants des ch'tis... Mesdames qui me lisez, sachez que je parle de Porsche, bien sûr, n'allez rien imaginer d'autre... Pfff, quel hypocrite, ce Joly ! →



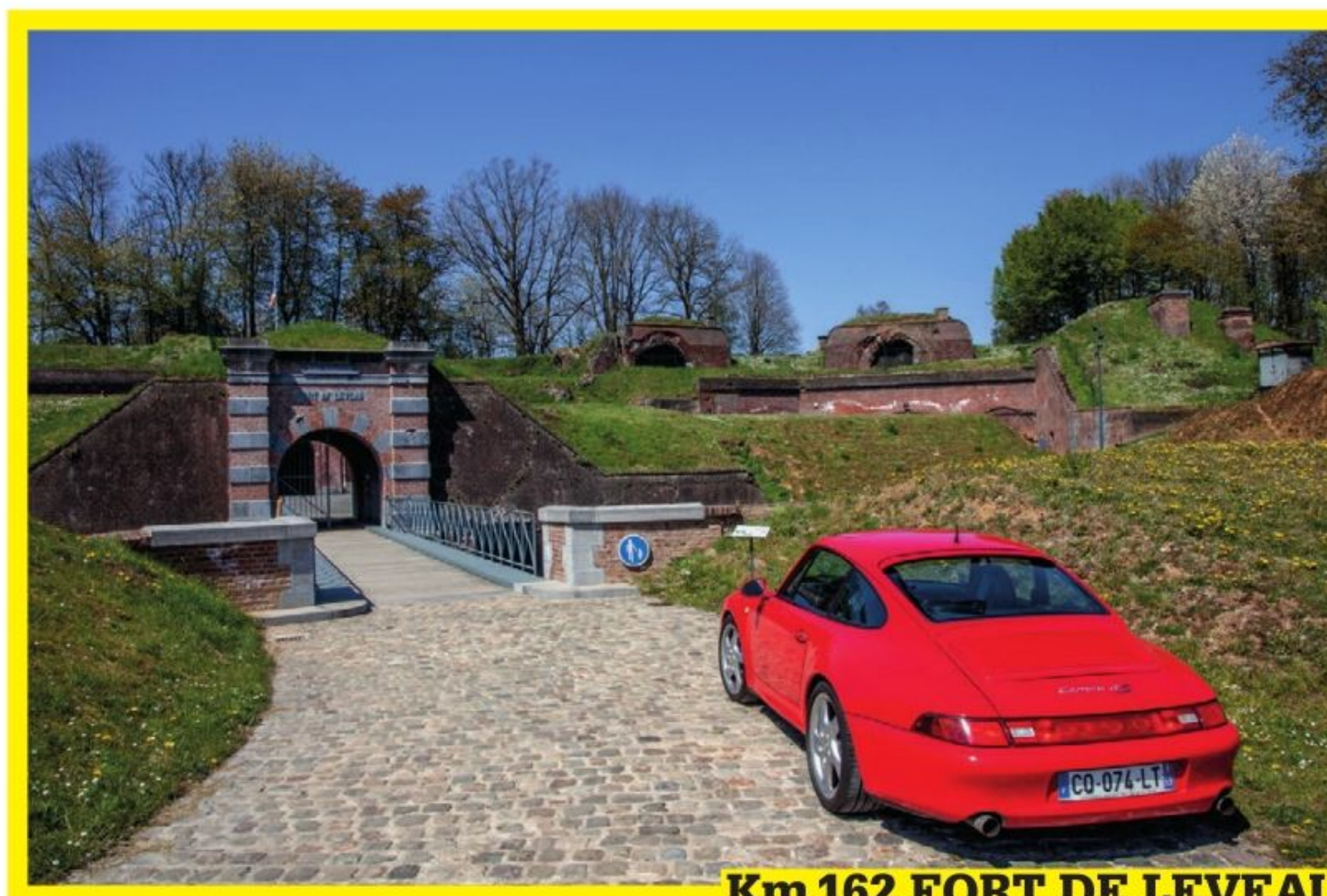
Km 129 LE QUESNOY

Km 143 BAVAY ★**>>ROAD BOOK : LE QUESNOY, D942, GOMMEGNIES, AMPFOIPRET, BERMERIES, BAVAY**

Redevenons sérieux. Bavay, Bagacum du temps des romains, était une cité importante au 3ème siècle de notre ère. Il aura fallu des bombardements, en 1940, pour mettre à jour, deux ans plus tard, les vestiges romains, qui sont aujourd'hui visitables, y compris en réalité virtuelle. Les murs que vous voyez à droite font donc partie de ces vestiges. Parmi les petits défauts souvent cités à propos des 993, il y a l'aileron qui grince quand il se replie. Notre exemplaire du jour y a droit, si bien que chaque fois que je m'arrête après avoir roulé, j'entends ce grincement auquel on s'habitue vite. Et tant qu'à parler de défauts, il y en a un lié à sa conception : le rayon de braquage très (trop) court. Je ne compte pas le nombre de fois, même en le sachant, où je me suis fait surprendre en faisant une des nombreuses manœuvres ou demi-tours qui font partie intégrante de mes carnets de voyage. Mais on lui pardonne tout, parce qu'elle est trop belle et trop craquante. A choisir, personnellement, j'ai un faible encore plus fort pour la version S avec sa double grille, mais elle n'a pas le châssis de la Turbo. Bah, est-ce si important ? De toutes façons, 993 S ou 4S, nous avons affaire à deux perles de l'histoire de la 911.

**Km 143 BAVAY****Km 162 FORT DE LEVEAU** ★**>>ROAD BOOK : BAVAY, D932, MALPLAQUET, D31, LES LASNIÈRES, GOGNIES-CHAUSSÉE, N2, BETTIGNIES, D136, FORT DE LEVEAU**

Le road-book fait exprès un petit crochet par le lieu-dit Les Lasnières et Gognies-Chaussée, pour vous montrer une particularité : sur cette longue ligne droite, et dans Gognies, les maisons à gauche sont en Belgique, celles de droite en France, même qu'on trouve un mélange de panneaux de signalisations belges et français. Amusant, et un peu dépaysant, surtout pour ceux qui ne sont jamais allés en Belgique. Puis on arrive au fort de Leveau. Cette fois on parle bien d'une fortification Vauban, destinée à protéger Maubeuge. C'est la mieux aménagée et la mieux préservée de ces fortifications, et elle se visite. Je ne vous ai pas encore parlé de son comportement, car les routes, pour le moment, sont majoritairement des lignes droites ou assimilées. Patience, le meilleur est à venir. Sur mauvais revêtements, le châssis Turbo est parfois un peu sec, mais l'impression générale de confort est bien là. Équipée haut de gamme, la 993 C4S faisait tout comme la Turbo, sauf qu'au lieu d'avoir 408 ch, elle n'en avait que 285, pour un poids de 1450 kg. Pourtant, comme

**Km 162 FORT DE LEVEAU**

nous allons le voir, son flat 6 respire vraiment bien, et ce qu'elle propose est déjà largement suffisant pour se faire plaisir.

Km 191 MUSVERRE À SARS-POTERIES ★

>>ROAD BOOK : FORT DE LEVEAU, D136, FEIGNIES, D105, D649, D236, ROUSIES, D436, CERFONTAINE, D936, COLLERET, LES-QUATRE-BRAS, D963, AIBES, BÉRELLES, ECCLES, SOLRE-LE-CHÂTEAU, D962, SARS-POTERIES

Indications de routes : le road-book vous permet de contourner Maubeuge par des départementales, mais si vous avez peur de vous perdre, entrez le village de Cerfontaine dans votre GPS, à partir du fort Leveau.

Ce musée a été ouvert en 2016 et abrite une très belle collection de verres, dont l'étonnante série de "bousillés", des œuvres en verre très originales, réalisées par des ouvriers à leurs heures perdues, au 19ème et début 20ème.

Bonne nouvelle, on rentre dans la partie la plus à l'Est du département, celle qui comporte les plus jolies routes. La D963 en est un premier aperçu, et je me régale déjà du comportement de la 993, particulièrement bien réglée. Je m'offre quelques accélérations, agréablement surpris par l'excellente santé du 3,6 litres : franchement, malgré le poids, ses accélérations sont vraiment étonnantes et pleines de santé, le tout dans une très jolie sonorité. Il faut dire que son propriétaire, Philippe Picot, utilise vraiment sa Porsche : fidèle membre du club Tourcoing (l'un des plus anciens clubs Porsche français), il fait toutes les sorties circuit, n'hésitant pas à monter des slicks pour certaines d'entre elles. Un bel exemple de ce qu'on peut faire avec une 993, tout en préservant son état extérieur. Comme quoi, on peut avoir le sens du collector tout en sachant profiter à fond de sa Porsche. Bravo ! Je vous garantis que sa 993 fait tout, sauf fatiguée !



Km 191 MUSVERRE À SARS-POTERIES

Km 221 VAL-JOLY ★

>>ROAD BOOK : SARS-POTERIES, D962, BEUGNIES, D962, ROUTE DE NOTRE-DAME-DU-BOIS, BAS-LIEU, D104, FLAUMONT-WANDRECHIES, D133, SÉMERIES, RAMOUSIES, LIESSIES, D963, D133, WILLIES, D133, D133B, LE VAL-JOLY

Indications de routes : La toute petite route de Notre-Dame-du-bois se trouve à gauche, à peu près 5 km après Beugnies, mais si vous ne la trouvez pas, rien de grave, vous arrivez sur la N2, et au lieu-dit Bas-Lieu, à l'entrée d'Avesnes-sur-Helpe, vous prenez la D104 à gauche.

Avec un tel nom, j'ai un peu l'impression de me sentir chez moi, mais en tout cas c'est bien... joli ! Profitez, car ce sera presque la seule photo de paysage pour ce département. C'est que le Nord est riche en très beaux sites urbains et musées, moins en paysages. Pourtant, dans toute cette partie de l'avesnois, il y a vraiment de beaux coins, des collines verdoyantes, des forêts, et ce lac artificiel créé par un barrage, dans le parc départemental du Val-Joly. Un spécial grand merci au responsable de la base nautique qui m'a très gentiment ouvert la grille d'accès pour que je puisse faire cette photo ! C'est que la gentillesse des ch'tis n'est pas une légende, je peux vous le confirmer ! Je ne sais

pas à quoi on la doit, mais elle est là, et elle est palpable ! Mais je n'en dis pas plus, vous pourriez me reprocher un manque d'objectivité...

Ce qui est sûr, c'est que les routes de l'avesnois sont tout à fait intéressantes, serpentant gentiment entre de petites collines : la 993 Carrera 4S y est très à l'aise : on sent vraiment que le châssis de Turbo, les freins notamment, lui permet de rester totalement soudée au sol, que c'en est étonnant ! Normal, puisqu'il est prévu pour les 408 chevaux de la Turbo. Ici, on pourrait parler de sous-dimensionnement, mais question sécurité, et efficacité, difficile de faire mieux ! →

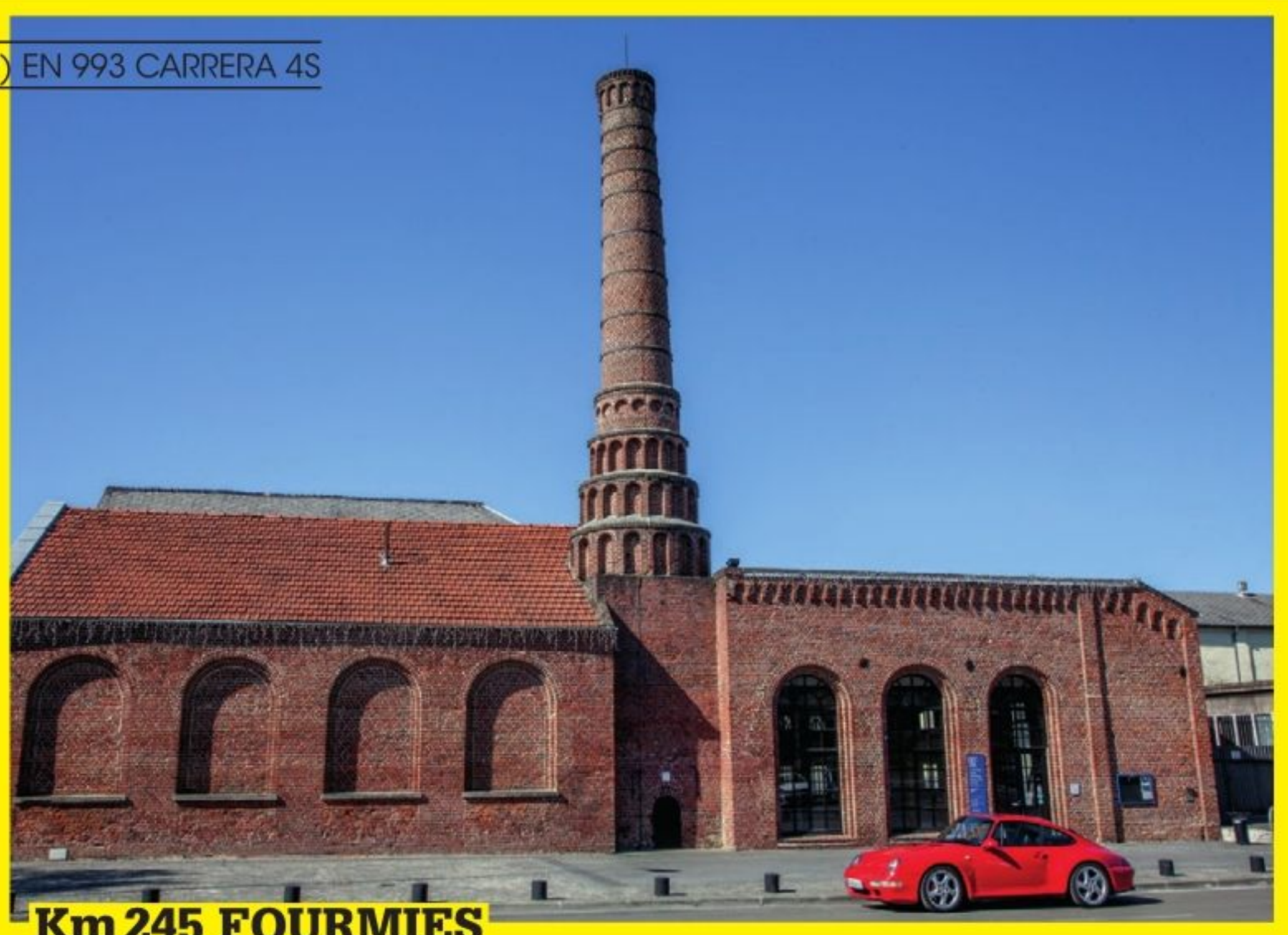


Km 221 VAL-JOLY

Km 245 FOURMIES ★★

>>ROAD BOOK : VAL-JOLY, D133B, EPPE-SAUVAGE, D83, MOUSTIER-EN-FAGNE, WALLERS-EN-FAGNE, OHAIN, D963, D83, FOURMIES

Les jolies routes se poursuivent, et les villages "en-Fagne" évoquent inmanquablement la Belgique toute proche, cette fois celle des villages en pierres grises, première évocation des Ardennes. Ici, à Fourmies, se trouve le musée du textile et de la vie sociale, installé dans une ancienne filature : vous y trouverez la plus grande collection de métiers à tisser de France ! Il commence à faire une température vraiment douce, autour des 18-19 degrés, ce qui, en ce froid mois d'avril (le plus froid depuis 20 ans, nous dit-on, à ce rythme on va bientôt nous parler de refroidissement de la planète. Je plaisante !) relève de l'exceptionnel. A bord, après avoir testé les vitres entrouvertes, j'en viens à utiliser le toit ouvrant, dont je ne suis habituellement pas fan, car générateur de trop de remous et de bruits d'air. Je n'ai

**Km 245 FOURMIES**

pas d'explications à vous donner, mais cette fois, je n'ai eu aucun problème, et j'ai roulé tout l'après-midi avec le toit ouvert, trouvant cela bien agréable. Comme quoi, aucun avis n'est jamais définitif.

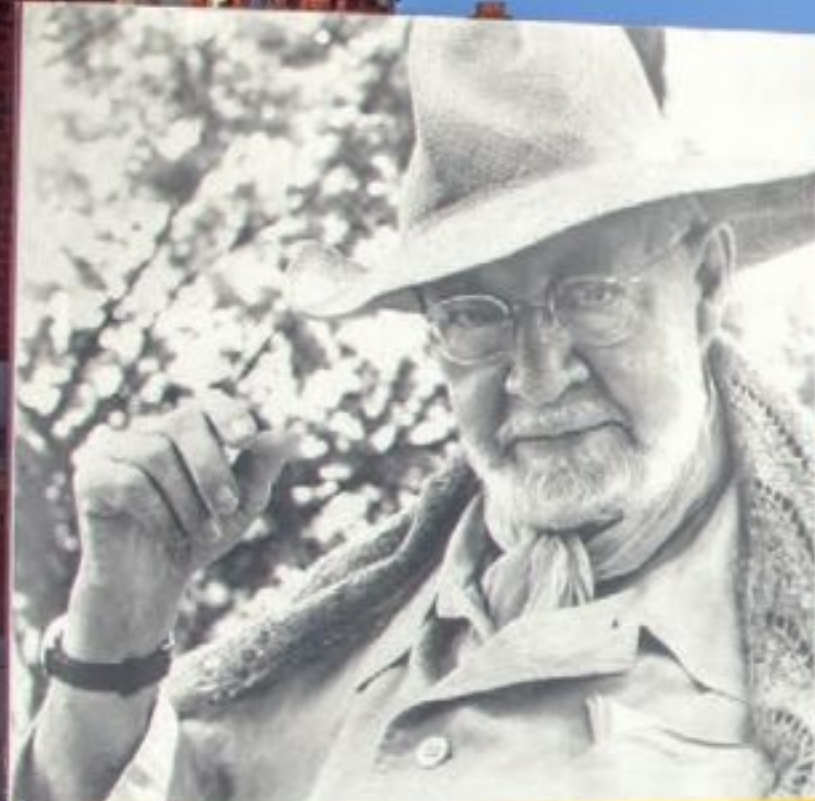
Km 291 MUSÉE MATISSE AU CATEAU-CAMBRÉSIS ★★

>>ROAD BOOK : FOURMIES, D42, FÉRON, D220, ROCQUIGNY, D964, GRAND-BOIS, ETROEUNGT, N2, D964, BOULOGNE-SUR-HELPE, CARTIGNIES, D124, BEAUREPAIRE-SUR-SAMBRE, D116, PRISCHES, D32, D964, LE FAVRIL, LANDRECIES, D959, POMMEREUIL, LE-CATEAU-CAMBRÉSIS

Indications de routes : Après Fourmies, sur la D42, ne pas entrer dans Féron, la D220 se trouve à gauche, et vous fera faire une toute petite incartade dans le Pas-de-Calais, à Rocquigny, pour tout de suite retrouver le Nord.

Matisse est né au Cateau-Cambrésis, et en 1952, il fit don de 82 œuvres à la ville, qui a transféré ces tableaux dans l'ancien palais des archevêques de Cambrai en 1982. C'est un magnifique musée que je vous recommande. Bien sûr, il est fermé en cette période de confinement, mais ils ont eu la bonne idée de laisser cette affiche-photo à l'entrée.

Révéler un peu de la fraîche beauté du monde, est-il écrit, et franchement, une Porsche 993 C4S en fait partie, des beautés de ce monde, non ? Aux yeux des amoureux de l'automobile, les Porsche sont considérées comme des œuvres d'art, et j'ai toujours été étonné que cet aspect de notre passion soit souvent un peu dénigré par les "vrais amateurs d'art". L'aspect esthétique, beauté des lignes, l'émotion que l'on ressent en les regardant, tout cela est assimilable à de l'art. Matisse avait du génie, ceux qui ont dessiné la 911 aussi.

Km 291 CATEAU-CAMBRÉSIS

"révéler un peu de la fraîche beauté du monde"

MUSÉE DU NORD - 100 RUE DE LA VILLE - 59000 LILLE

Km 329 ABBAYE DE VAUCELLES ★

>>ROAD BOOK : LE CATEAU-CAMBRÉSIES, D643, D932, REUMONT, MAUROIS, MARETZ, CLARY, D45, ELINCOURT, ROUTE SANS NOM, D960, D111, MALINCOURT, D16, VILLERS-OUTRÉAUX, D76, D96, ABBAYE DE VAUCELLES

Qui imaginerait que se tenait ici une des plus grandes abbayes d'Europe ? L'église était plus grande que Notre-Dame-de-Paris ! Presque tout a été détruit à la révolution, il reste heureusement quelques bâtiments sauvés et restaurés, mais plus rien à voir avec la grandeur des lieux : au 13ème siècle, on comptait ici 300 moines et 400 novices. De mon côté, je n'en reviens pas de pouvoir m'amuser sur autant de belles routes sinueuses, globalement depuis la région du Val-Joly. Finalement, le département du Nord a bien de la ressource sur ce plan, et je n'avais pas imaginé que c'était à ce point, surtout que si les villages sont nombreux, ils sont suffisamment distants les uns des autres pour prendre du plaisir au volant. Cela permet à la 993 C4S de montrer toute l'étendue de son talent, elle enroule tout avec une efficacité grandissante à mesure qu'on hausse le rythme, et même le train avant, réputé comme étant le point faible



Km 329 ABBAYE DE VAUCELLES

de cette génération, répond au doigt et à l'œil. Le freinage est si mordant qu'on a bien du mal à faire descendre un peu la pédale de freins pour aller chercher le talon-pointe. Et le moteur répond présent tout le temps, faisant preuve d'une belle souplesse. Finalement, la boîte aux rapports un peu plus longs n'est vraiment pas gênante, et on ne perd pas grand-chose de cette souplesse. Il faudrait sauter d'un modèle à l'autre pour ressentir cette différence de boîte, mais là je ne lui ai trouvé aucun défaut. Que du bonheur !



Km 348 CAMBRAI

Km 348 CAMBRAI ★

>>ROAD BOOK : ABBAYE DE VAUCELLES, D96, D644, MASNIÈRES, CAMBRAI

J'ai passé la nuit à Cambrai, et au petit matin du 2ème jour, la météo s'annonce hélas un peu moins éclatante que la veille. Le retour des nuages est annoncé, mais pour le moment, le soleil est encore là, ce qui me permet de faire ce beau contre-jour sur la ville de Cambrai, typique du Nord, avec son beffroi et sa Grand'Place. Au premier plan, vous voyez la porte de Paris, vestige des anciennes fortifications. Et puis, bien sûr, à Cambrai, il y a les bêtises, savoureux bonbons à la menthe. Je ne résiste pas au plaisir de vous raconter l'histoire de ce bonbon : au 19ème, un apprenti confiseur se trompa dans une recette. Sa mère l'a engeulé

en lui disant qu'il ne faisait que des bêtises. Sauf que de son erreur est née le fameux bonbon. C'est fou tout ce que vous apprenez en lisant Flat 6 !

Ce que je ne vous apprendrai pas si vous êtes un fidèle lecteur, c'est qu'il y eut bien sûr les fameuses 993 C4S avec le kit X51, qui correspondait au moteur 3,8 litres de la RS, sortant 300 ch. Un must pour les amateurs de 993, même si sa réputation est un peu surfaite. D'autant que les 285 ch sont, je le confirme, largement suffisants, surtout dans le cadre de l'utilisation qu'on peut faire aujourd'hui d'un tel modèle. →

Km 386 DOUAI ★

>>ROAD BOOK : CAMBRAI, D49, HEM-LENGLET, D402, D148A, MARCQ-EN-OSTREVANT, D132, VILLERS-AU-TERTRE, ERCHIN, CENTRE MINIER DE LEWARDE ★★, LEWARDE, D645, DOUAI

Le parcours passe par le centre historique minier de Lewarde, remarquable musée avec une mise en scène fort réussie, et un final à surprises.

Hélas, malgré l'excellent accueil que je reçois sur place, je ne suis pas autorisé à y faire une photo : les lieux dépendent du conseil général, et quand il faut remonter les autorisations administratives, c'est tout de suite très compliqué. Dommage.

L'arrivée dans Douai par la longue et pénible D645 n'est pas bien drôle, mais vous serez récompensé par la visite de cette jolie ville, avec son hôtel de ville, son beffroi et son musée de la chartreuse. J'ai cependant été un peu effrayé en y circulant : tous les boulevards ont été aménagés pour favoriser bus et vélos. Pourquoi pas, c'est la tendance voulue dans les grandes villes. Nous, les automobilistes, n'avons rien contre ce partage, s'il est intelligemment fait. Mais là, à certains endroits, c'est un véritable dédale d'allées et contre-allées, de sens interdits, de chicanes incompréhensibles, bref, c'est un peu l'enfer : à un moment, je me suis retrouvé sur un boulevard en ne comprenant pas où je devais circuler, perdu dans un amoncellement de panneaux contradictoires. J'ai dû attendre de voir passer des voitures pour comprendre où je pouvais aller. Hallucinant, et un peu cauchemardesque, je dois dire...

**Km 386 DOUAI**

Km 458

SAINT-JANS-CAPPEL ★

>>ROAD BOOK : DOUAI, A21, A1, LILLE, A25, SORTIE 10, BAILLEUL, D933, D23, D10, SAINT-JANS-CAPPEL

Changement total de décor et de région : nous voici dans les Flandres. Entre Douai et Saint-Jans-Cappel, impossible de trouver des routes sympathiques, je vous ai donc fait prendre l'autoroute pour remonter sur Lille, contourner la ville et partir vers l'ouest. La forme du département du Nord est d'ailleurs assez étrange : à hauteur d'Armentières, il ne fait que 6 km de large ! Le trajet autoroutier m'a permis de goûter une fois de plus à l'aspect GT confortable de la 993 C4S : franchement, on ne croirait jamais qu'elle a 24 ans, cette Porsche ! La photo met bien en avant ses phares et ailes avant plus plates que sur les générations précédentes. A l'époque, cela fit scandale (mais pas longtemps, il faut le noter), alors que cette intégration est quasi-parfaite. La 993 est considérée par beaucoup comme l'une des plus belles 911 de l'histoire.

A Saint-Jans-Cappel, on rend hommage à l'enfant du pays, Marguerite Yourcenar. Un parc, et ici un musée, lui sont dédiés. Hâte que tout cela ouvre à nouveau ses portes au public, mais au moment où vous lirez ces lignes, ce devrait être le cas. Du moins je l'espère !



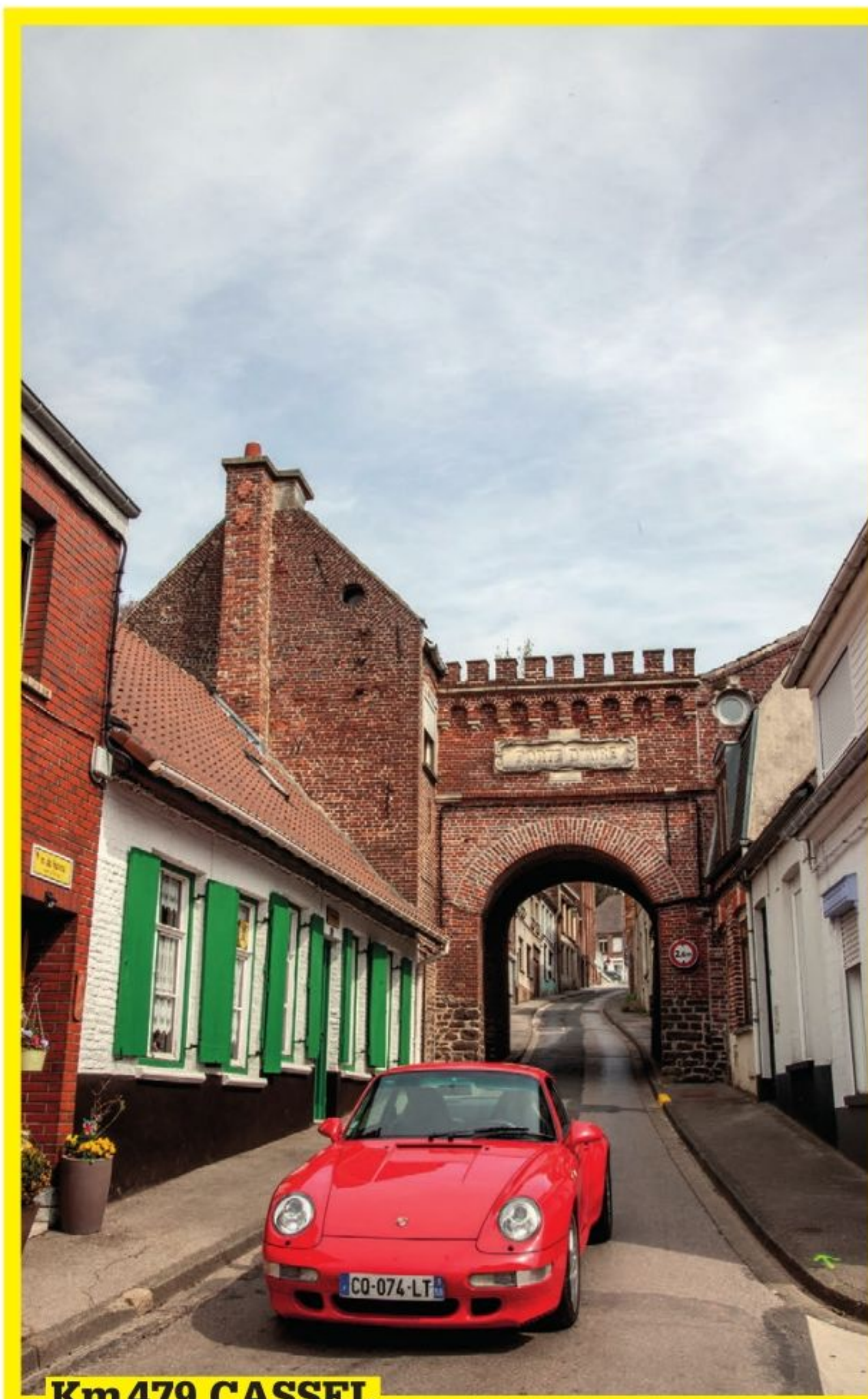
Km 458 SAINT-JANS-CAPPEL

Km 479 CASSEL ★

>>ROAD BOOK : SAINT-JANS-CAPPEL, D10, BERTHEN, ROUTE SANS NOM, MONT DES CATS, D18, ROUTE SANS NOM, D18, GODEWAERSWELDE, D18, D948, STEENVORDE, D37, D948, D933, CASSEL

Pour la plupart des français, Cassel est le village qui a été classé village préféré des français en 2018. Devant des monuments comme le Mont-Saint-Michel ou La Couvertoirade, entre autres. Je n'ai jamais regardé cette respectable émission, mais j'aimerais qu'on m'explique. Certes, Cassel, perché sur sa colline, est un joli village, mais quand même. Je mettrais cela sur le compte du dynamisme des ch'tis, qui ont dû voter massivement pour mettre en valeur ce haut-lieu du bon vivre dans les Flandres. Ici, hors période de confinement, il y a de la vie, et de bonnes odeurs de frites, de gaufres et de bières mêlées, à la flamande, et c'est bien agréable.

Mais pour tous les passionnés de rallyes du Nord de la France, Cassel est totalement associé au nom de François Delecour, vice-champion du monde des rallyes en 1993. Et bien sûr avec lui le nom d'Anne-Chantal Pauwels. Les 400 coups, ils les ont faits ici, sur les pentes du mont Cassel. Toutes les routes qui montent au village sont de véritables petites courses de côte, très brèves mais très intenses (j'ai d'ailleurs eu l'honneur d'y participer à une vraie course de côte !). Et parmi ces montées, certaines sont en pavés. François y a appris le sens de la glisse et de l'attaque. Je suis monté une fois à ses côtés, je ne voyais la route que par les vitres latérales, un truc de fous. Quand on arrive par la D948, on a déjà droit à une belle série de virages, mais c'est la D933 finale qui est énorme, car toujours en pavés. Je ne vous encourage pas à y faire le zèbre, car on est à la limite de l'agglomération, et c'est assez chaud, c'est le moins qu'on puisse dire : sans rouler vite, on mesure très vite les limites de l'adhérence dans les virages, et là, quatre roues motrices ou pas, châssis de Turbo ou pas, je vous garantis qu'il ne faut pas grand-chose pour mettre une 993 C4S en travers, et même n'importe quelle Porsche ! Spectaculaire, mais j'insiste : prudence absolue ! N'est pas François Delecour qui veut... →



Km 479 CASSEL

Et si c'était la vôtre ?

Vous avez envie de voir votre Porsche dans un carnet de voyage ?

C'est tout simple, il suffit de nous écrire (mjoly@flat6editions.fr) avec deux

ou trois photos de votre Porsche, et peut-être aurons-nous l'opportunité de l'emmener faire un beau voyage.

L'occasion de la faire rouler, et de l'immortaliser pour la postérité!



Km 528 BERGUES ★

>>ROAD BOOK : CASSEL, D933, D11, D26, WEMAERS-CAPPEL, LEDERZEELE, ABBAYE DE WATTEN, WATTEN, D3, MILLAM, D46, D226, MERCKEGHEM, ROUTE SANS NOM, LYNCK, D110, D3, LOUBERGHE, GRAND-MILLEBRUGGE, BERGUES

Indications de routes : Attention, la D3 se trouve à droite à l'entrée de Watten, c'est une toute petite rue entre les maisons. Plus loin, à Merckeghem, la route sans nom est en épingle à gauche, direction Lynck. Avant de vous parler de "bienvenue chez les ch'tis", quelques mots sur le parcours : j'ai fait le maximum pour que votre traversée des Flandres soit la moins ennuyeuse possible, et vous serez d'ailleurs surpris de constater que dans le plat pays, il y a finalement bien des petites routes qui vont bien. Et je me suis arrangé pour vous dénicher un petit enchaînement de routes, autour de Millam et Lynck, tout à fait typiques du coin, et représentatives des rallyes qu'on peut y disputer : des petites routes étroites, serpentant entre des canaux, et souvent avec des revêtements très glissants. Je vous encourage là aussi à la prudence, à moins que vous n'ayez envie de voir comment réagit une Porsche dans un watergang (nom donné aux fossés remplis d'eau, ou petits canaux). Très amusant quand on connaît bien !

Non pas de plonger dans les watergangs, mais de rouler vite en évitant d'y plonger.

Nous voici donc à Bergues, très jolie petite ville avec son beffroi, ses remparts, son abbaye. Rien que pour tout ceci, elle mérite le détour. Mais bien sûr, si elle est devenue mondialement connue, c'est parce qu'elle a servi de tournage au film "Bienvenue les ch'tis", de Dany Boon, qui reste à ce jour le film français le plus vu au cinéma ! Ici ou là, en se promenant, certains lieux sont annotés "ici a été tournée telle scène". Rien que le beffroi que vous voyez ici est celui où Dany Boon joue du carillon. La ville sert par ailleurs de point de départ, en plus d'Arras, de la Ch'ti Classic. Et un bonheur ne venant jamais seul, j'ai aussi une excellente adresse à vous recommander : "Bienvenue chez nous", qui fait restaurant et chambres d'hôtes. Jean-Pierre Debailleul, passionné de Porsche et membre éminent du club Tourcoing, tient l'établissement avec son épouse, et on y est littéralement comme des coqs en pâte ! →



Km 528 BERGUES

Km 542 DUNKERQUE, MALO-LES-BAINS**>>ROAD BOOK : BERGUES, D916, DUNKERQUE, MALO-LES-BAINS**

Je n'allais quand même pas vous faire visiter le département du Nord sans aller voir la mer... du Nord. Hélas, le ciel s'est nettement couvert au moment où j'arrive sur la digue-promenade de Malo-les-Bains (qui est un quartier de Dunkerque), et la photo est un peu tristounette, mais c'est ainsi. Il faut savoir que le front de mer ne couvre qu'une bonne trentaine de kilomètres dans ce département, et qu'il est presque entièrement urbanisé, mais il y a de longues et belles plages. Et puis il y a Dunkerque et son carnaval, et plus loin sur notre parcours,

la petite ville de Zuydcoote, où il fait toujours bon passer un week-end. Petit détail amusant dont je ne vous ai pas encore parlé : comme souvent dans les 993, quand on est au ralenti ou arrêté, on entend assez nettement l'huile circuler dans les canalisations, comme un petit "glouglou" presque rassurant. De toutes façons, tout est rassurant dans une 993, et comme nous le disons très souvent dans nos articles, elle est l'archétype de la 911 avec laquelle on se verrait bien partir au bout de l'Europe sans se poser la moindre question.

**Km 528 DUNKERQUE, MALO-LES-BAINS**



Km 567 HONDSCHOOTE

Km 567 HONDSCHOOTE

>>ROAD BOOK : MALO-LES-BAINS, D60, LEFFRINCOUCKE, ZUYDCOOTE, BRAY-DUNES, D947, GHYVELDE, LES MOËRES, HONDSCHOOTE

Indications de route : attention, dans Bray-Dunes, pour trouver la D947, il faut tourner deux fois à gauche dans la ville pour emprunter le pont qui passe au-dessus de la D60.

Je n'avais pas prévu de faire une photo devant de ce bel hôtel de ville du 16ème siècle, typiquement flamand, mais je n'ai pas résisté. On sent ici encore la proximité de la Belgique, cette fois dans sa partie flamande. Il ne me reste maintenant plus qu'à rentrer gentiment. Distract que je suis, j'ai hélas oublié de mettre l'ordinateur de bord à zéro pour calculer la consommation en partant hier matin. Je ne l'ai fait que dans l'après-midi alors que j'avais déjà parcouru entre 200 et 300 km. Ceci dit, le chiffre final affiché est de 12,3 litres, et il semble tout à fait correspondre à la réalité. Il y a une vraie constante dans les consommations des Porsche, s'il fallait faire une statistique des consommations sur les carnets de voyage, je pense que trois fois sur quatre, quelle que soit la version, je finis dans les 12 litres.

Km 639 LINSELLES

>>ROAD BOOK : HONDSCHOOTE, D947, LES CINQ CHEMINS, D947, A25, SORTIE 8, M945, LA-CHAPELLE-D'ARMENTIÈRES, M933, WEZ-MACQUART, M36, PÉRENCHIES, M7, M36, QUESNOY-SUR-DEULE, M654, WAMBRECHIES ★, D149, LINSELLES

Le parcours se termine par un retour sur l'A25 (passage obligé) où je teste le régulateur de vitesse, qui fonctionne encore très bien. Puis fait un petit crochet par Wambrechies, avec son musée de la poupée et du jouet ancien, installé dans le château de Robersart (impossible d'y faire une photo parlante), et se termine en beauté par la petite D149 qui ramène à Linselles en tournoyant gentiment, ce qui m'a permis de prendre une dernière fois du plaisir au volant de cette 993 Carrera 4S qui m'a enthousiasmé tout au long de ce voyage : d'abord par sa beauté, sublimée par le rouge indien, ensuite par son incroyable maintien dans le temps : rien n'a vieilli, elle est performante, confortable, et incroyablement efficace et sûre. Décidément, elle mérite vraiment l'excellente cote et réputation dont elle dispose. Et puis il y a ce département du Nord, plein de bonnes surprises, beaucoup plus varié qu'on ne l'imagine : je ne m'attendais vraiment pas à y trouver autant de jolies routes.

Ce n'est bien sûr pas le département de France qu'on recommanderait si l'on recherche avant tout du paysage, mais il y a de quoi voir quand même sur ce plan. En revanche, si on cherche des belles villes, du dépaysement, une ambiance, des musées et des villages pittoresques, c'est ici qu'il faut venir. Ce qui confirme une fois de plus la richesse de notre pays, où pas un département n'est à négliger. Et puis vous avez vu ce ciel bleu ? OK, je sors... ●



J'AI ACHETÉ UNE 944 S2 CAB



ROUGE PASSION

Pour moi, comme pour beaucoup d'entre vous, la passion ne vaut que si elle est partagée. C'est ce leitmotiv qui pousse chaque membre de la rédaction à vous livrer tous les mois depuis trente ans le magazine que vous tenez entre les mains. Cette passion, je la retrouve dans chaque personnage que je croise dans ma vie de porschiste, lorsque vous me confiez votre auto pour un reportage ou tout simplement quand je vous rencontre dans les rassemblements. Ah non c'est vrai, les rassemblements sont interdits jusqu'à nouvel ordre. Alors restez patients et profitez de la bonne lecture que je vous propose pour le moment pour vous évader à mes côtés. Malade de Porsche depuis ma plus tendre enfance

sans qu'aucun médecin n'ait pu trouver une quelconque origine génétique ou possible contamination, je n'ai longtemps eu d'yeux que pour sa majesté 911. J'avais bien failli saisir le no de téléphone qui ornait l'affichette de cette splendide 968 Clubsport à vendre que j'avais croisée lors d'une Ch'ti Classic. Mais je n'avais pas osé franchir le pas. Qu'auraient dit mes amis du Club Porsche Tourcoing si je leur avais annoncé que j'étais prêt à sacrifier ma Carrera 3.2, que j'avais eu tant de mal à bricoler, pour une Porsche plus « roturière » aux yeux de certains ? A cette époque j'étais plus jeune et l'avis des autres comptait au moins autant que le mien. Puis la 911 est sortie de ma vie et Flat 6 Magazine est entré dans la mienne. Quand Marc Joly m'a proposé

RAISON OU PASSION ?

Effet du confinement et des privations, simple besoin d'évasion ou heureux concours de circonstances, je me suis porté acquéreur d'une belle Porsche Rouge Indien. En bon passionné, je ne pouvais pas garder cela pour moi...



voici près de trois ans de m'occuper au sein de la rédaction de tout ce qui tourne autour des « PMA », il a dû se passer moins d'une fraction de seconde entre sa demande et cet énorme « oui ! » que je lui ai répondu. Un peu comme si j'avais 18 ans et qu'on me proposait d'épouser un Top Model. Ne voyez pas en moi un macho de plus qui compare les femmes aux voitures. Je les adore toutes les deux et là n'est pas la question.

A force de conduire des Porsche à longueur d'essais (on ne fait pas des métiers faciles, je sais...), l'envie d'en posséder à nouveau me m'était même passée. Mais cela n'a pas duré longtemps. Parfois je suggérais à ma chère compagne d'acheter un Boxster pour remplacer ce « magnifique »

Nissan Juke qui partage sa vie depuis 9 ans, mais rien n'y faisait. J'avais beau lui expliquer que je devais garder une familiale pour transporter mes pauvres parents quand ils venaient me rendre visite, ça ne prenait pas. Et puis...

Un soir comme tous les autres, un petit tour sur le smartphone avant le dodo pour éliminer toutes les pastilles de notifications qui ornent les applications (je déteste les pastilles de notification, pas vous ?) et me voilà à cliquer sur l'icône « Market Place » de Facebook pour supprimer un énième rond rouge. Et paf ! me voilà nez à nez avec une annonce. Ils sont très doués chez Facebook. Ils doivent épier toute ma vie et savoir par la même occasion que j'aime les PMA car ce n'est pas des baskets d'occasion ou un remède →

miracle contre certains maux qui affectent les hommes passé un certain âge mais bien une magnifique 944 S2 cabrio rouge qui s'affiche devant moi. Et l'annonce indiquait « Porsche 911 à vendre »... Si c'était une ruse pour que je clique dessus, et bien ça a marché ! « 93 000 km certifiés, origine française, expertisée, carnet, factures, voiture appartenant à une collection etc... » voici quelques-uns des mots qui ont résonné dans ma tête une bonne partie de la nuit. Et puis j'ai réfléchi. Je pourrai toujours emprunter le Nissan Juke d'Alexandra pour transporter mes parents. Et puis il y a deux (très) petites places à l'arrière. Et puis elle est rouge. Et pas n'importe lequel : Rouge Indien. Le plus ancien coloris Porsche encore au nuancier. C'est même Dominique Maroni qui l'a dit. Et puis le rouge, c'est la couleur de la passion. Et puis je viens d'écrire un article (que je vous conseille d'ailleurs) pour le site internet de Flat 6 Magazine, intitulé « Porsche 944 : idéale pour débuter ? ». C'est vrai que je ne débute pas mais c'est un signe, non ? Et puis elle est cabriolet. Sur la Côte d'Azur c'est agréable, non ? Et puis elle a une plaque « 2A ». Alexandra a des origines corses. C'est sûr, elle va aimer. Et puis elle adore le rouge. Et puis elle est à vendre à moins de 100 km de chez moi. Si ce n'est pas encore un signe, c'est que je n'y connais rien aux signes. Et puis on n'a qu'une vie et la mienne est déjà bien entamée. Et puis il faut que j'appelle demain. Si ça se trouve elle est déjà vendue et là, ce serait vraiment une catastrophe.

Bref je ne dors pas de la nuit et passe mon temps à me retourner dans mon lit. Si je l'achète, que vont dire mes parents, mes amis, mes voisins, mon banquier... Tant de questions, aucune réponse. Pourtant, avec le temps, j'ai de plus en plus tendance à faire confiance aux signes. Bon, c'est sûr, il faut que j'appelle le garage qui la propose à la vente.



Passage au garage « Mougins Auto Sport » pour un check-up complet avant achat

UNE ATTENTE INTERMINABLE, MAIS INSTRUCTIVE

Dès le lendemain matin, bouillant comme un adolescent s'appêtant à appeler son premier « date », je décroche mon téléphone et appelle le garage Elegant' Auto au Muy, dans le Var, et je fais connaissance avec son sympathique dirigeant Frederic Mazade, carrossier de métier. C'est lui qui a pour mission de vendre la 944, son propriétaire l'a mis en dépôt vente pour ne pas avoir à gérer les appels des curieux. Rendez-vous est pris dès le lundi suivant pour aller voir la belle dans ses moindres détails. Juste le temps pour moi d'appeler mon ami Christian Tahon, Directeur de la publicité pour notre magazine. Avec le nombre de Porsche qu'il a possédées dans sa vie, il saura sans doute me conforter (ou me refroidir) par rapport à cette annonce. Lui qui passe son



Carnet à jour, sésame important pour justifier de l'entretien



François, de Mougins Auto Sport en plein travail



« Porschica » a encore la pêche !

Une Porsche rare mais accessible, le rêve, non ?



temps à nous pousser, Thomas et moi, à acheter une Porsche, il ne devrait pas émettre trop de réserves. Eh oui ! Il n'y a pas que des passionnés de Porsche à moteur arrière à la rédaction de Flat 6 Magazine. J'appelle également un autre ami, Christian Charles. Je l'avais rencontré à mes débuts voici 3 ans. Il était alors possesseur d'une magnifique 944 S2 Coupé noire qu'il connaissait sur le bout des ongles. Il n'habite pas trop loin du Muy et je compte bien sur lui et son œil d'expert pour m'accompagner au garage et inspecter la voiture sous toutes les coutures. C'est fou à quel point les passionnés sont enthousiastes par procuration ! Je m'explique : quel que soit le Christian contacté, l'accueil est le même : Souvenirs, expérience, joie, émotion, excitation comme s'ils étaient à ma place ! Christian Charles accepte avec joie de m'accompagner et me voilà rassuré. Parfois, l'excitation et la passion ont tendance à nous faire fermer les yeux sur certains points qui pourraient nous décevoir. Je compte bien sur lui pour les garder ouverts à ma place. En attendant j'épluche tout ce que je peux trouver sur ce modèle. Apparue en 1989 après une très longue gestation (les premiers prototypes avaient été présentés en 1985 !), la 944 cabriolet a accompagné les 3 dernières années de production de la petite sportive à moteur avant de Porsche. Equipée des boucliers avant et arrière de la 944 Turbo, elle se dote également de la motorisation de la 944 S2, à savoir « le plus gros 4 cylindres du monde ». Avec 3 l de cylindrée, une culasse à 16 soupapes et un double arbre à came en tête, il développe la puissance respectable (pour l'époque) de 211 ch et surtout un couple confortable dès les plus bas régimes, synonyme de bonnes reprises. Produite en Allemagne dans les usines de l'américain ASC (American Sunroof Company), il n'y aura que 6980 exemplaires de 944 S2 Cabriolet produits. Près de 3000 exemplaires prendront le chemin des Etats-Unis. Sur un total de plus de 162 000 exemplaires de 944 produits entre 1981 et 1991, on peut donc considérer ma conquête comme un modèle rare. Et cela ne fait qu'attiser encore plus ma convoitise.

LE JOUR J

Il y a de l'excitation mêlée d'appréhension, sur le chemin qui me mène au Muy et beaucoup de questions se bousculent à nouveau dans ma tête. C'est surtout la liste des points à vérifier qui occupe toute mon attention. Le carnet est-il vraiment à jour ? Y a-t-il des travaux à prévoir ? Pourrais-je la monter sur un pont pour voir ses dessous ? Ne vais-je pas oublier de contrôler certains points cruciaux (distribution, régulation du chauffage, état des amortisseurs et des freins et bien-sûr correspondance des numéros de châssis, présence des étiquettes d'identification etc...) ? Il est déjà trop tard pour continuer à faire mon inventaire. La belle est devant moi. Frédéric Mazade, dont je fais la connaissance, me rassure de suite : « je vous montre les défauts, ça ira plus vite ! » et c'est bien un conseil que je peux vous donner si vous convoitez une auto loin de chez vous. Demandez →



Elegant Auto, au Muy (Var). Une équipe de pros animés par la passion des belles autos

au vendeur de lister et de vous faire des photos de chaque défaut de la voiture. Ça évitera les déconvenues sur place. Mais ici, pas de mauvaise surprise. Quelques petits accros sur la carrosserie qui seront repris par Frédéric et pris en charge par le vendeur qui vient de nous rejoindre. Patrick a son entreprise à quelques encablures d'Elegant'Auto et dire que c'est un passionné d'automobiles est un euphémisme. Il en possède une quinzaine et vient d'en acquérir une nouvelle par l'intermédiaire de Frédéric, aussi passionné que lui... et moi ! Manquant de place et possédant déjà une 968 Cabriolet, il est obligé de faire des choix. La vie est cruelle vous ne trouvez-pas ? Très vite la confiance s'installe et il me tend les clés sans justificatif en retour. Il m'indique même quelques routes qui serpentent à proximité, histoire de vérifier que tout fonctionne correctement. Pas besoin de rouler deux heures. On sent tout de suite si une voiture a été soignée ou négligée. Ici le moteur tourne rond, il prend ses tours sans à-coups ni trous à l'accélération, il n'y a pas de bruits de roulement suspects, pas de craquements sinistres, la boîte n'accroche pas et semble même neuve. La voiture freine droit et fort, la direction est parfaite. Au niveau des compteurs, tout semble fonctionner, la pression d'huile et la température sont OK. Je retourne au bercail plutôt confiant. On va continuer l'inspection sur un pont élévateur. Tout est très propre. Même remarquable pour une voiture de plus de trente ans. Seul un très léger suintement d'huile au niveau du carter moteur retient mon attention. La voiture est redescendue et l'inspection des fonctions électriques, de l'état de l'habitacle, du compartiment moteur, des numéros de châssis, de la présence des étiquettes d'identification des options, des factures et du contrôle du carnet ne révèlent aucune surprise. Il reste à prévoir une grosse révision incluant distribution, pompe à eau, bougies et filtres, la voiture ayant très peu roulé ces 5 dernières années. D'ailleurs les pneus, bien qu'à peine usés ont plus de 5 ans. Ils devront être remplacés par la même occasion. Il faut chiffrer tout cela. Ici la passion s'efface un peu devant la raison mais cette voiture sera ma seule voiture. Bien que l'essentiel de mes déplacements se fassent à moto, je ne veux pas de mauvaise surprise. Je propose à Patrick de lui signer une promesse d'achat avec acompte en échange d'un check-up complet réalisé à mes frais par un professionnel indépendant, ce qu'il accepte volontiers.

JOUR J+5

Moins d'une interminable semaine plus tard, j'emmène la belle à 100 km de là, chez Mougins Auto Sport, à... Mougins, dans les Alpes Maritimes et je fais connaissance de François, le Chef d'atelier, d'Elodie, la charmante gérante



Vérifier les alignements de carrosserie pour détecter d'éventuelles réparations

et de leur équipe de passionnés (encore des passionnés !) C'est Christian Tahon qui m'a conseillé d'aller chez eux. « Tu peux y aller les yeux fermés ! » Je ne suis pas son conseil et les garde bien ouverts. La voiture m'a été confiée pour la journée et il n'est pas question de relâcher son attention. Je profite du cours laps de temps qui précède le check-up pour faire des devis d'assurance et c'est Julien Derache, porschiste, ancien voisin nordiste et assureur (le tout à la fois) qui me fait la proposition la plus intelligente par rapport à mes besoins. Un vrai pro à l'écoute de ses clients. Et je n'ai rien à gagner en le disant.

Quant au garage Mougins Auto Sport, c'est le rêve de tout amateur de Porsche ! Des anciennes en cours de restauration côtoient des 997 et 991 GT3 CUP en cours de révision, alors qu'une 993 Carrera 4S et une Carrera 3.2 Cabriolet semblant sortir de concession me font de l'œil. Tout cela dans une ambiance d'ancien garage où les pneus de courses empilés s'accumulent à côté d'une boîte de vitesses en cours de remontage ou d'un moteur déposé qui attend bien sagement. François connaît son métier et la 944 est inspectée scrupuleusement. Un grand silence s'installe pendant son examen et j'ai la boule au ventre comme si c'était moi qui passais l'oral. Une fois redescendue, il part





944 S2 Cab : l'outil idéal pour se faire plaisir sans se ruiner

faire quelques kilomètres et revient avec le sourire (sous le masque) : « j'ai rarement conduit une 944 aussi saine. » Ouf ! Mais une chose le chagrine : ce petit suintement au niveau du carter l'interpelle. La voiture repasse sur le pont et une petite fissure apparaît. « Un cric a dû être posé sur le carter », il faudra le changer... Et vu le prix de la pièce (près de 500 €) et le coût de main d'œuvre, ça ne fait plus la même addition. Tout penaud sur la route du retour, je rends la voiture et explique le problème à Frédéric Mazade puis à son propriétaire, aussi surpris que moi. Un accord est rapidement trouvé : Thierry propose de prendre en charge le remplacement du carter, avec la main d'œuvre, qui sera effectué par Mougins Auto Sport. Quand aux petits raccords de carrosserie et de peinture, ils seront repris comme prévu par Elegant'Auto, au Muy donc.

MAINTENANT, ELLE EST À MOI !

La livraison d'une « nouvelle » voiture a toujours un côté émouvant. J'ai commandé un nouveau porte-clé avec le célèbre écusson de Stuttgart et puis le magnifique logo « 944 S2 » qui va être posé sur la malle arrière aujourd'hui. Je la regarde dans ses moindres détails. Elle est rutilante. Comme neuve. La propreté du moteur force à elle seule le respect. Je ne dis pas cela parce que c'est la mienne et que je commence doucement à en tomber amoureux, mais c'est vrai qu'elle est très belle dans sa robe Rouge Indien qui lui va à ravir. J'ai hâte d'en profiter vraiment. Que ce confinement et cette crise sanitaire soient derrière nous pour l'emmener en voyage. Pour lui faire découvrir les petites routes de la Côte d'Azur que je connais si bien. Thierry me tend les clés. Il semble ému de se séparer de sa voiture. « J'en prendrai soin, soyez-en sûr. » Sur l'autoroute qui me ramène chez moi, décapoté et aux allures légales, je suis sur mon petit nuage. La 944 S2 a déjà son petit nom « Porschica » en raison de sa plaque Corse. C'est Alexandra qui l'a baptisée ainsi et c'est vrai que ça lui va bien. Finalement je suis comme un



gosse avec son nouveau jouet. Il ne reste plus, comme dit Christian Tahon, « d'inventer la vie qui va avec ! »

Depuis que je l'ai achetée, il pleut presque chaque jour (!) et la limite des 10 km de déplacement vient à peine d'être levée : j'ai hâte de rouler ! Vivement que je vous retrouve tous, chers lecteurs de Flat 6, lors d'un rallye touristique ou d'une concentration pour partager à nouveau cette passion qui nous unit et fait chavirer nos cœurs. Le rouge, c'est bien la couleur de la passion, non ? ●

Merci à Frédéric Mazade d'Elegant'Auto, au Muy dans le Var, et à Frédéric et Elodie de Mougins Auto Sport pour leur grand professionnalisme et leur travail passionné.

Merci à Christian Charles et Christian Tahon pour leurs connaissances, leur disponibilité... et leur passion de la marque !

Merci à Alexandra de me prêter ton Nissan Juke... au cas où ! Merci surtout pour ton soutien, car une passion, c'est tellement mieux quand elle est partagée !

JOHN KRSTESKI

HONNEUR AUX PORSCHE

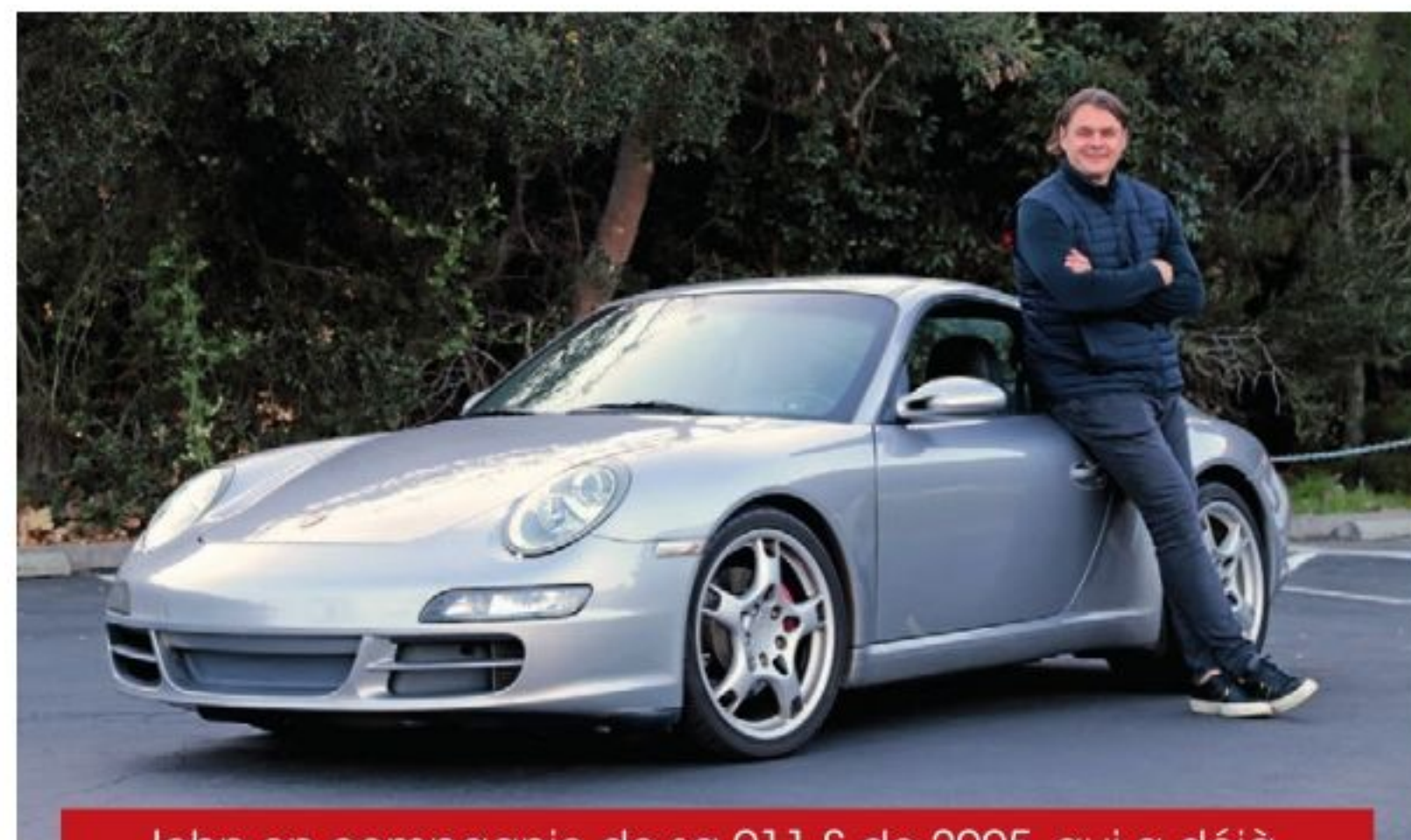
L'automobile, l'art et le design ont servi de jalons à la carrière de John Krsteski, peintre talentueux originaire de Detroit dans le Michigan et résidant aujourd'hui à Los Angeles. Sa technique fait appel aussi bien aux toiles traditionnelles qu'aux supports numériques, qui mettent couramment en scène diverses Porsche de compétition connues...

Responsable du design chez un constructeur automobile. Enseignant dans une école de design prestigieuse. Artiste ayant un vif intérêt pour la marque Porsche. Ces trois aspects de la carrière de John Krsteski lui permettent de jouir pleinement d'une vie à la fois fascinante et peu banale, dans une région caractérisée par sa riche culture automobile : le sud de la Californie. Que de chemin parcouru pour John, né en Macédoine, une république membre de l'ancienne Yougoslavie... Alors qu'il est encore enfant, ses parents s'installent à Detroit, une ville qui a joué – et continue à jouer – un rôle prépondérant dans l'évolution de l'industrie automobile américaine. Cet environnement permet à John de développer sa passion pour les voitures dès son plus jeune âge. « Il n'y avait pas grand-chose à faire à Detroit pendant mon enfance, mais j'ai toujours aimé dessiner », ajoute-t-il. « J'ai passé des heures à faire des dessins de tout et n'importe quoi, notamment des personnages de BD et des autos. Je me suis fait remonter les bretelles de manière régulière par mes profs, y compris à l'école primaire. »

MUSCLE CARS À DETROIT

Detroit offre une scène automobile à la fois riche et variée, amenant John à visiter de nombreux rassemblements locaux, notamment des rendez-vous qui se déroulaient en ville tous les vendredis soir. On y croisait une flopée de "muscle cars", d'origine ou sérieusement préparées. En raison de ses aptitudes artistiques, John étudie dans le domaine des arts et du design, avant d'obtenir son diplôme sur le thème du « Transportation Design » au sein d'une

université locale réputée. Pendant les quatre ans passés sur place, il continue à développer sa passion pour le design automobile et les beaux-arts. Il s'intéresse tout particulièrement aux formes uniques de la Porsche 911 (tout comme bon nombre de ses copains étudiants), la génération actuelle restant fidèle au concept né durant les années 60. Toutefois, ses premières aventures au volant d'une Porsche débutent non pas avec une 911, mais une 928 de 1986, achetée un an après l'obtention de son diplôme. « J'adore la simplicité des lignes de la 928 et, pour tout avouer, j'étais moins intéressé par ses performances », indique-t-il. « Je l'ai conduite toute l'année, même pendant l'hiver avec des pneus neige. Je l'ai vendue avant de déménager en Californie. Elle avait plus de 160 000 miles (256 000 km) au compteur. » →



John en compagnie de sa 911 S de 2005, qui a déjà parcouru près de 300.000 kilomètres.



Please
KEEP THIS ROOM CLEAN
OR
WE WILL NOT have it open
after hours.



Nous avons rencontré
John au fameux Art Center
College of Design de
Pasadena, où il enseigne.

NOUVELLE VIE

John s'installe en effet près de L.A. en 2001, étant chargé du studio de design de Johnson Controls, société fournissant des pièces d'origine à divers constructeurs automobiles. Puis il devient Design Manager chez Hyundai North America, suivi d'un poste identique au sein de Genesis, division « luxe » de Hyundai. A la tête de la branche américaine pendant ces cinq dernières années, son travail consiste à chapeauter un team qui s'occupe des intérieurs et extérieurs. Ledit groupe rivalise ou collabore avec d'autres bureaux de design basés en Europe et en Asie. En parallèle, John enseigne aux fameux Art Center College of Design de Pasadena, près de Los Angeles, où nous l'avons rencontré. « Cette région joue un rôle prépondérant dans ma vie aujourd'hui et je me vois difficilement retourner à Detroit », avoue-t-il. On le comprend.

Le troisième aspect de la carrière de John nous intéresse tout particulièrement, à savoir ses peintures. Il fait appel à deux technologies distinctes, l'une peut être qualifiée de traditionnelle (peinture acrylique sur toiles), l'autre de moderne (illustrations digitales). Néanmoins, l'expérience acquise au cours des ans lui a permis de créer deux types d'art presque indissociables, du moins pour l'œil d'un novice. Même ses techniques de pinceau ne sont guère différentes, lorsqu'on les compare de près.

Concernant ses peintures sur toile, John préfère utiliser des produits acryliques, comme il l'explique : « Ils séchent beaucoup plus rapidement, ce qui me permet de voir immédiatement mon œuvre prendre vie. Même à l'école, je n'aimais pas employer des peintures à l'huile, car elles mettent du temps à sécher – je n'avais pas la patience nécessaire ! »

La première étape consiste à marquer le sujet sous la forme d'un croquis, une méthode qui s'apparente à ses œuvres digitales. Pour ces dernières, il utilise généralement un pro-

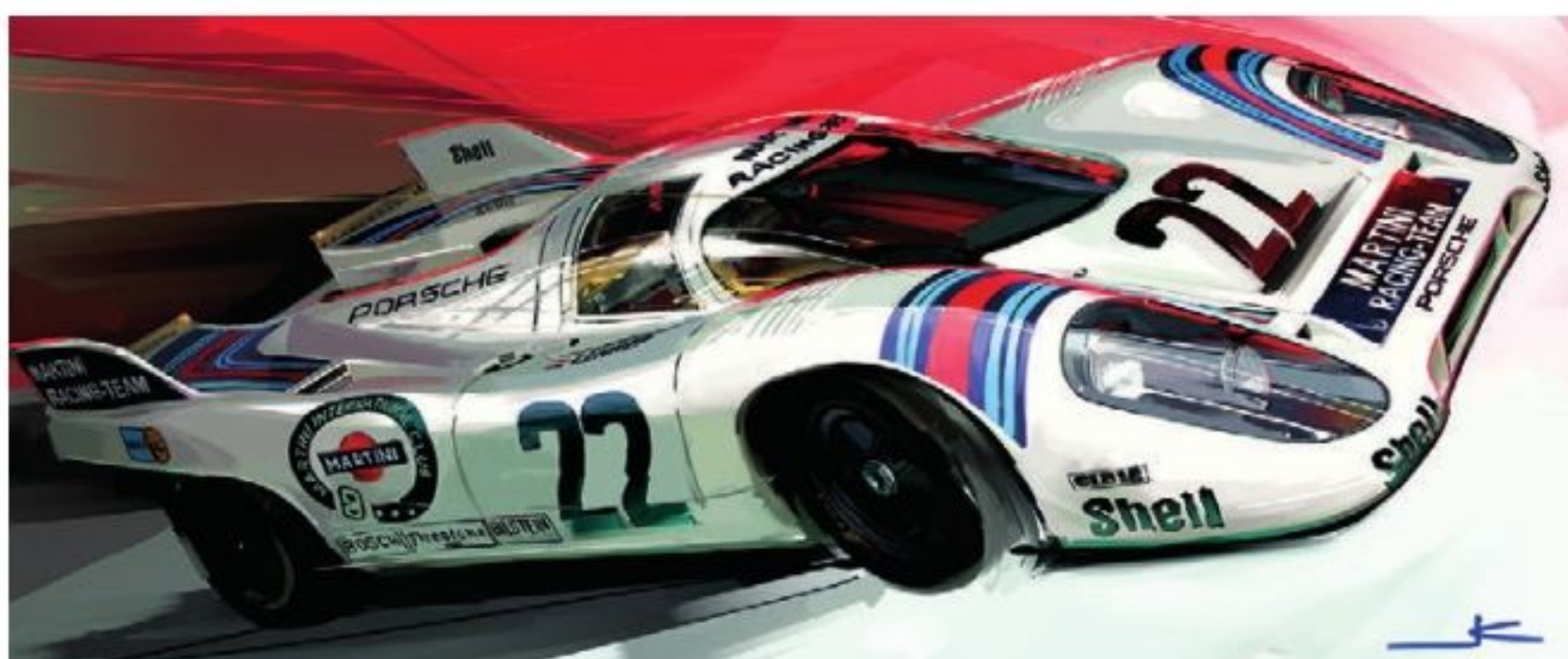
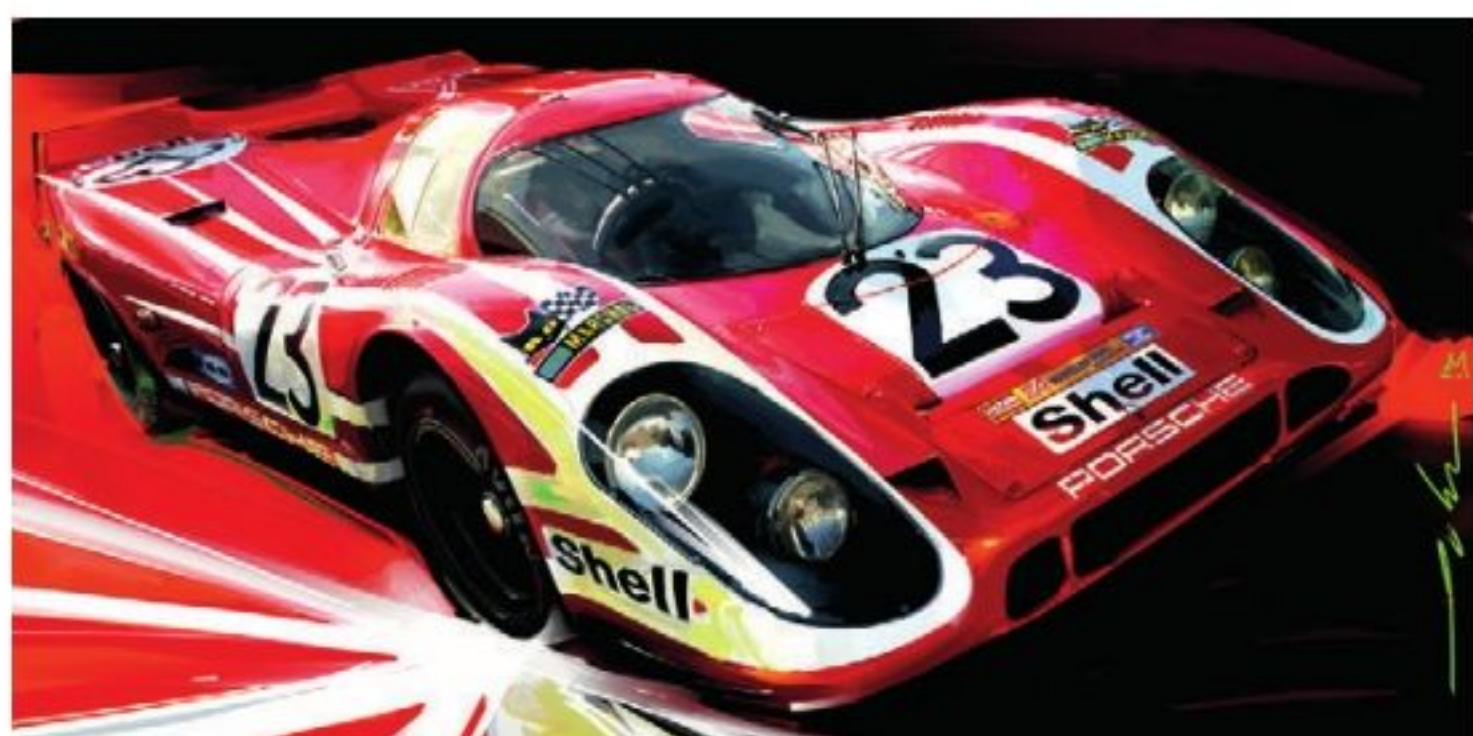


Notez les miniatures de 917 sur la table – elles servent d'inspiration et permettent de peaufiner certains détails.

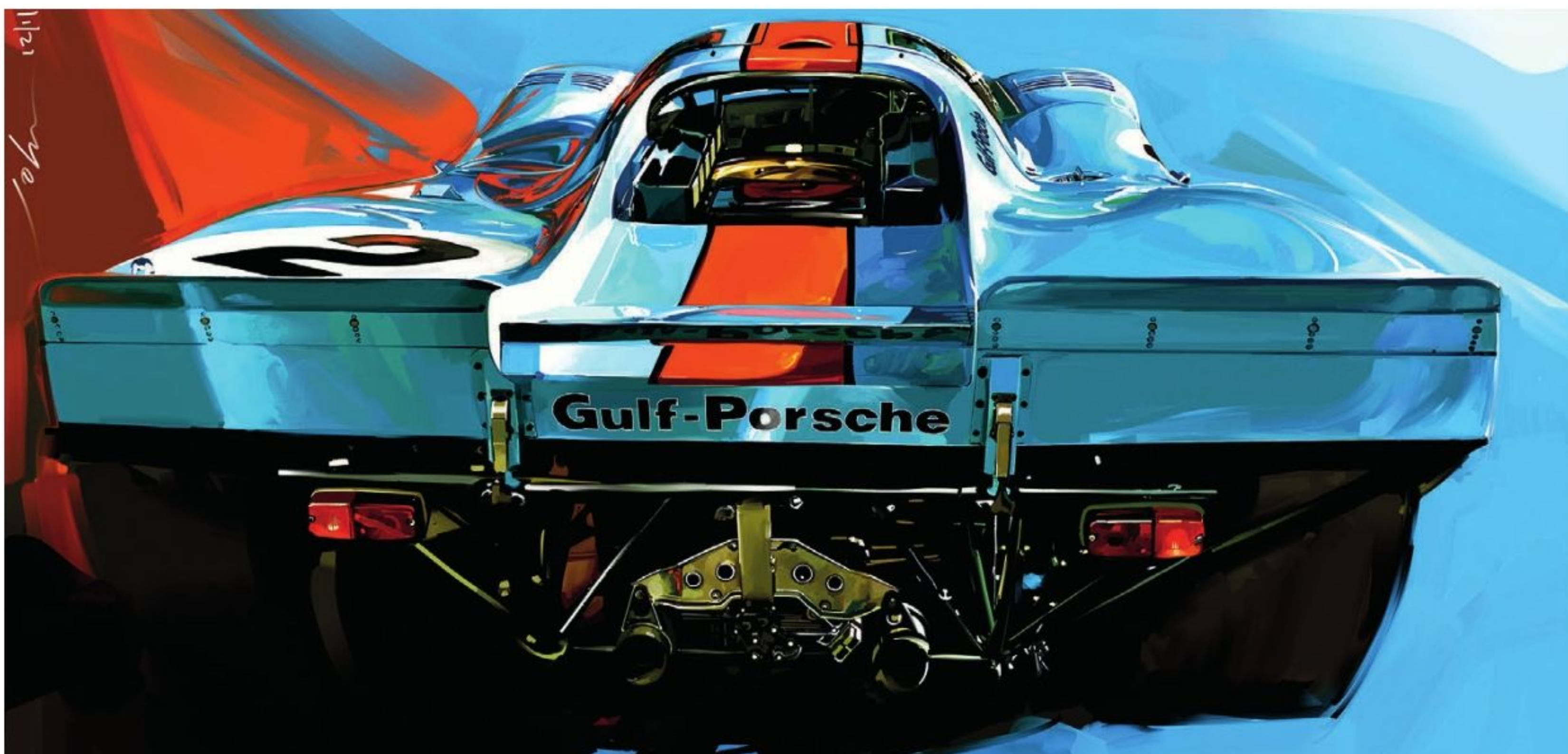
gramme dénommé Painter, installé sur son MacBook ou sa tablette. Ledit programme offre divers avantages, dont une certaine facilité pour mélanger les couleurs.

MONTEREY ET CARS & COFFEE

L'inspiration provient souvent de visites de rassemblements automobiles, si nombreux en Californie (pré-Covid-19 du moins !), qu'il s'agisse de manifestations prestigieuses du style Monterey Car Week ou de rendez-vous plus humbles, à l'image d'un « Cars & Coffee » local. « Il est possible de visiter plusieurs shows chaque week-end et de trouver un tas d'idées », commente John. Il prend ainsi de nombreuses photos sur place, en se focalisant aussi bien sur les vues générales que sur certains détails. Les miniatures peuvent s'avérer tout aussi utiles, si leurs proportions sont correctes. John apprécie énormément les sports automobiles comme le démontrent ses œuvres, mettant en scène diverses compétitions : Formule 1, Indy Car et Sport Prototype, terrain de jeu apprécié de l'usine Porsche. La 917 Gulf reste d'ailleurs l'un de ses bolides préférés. Notons que plus de la moitié de ses peintures représentent des Porsche. Certains tableaux sont réalisés au gré des inspirations, d'autres prennent



Peintes sous différents angles, les diverses 917 demeurent l'un des thèmes favoris de l'artiste. Elles incluent trois modèles ayant remportés plusieurs victoires notables : No. 23 (Le Mans 1970), No. 22 (Le Mans 1971) et No. 2 (Daytona 1970).





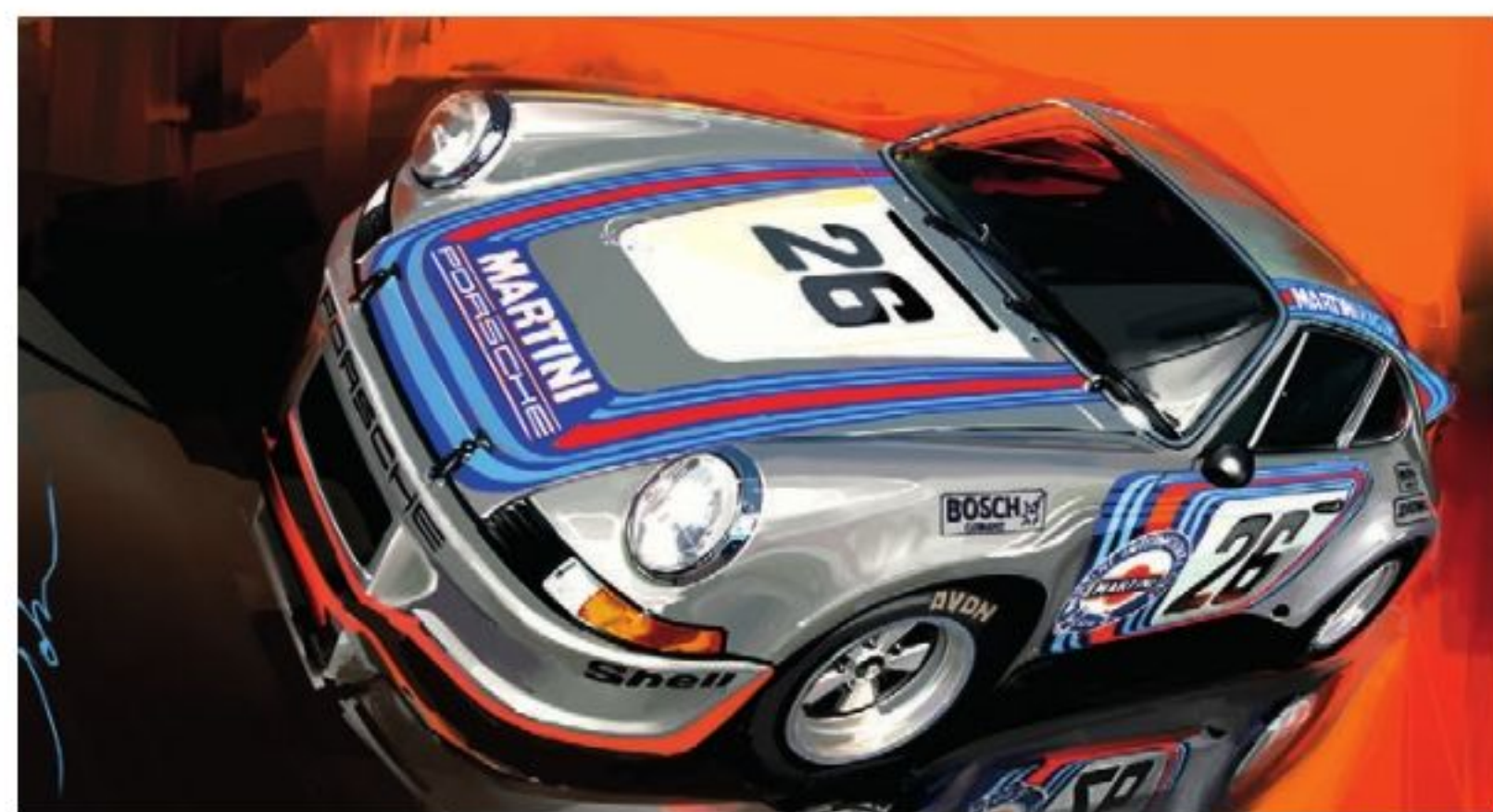
John Krsteski peint avant tout chez lui, dans une pièce transformée en studio. Sympa, le skateboard derrière la chaise !

naissance suite à des commandes particulières, que l'on retrouve ensuite dans des bureaux ou des résidences privées. Parfois, John peint les mêmes véhicules sous différents angles. Il ajoute : « Cette approche provient de ma formation de designer. Je suis obsédé par le design de certaines autos et je ne me lasse pas de les regarder. Pour moi, la beauté émane de proportions, d'angles et de profils. Je recherche toujours le meilleur angle. » Les œuvres de John déploient visuellement beaucoup d'énergie ; rien d'étonnant, s'agissant souvent de voitures de courses. Il aime immortaliser les graphiques parfois incroyables de divers véhicules, en utilisant des couleurs vives.

DANS LE GARAGE

Certes jamais impliqué dans la compétition automobile en tant que pilote, John a possédé plusieurs voitures craquantes au cours des ans. Il a revendu sa 928 avant de déménager en Californie. Une fois sur place, il la remplaça par un clone de Shelby GT sur base Ford Mustang 1966. Il ne la possède plus aujourd'hui, même s'il continue à bricoler sur une autre auto de ses rêves, une Ferrari 308. Pour rouler tous les jours, il préfère utiliser sa Porsche 911 S 2005 entièrement d'origine, achetée à l'un de ses collègues en 2006. Elle présente encore très bien dans son habit gris, après avoir parcouru pas moins de... 288 000 kilomètres.

Si vous souhaitez immortaliser votre voiture, ou tout autre véhicule de vos phantasmes, sachez que John accepte les commandes de particuliers. Vous pouvez le contacter via Instagram (@johnkrsteski) ou sur la page web suivante : untapdesign.com. N'oubliez pas de lui dire que vous avez découvert ses tableaux dans les pages de Flat 6 ! ●



Superbe réalisation représentant la 911 RSR 2.8, gagnante de sa classe aux 1000 Km de Dijon (1973).



Parmi les Porsche plus récentes illustrées par John : la GT1 qui remporta au Mans en 1998.



Collector RS / GT3

Et si la quintessence historique et spirituelle de Porsche était incarnée par ces trois autos : la 2.7 RS, la 964 RS ou encore la 996 Mk1 GT3 ? Force est de constater que sur près de trente ans, ces trois modèles rares, produits chacun à plus ou moins deux mille exemplaires pour le monde, ont su séduire plusieurs générations de Porschistes. Selon eux, ce sont elles qui incarnent le mieux le véritable état d'esprit Porsche, à savoir une automobile de course conduisible sur route. Retour sur deux icônes et une troisième en passe peut-être d'en devenir une...

Tout d'abord, revenons à cet état d'esprit très spécial chez Porsche, qui n'a cessé d'aboutir à des autos de série toujours plus proches de la compétition. Car ce qui prévaut à Zuffenhausen depuis plus de 70 ans, ou comme chez quelques rares marques emblématiques, à l'instar par exemple de Ferrari, c'est d'amener la course sur la route et ainsi faire toucher du doigt à des personnes comme vous et moi, cette sensation de conduire un morceau de l'histoire du sport automobile. Rappelons-nous quand même juste une chose, que notre marque fétiche a décroché dix-neuf fois la victoire aux 24h du Mans à travers six voitures légendaires sur cinq décennies. Et à y regarder de plus près, nos trois icônes, à commencer par la 2.7 RS, ont toujours eu,

à chaque fois, comme point de départ la compétition par l'homologation d'un modèle de course, et dans le cas présent les groupe 3, et les fameuses 2.8 RSR qui ont fait trembler le sport auto une bonne partie des années 70 sur la plupart des circuits internationaux. Constat identique quasiment vingt ans plus tard avec la 964 RS, qui se sera fait désirer comme aucune autre, et rebelote à l'aube des années 2000 avec la 996 GT3, la première 911 de l'histoire à lancer ce label synonyme aujourd'hui chez Porsche de performance et d'exception.

Mais alors, ne serait-ce juste qu'une banale histoire d'homologation, ou bien ces trois autos ont quelque chose de spécial que seuls ceux qui ont goûté à leur saveur peuvent nous expliquer ?





Une même lignée

Du coup, je me suis rapproché naturellement de mon maître à penser en matière de Porsche, l'ami Christian Tahon, l'un des fondateurs de Flat6, qui a eu la chance de posséder, dans sa vie d'épicurien automobile, de véritables pépites, comme une vraie 2.7 RS « Lightweight », ces fameuses caisses allégées produites à seulement 204 exemplaires sur les 1512 unités de 2.7 RS dont une grande majorité était donc des versions dites « Touring », mais aussi deux 964 RS (2282 produites) dont une N/GT, modèle rarissime car fabriquée à seulement 290 exemplaires, en hommage au championnat de Belgique, qui n'est autre qu'une 964 Cup avec un arceau soudé mais 100% « Street-Legal » avec sa carte grise.

Christian Tahon : « Ces trois voitures sont l'excellence de la voiture de sport signée Porsche, elles sont toutes les trois de la même lignée. Chacune a marqué son époque, mais la première GT3, c'était vraiment une auto de course

Régis Mathieu est sûrement l'un des collectionneurs de Porsche les plus avertis. D'ailleurs, il est depuis quelques années ambassadeur de la marque, car c'est une personnalité qui fait référence dans l'univers Porsche. Cet esthète automobile possède l'une des plus belles collections de classiques, mais il a aussi, une fois n'est pas coutume, aux côtés de sa 2.7 RS et de sa 964 RS, une 996 GT3 phase 1, qu'il qualifie d'ores et déjà de collector à part entière.

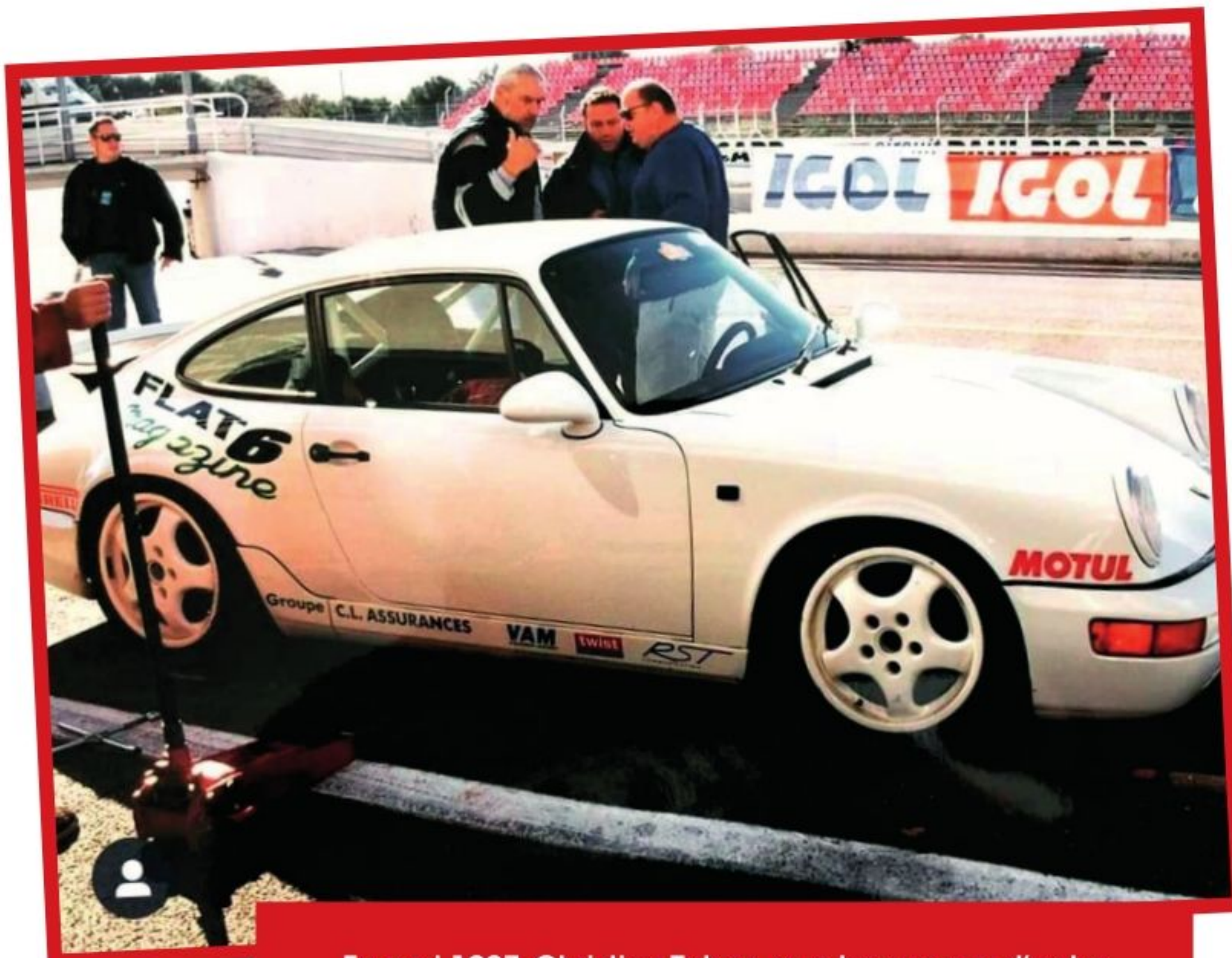
que l'on mettait sur la route. Je me rappelle avoir essayé la toute première livrée en France. Porsche nous l'avait confiée, à Marc Joly et à moi-même, nous devions faire des baptêmes à certains invités de la marque sur le circuit de Magny-Cours, on devait juste faire attention à ne pas trop solliciter les freins car le service technique n'avait même pas encore reçu les plaquettes et les disques spécifiques neufs. Nous sommes début 1999, et cette 996 mk1 GT3 nous était apparue dans une superbe livrée rouge indien. Elle a mis la barre d'emblée extrêmement haute, il faut se remettre dans le contexte de l'époque. Elle dépassait la barre fatidique des 300 km/h, grâce notamment à son incroyable moteur "Mezger" hérité, même si dégonflé, de la GT1 victorieuse au Mans l'année d'avant. C'était →

un ovni en matière de performances et d'efficacité sur le sec. Je me rappelle avoir roulé juste après sur la piste avec ma 964 N/GT, j'ai eu l'impression d'avoir cassé mon moteur, tellement, je me trainais avec ma RS, elle ne marchait pas en comparaison et les 100cv d'écart propulsaient la GT3 dans une autre dimension. S'il ne doit en rester qu'une dans les modernes, la seule Porsche à reprendre l'esprit de la marque, c'est la GT3, sur l'ensemble des générations mais la toute première de la lignée apporte bien sûr une magie supplémentaire ».

Il semblerait donc que ce qui prime et ce qui engendre au final un mythe, c'est de mettre une claque à la concurrence, voir même aux autres 911 contemporaines, histoire d'asseoir une suprématie indiscutable et incontestée. C'est d'ailleurs, ce que pense aussi **Philippe Breuille**, président du Porsche Club de Paris : « La recette était la même 26 ans auparavant. La 2.7 RS a marqué son temps, c'était l'arme absolue, il faut se remettre dans l'époque, on est en 1973 ! C'était un autre monde, comparé à tout ce qui existait. Elle se conduisait comme un vélo, car elle faisait à peine 975 kilos pour une puissance de 210 ch, et les performances étaient démentielles. Juste un exemple, le 0 à 100 km/h se bouclait en à peine plus de 5 secondes et demi, il y a bientôt 50 ans ! La 964 RS, que j'ai aussi eue, était beaucoup plus exigeante à emmener, surtout sous la pluie, où elle était très délicate. Très raide, sur l'autoroute, on partait facilement en aquaplaning, c'était une auto qui se méritait vraiment mais sur le sec, quel bonheur, et là aussi, c'était du plaisir pur à 200% et c'est très rare voire quasi inexistant aujourd'hui ».

Plus affûtées

Mais alors, techniquement, ces autos sont-elles vraiment différentes dans leur conception ou sont-elles un peu plus affûtées que la moyenne ? Et c'est Benoît Bourgoïn, patron du centre Porsche de Poitiers, et vainqueur avec ses équipes de la dernière édition du concours de restauration classique, organisé par Porsche France, qui répond à cette épineuse question. Mais avant qu'il nous donne son analyse, croyez-moi sur parole, notre homme en connaît un



En mai 1997, Christian Tahon, que beaucoup d'entre vous connaissent, avec l'une de ses 964 RS, sur le circuit Paul Ricard au Castellet. Pour l'anecdote, et d'après les souvenirs de Christian, en 1992, une 964 RS neuve coûtait 580.000 francs, et elle se négociait quatre, cinq ans après, aux alentours de 200.000 francs, soit ramené aux prix d'aujourd'hui 30 à 35.000 euros, cela laisse songeur !

sacré rayon sur la marque qu'il côtoie depuis sa plus tendre enfance.

Benoît Bourgoïn : « Il y a techniquement une similitude évidente entre ces trois 911. Pour faire simple, en 72, Porsche nous rend une copie incomplète avec la 2.7 RS Touring, qui était en fait une grosse 2.4 S. Mis à part les freins alu, un moteur qui cube un peu plus gros, et des sièges sport, les voitures sont identiques en tout point. J'aurai envie de dire qu'une 2.7 RS Touring est une grosse 2.4 S bien équipée, mais on a cependant déjà les balbutiements de ce que va être la vraie première RS, puis bien plus tard une GT3. Juste derrière, en 73, la marque lance la 2.7 RS Lightweight qui est, elle, une vraie sportive pure et dure, et là, à mes yeux, on a vraiment la naissance de la lignée ! Il y a une véritable différence

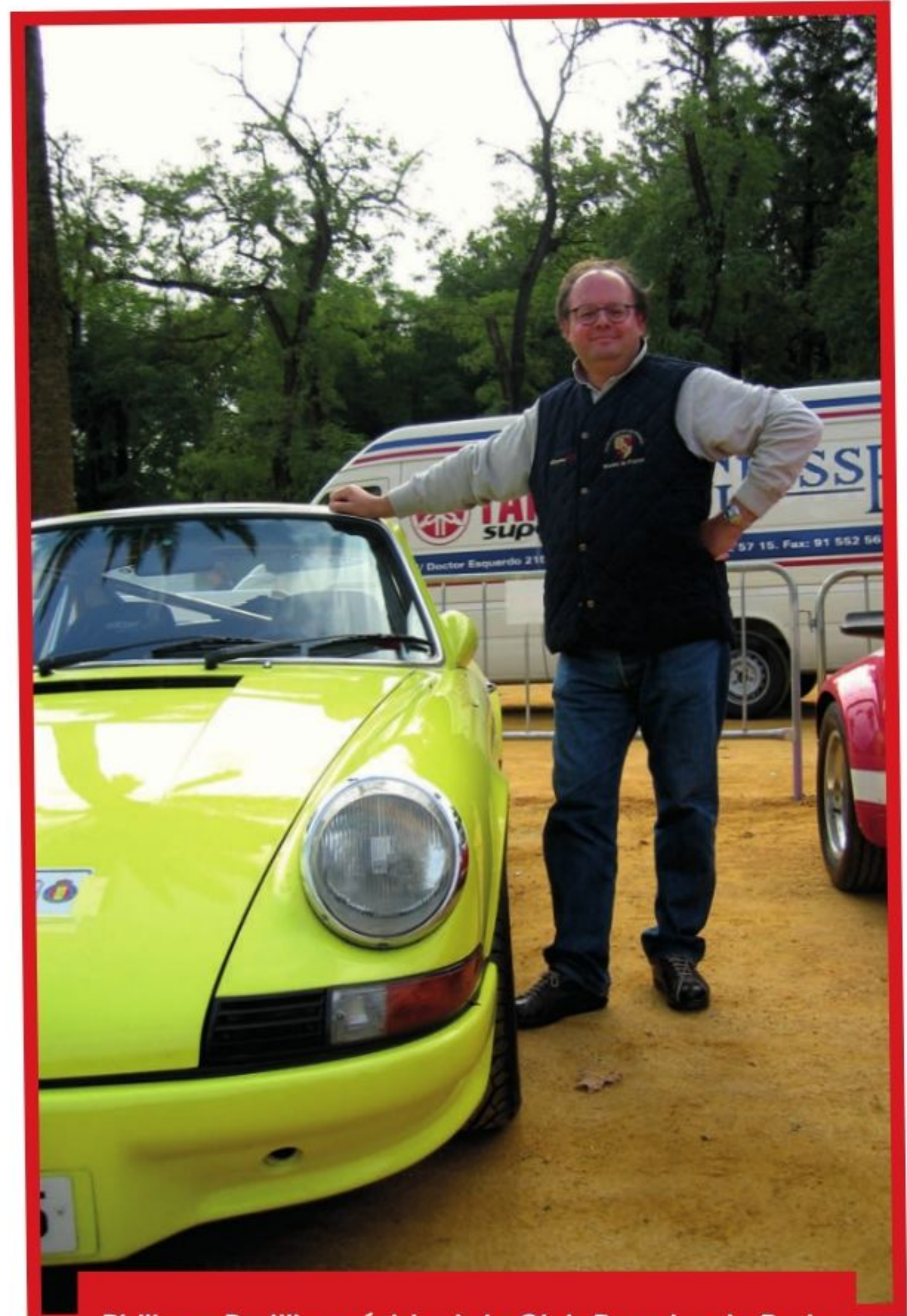


Cette photo prise au musée montre les générations de RS à partir de la 2.7, qui a forgé la légende. La version Touring, ici présente, était une 2.4 S avec le moteur 2.7 sortant 210 ch, et un look spécifique. Les rares versions lightweight étaient bien plus légères, donc un peu plus performantes

La 964 RS va marquer son époque car elle ré-introduit la griffe RS, et comme sa glorieuse aïeule, la 2.7 RS, elle fera la part belle aux teintes originales ! Pour info, en 1992, elle n'était pas beaucoup plus chère qu'une 964 Carrera 2, la différence de prix n'était que de 92.000 Francs, soit 14.000 euros d'aujourd'hui.



entre une 911 de l'époque et cette RS. Les moquettes sont moins épaisses, on supprime les sièges arrière, ou encore l'horloge du tableau de bord mais surtout les tôles de la caisse sont plus fines et les custodes arrière fixes. On chasse le poids partout pour offrir une base d'homologation à la 2.8 RSR. Les « Lightweight » sont vraiment des autos de course pour la route. Après 1973, Porsche a voulu relancer le label RS, mais les années 80 sont un peu vides, exceptée la confidentielle 3.2 Clubsport, qui était très proche d'une 3.2 standard, mise à part un très léger allègement et une paire de sièges sport. On va devoir attendre 1992 et la 964 RS, soit quasiment vingt ans, pour avoir de nouveau une 911 de route imaginée avec le même état d'esprit. Porsche affine les moquettes, rajoute des éléments en aluminium et magnésium comme le capot et les jantes, supprime les sièges arrière et les vitres électriques, pour traquer les kilos et les grammes superflus. Avant l'arrivée de la 996.1 GT3, Porsche lance une 993 RS qui est un entre deux parce qu'elle redevient un peu plus bourgeoise et moins radicale. Elle est équipée de la clim, de vitres électriques, l'auto s'est alourdie, elle s'éloigne de son origine sportive, et elle n'aura qu'un succès mitigé, parce que ses performances ne font pas vraiment oublier la 964 RS. Du coup, Porsche ne va pas se louper deux fois de suite, et lorsque la GT3 sort en 1999, c'est une explosion commerciale... on n'était pas habitué à avoir une auto de course homologuée, tout était mieux ! Le gap était dingue entre une 993 mitigée de 300cv et les 360 ch d'une GT3. Là on était vraiment sur une véritable sportive et puis elle avait le fameux bloc Mezger, victorieux à plusieurs reprises sur la GT1. Le système de suspension à doubles ressorts est issu des Porsche CUP, et puis l'auto est extrêmement rigide, car renforcée de partout. C'est vraiment l'une des meilleures 911 et puis personnellement, j'adore son look. Même si la 996 a été décriée lors de sa sortie en 1997, la GT3 se différencie vraiment d'une traditionnelle 996 Carrera. Elle a son petit côté Cup, quand on la voit, elle est trapue, son aileron en forme de boomerang, elle dégage une émotion, on voit immédiatement que ce n'est pas une auto conventionnelle. C'est clairement un futur collector, même si l'on a loupé son anniversaire, ses 20 ans l'an dernier à cause notamment de la crise sanitaire ». →



Philippe Bretille, président du Club Porsche de Paris, n'a pas hésité à inscrire sa 2.7 RS à des épreuves historiques, comme ici au Tour d'Espagne. Pour lui, ce modèle est sans hésitation l'une des toutes meilleures 911 de l'histoire, et l'une des autos avec laquelle il a pris le plus de plaisir, toutes Porsche confondues.



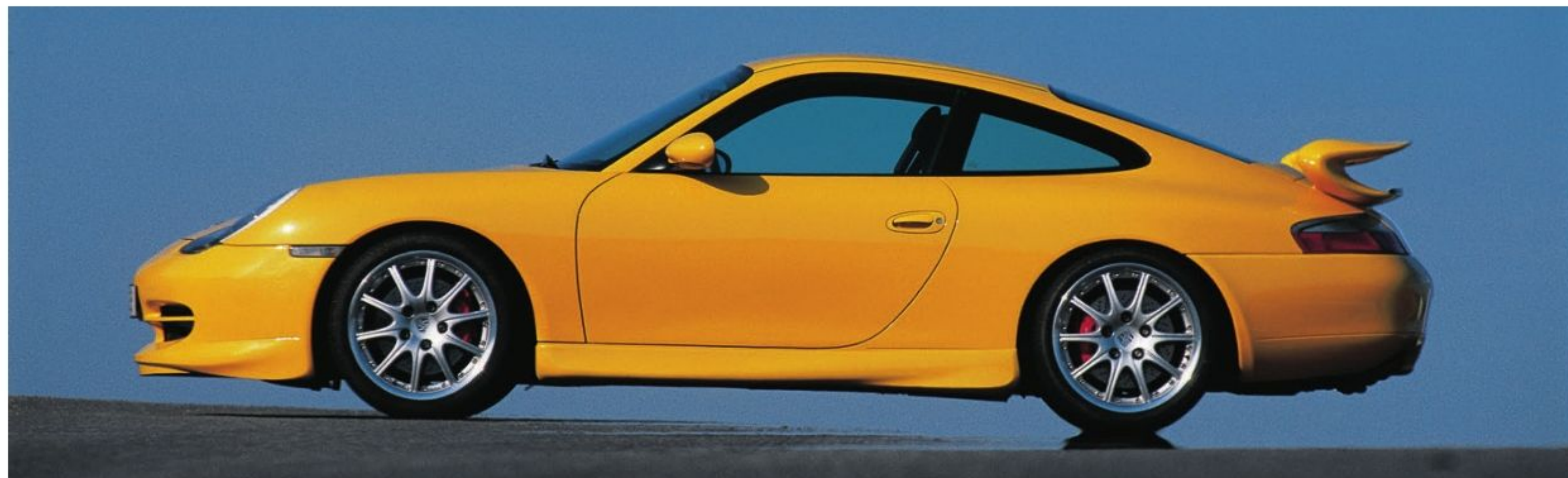
A chouchouter

Et si c'était, elle, la prochaine à chouchouter et à conserver précieusement dans son garage ? Demandons pour l'occasion à l'ami Régis Mathieu, amateur avisé et possesseur de l'une des plus belles collections de 356 et 911 classiques d'Europe.

Régis Mathieu : « C'est très simple, dans ma collection, très orientée classique et refroidissement à air, la seule 911 « moderne » que j'ai achetée, c'est la 996 GT3 série 1. Plusieurs choses, tout d'abord, c'est la première GT3 de l'histoire, mais c'est aussi la seule et unique GT3 à avoir été construite dans l'usine compétition de Porsche à Weissach. C'est aussi pour cela qu'elle profite de certaines pièces issues de la course, et notamment de la GT1. Déjà, ça, c'est exceptionnel et ça me pousse vers une auto comme celle-ci. Autre point extrêmement important à mes yeux, c'est son esthétique, sa ligne, sa pureté et ses formes très rondes. Lorsqu'on la regarde vue d'en haut, on dirait un galet. Elle est faite de douceur et son dessin est hyper harmonieux. Je suis persuadé qu'elle sera encore plus belle dans les années à venir. Elle a vraiment un truc particulier. J'aime également son moteur hyper rageur en haut dans les tours et sa finesse de pilotage. Mon fils Arthur, qui débute en GT3 Cup, m'a même dit lorsqu'il l'a essayée, qu'elle avait un feeling très particulier, que c'était comme une auto de course. Enfin, le nombre d'exemplaires

Dans le Centre-Ouest, le garage Bourgoin est depuis longtemps une référence. Benoit a d'ailleurs repris les rênes derrière son père Jacques. Il se partage aujourd'hui entre la restauration de classiques, la préparation d'autos de compétition et une activité commerciale et d'entretien des modernes. Dans tous les cas, si vous y allez, vous y trouverez votre bonheur !

produits est très faible et comparable aux deux autres. Il n'y a eu seulement que 1868 exemplaires de 996.1 GT3, c'est d'ores et déjà une 911 extrêmement rare, qu'il faut acheter aujourd'hui, car demain, il sera à mon avis trop tard. » Enfin, je laisserai le mot de la fin à Philippe qui résume bien ce que sont ces trois 911 d'exception. **Philippe Bretille :** « La 2.7 RS, la 964 RS et la 996.1 GT3 sont les trois meilleures, dans des époques différentes, elles ont marqué définitivement leur temps. Le génie de Porsche, c'est de créer la voiture qui nous fait dire que l'ancienne n'avance plus... on dit toujours, ça n'ira pas plus loin, c'est fini, et pourtant, ils arrivent toujours à progresser ! ». Les maîtres mots et la force de Porsche resteront les amis, le Plaisir, la Sportivité et la Polyvalence même pour des versions RS ou GT3 comme nos trois déesses. Et au final, c'est vraiment cela qui est le plus fort, le plus difficile à réaliser et que l'on ne retrouve que dans cette marque, qui créait comme cela au fil de son histoire de véritables icônes pour les générations futures. ●



La 996 GT3 série 1 commence sérieusement à intéresser les amateurs de Porsche exclusives et les collectionneurs ! Les modèles Club Sport sont d'ailleurs les plus difficiles à trouver, et elles n'ont pas d'identification spécifique, si ce n'est le code option M003. Autres indices, elles étaient toutes livrées en série avec un demi arceau vissé dans le compartiment arrière, un extincteur et les harnais.



*Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à
Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,
victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.*

boutique en ligne
www.fernandbachmann.com
#fernandbachmann





Porsche Clubs

France



Fédération des Clubs officiels

BP 1718

06004 NICE CEDEX 1

www.porscheclub.fr

Présidente: Dominique Desbordes

Secrétariat: Christophe Perrier / Commission de développement des clubs : Hervé Dujardin

Pour tout contact avec la Fédération : contact@porscheclub.fr

DATES PUBLIÉES SOUS RÉSERVE D'ANNULATIONS

Racing

Club Porsche Motorsport

Président: Patrick Vegeais

BP 10737 - 75827 Paris Cedex 17

www.porsche-club-motorsport-france.fr

■ 25 et 26 juin : Circuit du Val de Vienne (3e manche)

Classic

Club 911 Classic

Président: Philippe Bertrand

85, rue du Général Mer

73100 Aix les bains

www.911classic-porscheclub.fr

■ 5 juin : Vercors

■ 12 juin : Visite RS MOTORSPORT, British Passion et American Passion

■ 19 et 20 juin : Rallye touristique des Catalognes

Club 914 de France

Président: Johannes Roussel

9, rue du Rosenmeer

67560 Rosenwiller

www.914-porscheclub.fr

■ 5 et 6 juin : AG du club

Club 924/944/968 France

Président: Alain Simon

8, rue des Ecoles - 79260 La Creche

www.924-944-968-porscheclub.fr

■ 21 juin : Sortie Porscherie en Belgique

■ 28 juin : Sortie PMA 44

Club 928

Présidente : Isabelle Piovesan

3 avenue de la terrasse

95160 Montmorency

www.clubporsche928.fr

■ 10 juin : Balade touristique Pierre et patrimoine

■ 12 juin : Rallye touristique en Berry

■ 19 juin : Atelier Détaillant et nettoyage intérieur

■ 20 juin : Sharck-café 2 lieux : Vélizy et Vilaines sous-bois

Registre

Club RS de France

Président: Jean-Claude Bonhomme

1073 chemin de la Sablière - 13630 Eyragues

www.porscheclubsdefrance.com

■ 23 au 26 juin : 12ème Ronde des Lauzes

Club Spyder et Speedster

Président: Emmanuel Rochard

199 rue de Vaugirard - 75015 Paris

clubspyderspeedsterfrance@gmail.com

www.spyder-speedster-porscheclub.fr

■ 18 au 20 juin : Sortie en Savoie

Régionales

Club Alsace

Président: Francis Wantz

Hôtel Les Jardins d'Adalric

19 rue du Maréchal Koenig - 67210 Obernai

www.alsace-porscheclub.fr

■ 5 juin : Visite "500 Nocturnes" à l'Anneau du Rhin

■ 19 et 20 juin : Week End Grandes Vosges et Sungau

Club Aquitaine

Président: Bruno Colledani

7 rue Albert Camus - 33700 Mérignac

www.aquitaine-porscheclub.fr

■ 12 et 13 juin : Week-end touristique en Béarn

■ 25 juin : Apéritif de l'été

Club Atlantique

Président: Patrick Chauvet

Domaine des fontaines - 17340 Yves

www.atlantique-porscheclub.fr

Club Auvergne

Président: Marc Payan

7 Boulevard Léon Malfreyt

63000 Clermont-Ferrand

www.auvergne-porscheclub.fr

■ 13 juin : Balade régionale

■ 26 et 27 juin : Classic Days à Magny-Cours

■ 28 juin : Balade "Made in Cantal"

Club Bourgogne-Franche Comté

Président: Thierry Cortial

BP 90086

21703 Nuits Saint Georges Cedex

www.bfc-porscheclub.fr

■ 5 juin : Sortie Porsche Harley

■ 19 juin : RDV des Passionnés à Dijon

■ 19 et 20 juin : Bien être dans le Jura

■ 20 au 27 juin : Découverte de la Tchèque

■ 27 juin : Sortie en côte chalonnaise 2

Club Bretagne-Pays de Loire

Président: Philippe Ezanno

33 rue Marie Curie

44230 St Sébastien sur Loire

www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr

■ 20 juin : Balade en Ille et Vilaine

■ 26 juin : AG extraordinaire

■ 27 juin : Garden party

Club Centre

Président: André Fouquer

18 boulevard Pierre Segelle - 45000 Orléans

www.centre-porscheclub.fr

■ 20 juin : Sortie détente

■ 29 juin : Journée de roulage en monoplace

Club Champagne-Ardenne

Président: Christophe Bousrez

4 rue Marcel Dassault

51430 Tinquieux

www.champagne-ardenne-porscheclub.fr

■ 6 juin : Balade en Champagne - Pique-Nique - AG du Club 2020

■ 27 juin : Balade en FLANDRE+ Déjeuner La table des Jardins

Club Corse

Président: Yves Murati

Immeuble Gazzo, RN 193

20600 Furiani

www.corse-porscheclub.fr

■ 13 juin : Trouvons notre chemin

Club Le Mans

Président: Daniel Caillault

Domaine de Charmeuse,

19 allée Marie Curie - 72230 Ruaudin

www.lemans-porsche-club.fr

Club Lorraine

Président: Philippe Watelet

Novotel, Route d'Hauconcourt

57280 Maizieres Les Metz

www.lorraine-porscheclub.fr

■ 3 au 6 juin : Sortie AUVERGNE

■ 13 juin : Garden Party 12H à La Grange de Condé

Club Méditerranée

Président: Jean-Paul Viala

27 rue des roseaux

34750 Villeneuve les Maguelonnes

www.mediterranee-porscheclub.fr

■ 4 juin : Circuit du Luc

■ 6 juin : Journée des Nouveaux Membres

■ 12 et 13 juin : 14ème Fête des « Classics »



- 18 au 20 juin : 2ème Festival Porsche de Cannes
- 22 au 30 juin : Mare e Monti
- 26 et 27 juin : Soirée du club

Club Monaco

Président: Enrico Caruso
33 rue Millo - 98000 Monaco
www.monaco-porscheclub.fr

Club Nord-Picardie

Président: Thierry Rocq
126 rue de la Louvière - 59000 Lille
www.nord-picardie-porscheclub.fr

Club Normandie

Président: Gérard Courteille
2 rue Eudes Deslongchamps
14920 Mathieu
www.normandie-porscheclub.fr

- 12 et 13 juin : Pose nature et culture dans le Perche
- 19 et 20 juin : Découvertes en Cotentin
- 22 au 26 juin : Grande traversée des Alpes

Club Paris

Président: Philippe Bretille
12 rue Delabordère - 92200 Neuilly sur Seine
www.paris-porscheclub.fr

- 12 ou 19 juin : Déjeuner d'été

Club Pays de Savoie

Président: Alain Cornier
38 rue des Moissonneurs
73290 La Motte Servolex
www.savoie-porscheclub.fr

- 3 au 5 juin : Circuit du Luc
- 4 au 6 juin : Tourisme à Monaco
- 12 et 13 juin : Escapade vers les Alpilles
- 12 juin : Classique des Alpes
- 25 et 26 juin : Circuit Val de Vienne

Club Portes de Provence

Président: Didier Sanson
19 boulevard Marre-Desmarais
26200 Montélimar
www.portesdeprovence-porscheclub.fr

- 6 juin : Sur les traces de la Nougat Cup
- 11 au 13 juin : Alpes du Sud Sorties des 3 cols
- 19 juin : Café Croissants
- 27 juin : Ladies & Gentlemen

Club Rhône-Alpes

Président: Georges Clavier
43 montée du Château d'eau
38690 Flachères
www.rhone-alpes-porscheclub.fr

- 6 juin : Entre monts et collines
- 6 juin : Virée Beaujolaise
- 12 juin : Balade entre monts et vignobles
- 13 juin : Mettez les lentilles pour trouver la Verveine
- 12 et 13 juin : Fête des Classics
- 18 juin : Visite et soirée au Musée Confluence
- 18 et 19 juin : Nos Porsche s'évadent à Ste Max
- 19 et 20 juin : 2ème Festival Porsche Cannes
- 19 et 20 juin : Histoire d'eau
- 21 juin : Circuit de Ledenon
- 26 juin : Fête d'été au circuit du Laquais
- 28 juin : Circuit de Spa-Francorchamps

Club Roussillon

Président: Gilles Strobel
9 rue du Grenache - 66330 Cabestany
www.roussillon-porscheclub.fr

- 6 juin : RVA66 au Carré d'Or Perpignan
- 19 juin : Sortie circuit Motorland (Espagne)
- 25 juin : Soirée trimestrielle du club



Club Toulouse-Gascogne

Président: Jean-Jacques Seguy
71 impasse de la Bourgade
31670 Labège
www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr

- 26 et 27 juin : Week-end Terre et Mer (Languedoc)

Club Tourcoing

Président: Hervé Dujardin
31 rue de l'adjutant Chef Leroy
59200 Tourcoing
www.tourcoing-porsche.fr

- 13 juin : Entre Ciel et Terre
- 20 juin : Ladies Day du club Tg
- 23 juin : Pèlerinage de St Christophe à Tourcoing
- 27 juin : Endurance karting à Ostricourt

356

356 Club de France

Président: Pierre Gosselin
54 rue Perronet - 92200 Neuilly sur Seine
<http://356.typepad.fr>

Étrangers

Club Austral

Président: Laurent Payet
4 impasse Lee Fong Chi
97437 Sainte Anne
contactpca298@gmail.com

- 25 au 27 juin : Porsche La Kour

Club Belgium

Grand'Route/Grote baan 395
B 1620 Drogenbos
www.porsche-club-belgium.be

Club Classic Belgique

Oude baan 39, 2530 Boecheut
www.porsche-classic-club.be

Club Francorchamps

Président: Hugues Vanderbecken
Contact: Philippe Cornélis
www.porscheclubfrancorchamps.be

Club Classic Luxembourg

Président: Marc Olsem
www.porsche-classic-club.lu

Club Luxembourg

Président: Jean-marie Kuborn
34, Avenue Lamort-Velter L-5574 Remich
www.pcl.lu

Club Andorra

Président: Josep Coma
Xalet Coma, rue La Sobrevia
AD 500 Andorre La Vielle - Andorre
www.clubporscheandorra.ad

Club Porsche 356 de Suisse

Président: Frank Baumann
www.porsche-356-club.ch

Club Porsche 3 Lacs

Président: Andrea Rizzo
Case postale 2065 - 2000 Neuchâtel
www.cp3lacs.ch

Club Jura

Bellevoie 18, CH 2800 Delémont
www.porsche-club-jura.ch

356 Espagne

Président: Andreu Casas
Calle Roger de Lluria 118, 5º 2º
08037 Barcelona
www.porsche-club356spain.com

Pays Basque et Navarre

Contact: Jose ramon Amorena de Auz
www.clubporschepaisvascoynavarra.com

Club Great Britain

Cornbury House, Cotswold Business Village,
London Road, Moreton-in-Marsh,
Gloucestershire GL56 0JQ
www.porscheclubgb.com

Registro Italiano Porsche 356

Président: Renzo Ponzanelli
Via Faustinella 3-7,
25015 Desenzano del Garda (BS), Italie
www.registroitalianoporsche356.it

Club 356 Portugal

Président: Joao De Castro
Av. do Lago, 510, 2765-420 Estoril, Portugal
www.porsche-club-356-portugal.pt

La vie des Clubs



Porsche Clubs
France



Dans le cadre du partenariat entre la fédération des clubs Porsche de France et Flat 6 magazine, nous vous proposons chaque mois, une double page dans laquelle les clubs pourront raconter ou annoncer leurs événements.



PORSCHE CLUB NORD PICARDIE

Aurore sous les feux de la rampe

Membre du Porsche Club Nord Picardie, Aurore a participé avec sa 996 Turbo au tournage du film « Tempête », suite à une demande de la production adressée au service presse de Porsche France et retransmise à la Fédération des clubs Porsche de France. Produit par Maxime Delaunay et réalisé par Christian Duguay, ce long métrage sortira en salles au premier trimestre 2022. Outre la 996 Turbo d'Aurore, Mélanie Laurent, Pio Marmaï, Carole Bouquet et Danny Huston (fils du réalisateur John Huston) sont les acteurs principaux de cette adaptation du roman « Tempête au haras » qui retrace le parcours d'une petite fille qui rêve de devenir jockey. Cette expérience a été l'occasion pour Aurore de rencontrer le monde du cinéma et des personnes tout à fait exceptionnelles. L'équipe du tournage était vraiment sympathique et toujours à l'écoute malgré un timing d'enfer. "A refaire si une autre opportunité se présente" commente-t-elle en nous rapportant les anecdotes suivantes : La voiture était trop propre et a donc été « salie » extérieurement par les équipes techniques. La scène est censée se tenir dans un haras de la Manche... elle a donc été ré-immatriculée dans le 50. Carole Bouquet et Danny Huston qui tournent avec l'auto ont été impressionnés par "la bête" (intérieur Porsche Exclusive) et ont été très respectueux de celle-ci. Pour chacune des prises de vues, 6 à 7 essais minimum sont indispensables... ce qui veut dire que pour la minute 30 environ d'apparition de la 996, 2h30 de tournage hors montage ont été nécessaires ! La 996 n'apparaît qu'à une époque... pour les séquences des années 2010, la production a choisi... une Panamera



PORSCHE CLUB ROUSSILLON

300ème adhésion

Le Porsche Club Roussillon va très prochainement enregistrer sa 300ème adhésion ! Créé en janvier 2014, entré à la fédération des Porsche Clubs de France en janvier 2015, l'un des plus jeunes clubs de la fédération va très prochainement enregistrer sa 300ème adhésion.

Domage que les aléas de la vie ne permettent pas aux membres de conserver leur passion pour la marque et donc au club de conserver ses membres. Pour exemple en 2014, 40 membres étaient inscrits au club, ce sont les membres fondateurs de cette belle aventure, il n'en reste aujourd'hui que 17. C'est dire combien le turn-over est important ! Pourtant le rythme des adhésions est toujours aussi soutenu, car si une trentaine d'adhérents nous quittent chaque début d'année, c'est entre quarante et cinquante nouveaux membres qui nous rejoignent en cours d'année, et cela se confirme quand bien même la crise sanitaire persiste.

Bien entendu le 300ème adhérent au Porsche Club Roussillon sera choyé comme il se doit de l'être et recevra en plus de la panoplie habituelle réservée aux nouveaux membres, le livre de Michel Artéro « Porsche Community »



PORSCHE CLUB BRETAGNE PAYS DE LOIRE

Breizh' Cup 2021

Du 1er au 3 octobre, venez vous oxygéner face à la mer d'Iroise !

La quatrième édition vous réserve de belles surprises ! Après avoir exploré les côtes des Légendes, de granit Rose et d'Émeraude au cours des trois précédentes éditions, nous vous proposons cette année, de venir vous oxygéner face à la mer d'Iroise. Vous découvrirez la presqu'île de Crozon, le village de pêcheur de Camaret et sa belle chapelle de Rocamadour. Notre circuit vous guidera aussi sur la côte de Cornouaille vers la Pointe du Raz, Douarnenez, Audierne, et sans oublier l'un des plus beaux villages de France, Locronan.

Le Porsche Club Bretagne Pays de Loire aura le plaisir de vous y accueillir sous le signe de l'amitié et convivialité. Vous trouverez sur le site du Porsche Club Bretagne Pays de Loire le programme détaillé de l'évènement. Ouverture des Inscriptions courant juin, sur le site du Club : <http://www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr>

Kenvo Emberr (A bientôt)

Contact : tourisme@bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr



PORSCHE CLUB 911 CLASSIC

Maintenant que la trajectoire de déconfinement est bien connue il est temps de faire le point sur les sorties à venir. En juin, le 05 ou le 06 suivant les régions, nous renouvelerons notre sortie « découverte du club ». Si vous êtes possesseurs d'une 911 classic (sous-entendu air-cooled) n'hésitez pas à venir vous joindre à nous pour découvrir l'ambiance du club. Tous les détails seront disponibles sur le site www.911classic-porscheclub.fr à la rubrique : Calendrier.

Vous pouvez également prendre contact avec l'un de nos délégués régionaux. La carte des régions et l'ensemble des coordonnées se trouvent à la rubrique : Le club et adhésions/le bureau et le comité exécutif.

Cette sortie ne sera pas la seule du mois de juin. Dans le grand-est nous visiterons quelques spécialistes de la voiture ancienne, et pas que des Porsche, dans le sud-ouest une balade vous fera découvrir les deux Catalogne. Juillet ne marquera pas de pause, pique-nique en région parisienne, balade dans les grands cols de Savoie et Haute Savoie. Tout ceci ne représente qu'une partie des réjouissances. Pour tout savoir, direction la rubrique Calendrier du site. Toujours sur le site vous trouverez le compte-rendu et les photos de quelques sorties que nous avons pu mettre en place. Vous y trouverez aussi les photos d'un tournage sur la marque Porsche. Nous avons en effet été sollicité par une société de production œuvrant pour des chaînes régionales, normandes notamment. Certains de nos adhérents de l'ouest ont participé et sont venus raconter leur histoire et leur passion pour la marque Porsche. Un grand moment. En complément à ces sorties, le club a mis en place dans chaque région un groupe WhatsApp. Notre idée était d'utiliser cette plateforme pour maintenir le lien entre les membres d'une région en ces périodes de restrictions. Et bien cela va au-delà de toutes nos espérances. Les échanges sont nombreux, des roulages ou des rassemblements café, croissants, s'organisent entre membre d'une même région, les idées de sorties fusent, certains membres s'engagent dans l'organisation de ces sorties. La passion pour l'automobile n'est pas morte, loin de là. Réjouissant dans cette période de plus en plus autophobe. Et là il faut rendre hommage à nos délégués régionaux. Merci à eux qui animent et dynamisent au quotidien ces régions qui font la vie de notre club. Pour conclure n'oubliez pas : prochain rendez-vous la « sortie découverte du club ». Si vous êtes déjà adhérents venez nombreux. Si vous ne l'êtes pas encore venez découvrir la convivialité et la passion Porsche qui sont les moteurs de ce club.



COMPRENDRE LES ÉTATS

Depuis l'an passé, la cote que nous publions chaque année au mois de mai est devenue officiellement la cote Flat 6, et elle est répercutée en tant que telle chaque mois. Quelques explications s'imposent, état par état.

ÉTAT CONCOURS

Il ne concerne que les oldtimers et les youngtimers, autrement dit toutes les Porsche jusqu'à la 993 incluse. L'état concours, c'est globalement quelque chose que 98% d'entre nous ne toucheront jamais dans une vie. On parle ici de Porsche absolument raides de neuves, au boulon près, très peu kilométrées, pouvant prétendre à remporter de véritables concours de haut niveau (et pas des concours d'élégance comme on en pratique régulièrement dans nos concentrations à la française).

Ajoutons que c'est souvent le prix proposé par un professionnel, et qu'il existe globalement deux variantes : soit on parle d'une auto sortant d'une restauration complète et sans compromis. Soit on parle d'une auto qui sera restée dans un jus exceptionnel, avec la patine qui va bien, style une 911 2.0 S de 66 qui n'aurait jamais été repeinte, avec un ou deux propriétaires, et qui aurait été conservée à l'abri de tous les outrages du temps en ayant peu roulé.

PARFAIT ÉTAT

Ne rêvez pas : si vous possédez une Porsche d'avant 1998, vous serez bien peu nombreux à pouvoir réellement revendre un parfait état. Pour cela, il faut une auto absolument irréprochable, qui aurait plutôt peu roulé, à condition de pouvoir justifier le kilométrage, totalement d'origine (dont la couleur, notamment), et généralement vendue par un professionnel. En ce qui concerne les modèles récents, le parfait état correspond également à des Porsche avec des kilométrages bien en-dessous de la moyenne, avec zéro défaut, vendus avec garantie (donc plutôt par un professionnel). Là aussi, il est important de ne pas trop rêver, et de rester raisonnable quant au prix demandé, surtout en cette période très incertaine.

LA COTE FLAT 6

Tous les ans depuis que nous faisons notre grande enquête sur les tendances, la cote que nous vous proposons est la moyenne entre le bon et le parfait état, qui correspond en réalité à la plupart des transactions, et aux prix réels de vente. C'est la cote de référence, autant pour les Classic que pour les modernes, celle qui colle le plus au marché réel. Et pour mieux enfoncer le clou, nous avons décidé de l'intégrer chaque mois dans notre tableau de tous les états. Marquée en rouge, c'est elle qui devra attirer votre attention, plus que les rarissimes états concours, et les parfaits états rarement atteints.

BON ÉTAT

On pourrait dire que c'est le gros du marché, mais il faut ici encore séparer les anciennes des modernes. Pour les anciennes, on parle ici de modèles parfaitement roulants, sans soucis à prévoir, mais ne pouvant cacher leur âge. Ce sont des Porsche qui ont vécu normalement, tout en étant correctement entretenues, et c'est le plus souvent ce qui devrait correspondre au prix des particuliers pour des modèles normaux.

Du côté des récentes, le bon état est celui d'un modèle vendu par un particulier, sans garantie, avec un kilométrage normal (voir notre tableau des kilométrages normaux), et qui, là aussi, ne peut cacher qu'il a bien vécu. Il n'y a normalement pas de gros frais à prévoir, même s'il y a de petits défauts.

ÉTAT MOYEN

Il ne concerne que les anciennes, jusqu'à 1998, et il s'agit de modèles un peu fatigués, qui nécessiteront quelques frais avant d'envisager de faire de longs trajets avec. La traçabilité pourra être approximative, et disons que tout pourra être un peu approximatif. À réserver à ceux qui n'ont pas peur de faire un peu de mécanique et de carrosserie, ou aux aventuriers, ou à ceux qui ont juste envie de rouler de temps en temps en Porsche, sans grande exigence.

A RESTAURER

Là aussi, cela ne concerne que les anciennes, et le message est clair : ce sont des Porsche qui ne pourront pas prendre la route sans un véritable travail de mécanique et/ou de carrosserie, voire des modèles accidentés et non, ou très mal, réparés.



ANNÉE	KILOMÉTRAGE NORMAL
5 ans	75 000 km
10 ans	125 000 km
15 ans	160 000 km
20 ans	185 000 km



OLDTIMERS 1964-1973



MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.0	1964	550 000	325 000	300 000	275 000	220 000	150 000
911 2.0	1965/1967	250 000	160 000	140 000	120 000	100 000	70 000
912	1965/1969	72 000	47 000	34 000	22 000	16 000	10 000
911 L 2.0	1968	141 000	91 000	71 000	51 000	35 000	20 000
911 T 2.0	1968/1969	132 000	84 000	67 000	50 000	31 000	20 000
911 S 2.0 - 160 ch	1967/1968	310 000	190 000	160 000	130 000	90 000	60 000
911 E 2.0	1969	143 000	95 000	83 000	71 000	42 000	26 000
911 S 2.0 - 170 ch	1969	300 000	190 000	165 000	140 000	90 000	60 000
911 T 2.2	1970/1971	131 000	86 000	71 000	56 000	26 000	15 000
911 E 2.2	1970/1971	143 000	100 000	78 000	61 000	32 000	21 000
911 S 2.2	1970/1971	250 000	160 000	135 000	110 000	80 000	60 000
911 T 2.4	1972/1973	143 000	95 000	75 000	55 000	32 000	21 000
911 E 2.4	1972/1973	155 000	115 000	80 000	65 000	47 000	36 000
911 S 2.4	1972/1973	251 000	161 000	131 000	101 000	61 000	40 000
2.7 RS Touring	1973	750 000	490 000	440 000	390 000	290 000	190 000
2.7 RS Light	1973	900 000	725 000	650 000	575 000	350 000	250 000

MOTEURS AVANT



924	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
924 2.0 125 ch	1976/1985	11 000	7 000	4 000
924 Turbo 170 ch	1979/1980	25 000	20 000	14 000
924 Turbo 177 ch	1981/1984	27 000	22 000	15 000
924 Carrera GT	1981	78 000	68 000	55 000
924 S 150/160 ch	1986	15 000	11 000	5 000
944	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
944 160/163/165 ch	1982/1989	19 000	14 000	7 000
944 S	1987/1988	21 000	16 000	11 000
944 S2	1989/1991	24 000	19 000	14 000
944 S2 Cabriolet	1989/1991	35 000	25 000	15 000
944 Turbo 220 ch	1985/1988	26 000	20 000	14 000
944 Turbo Cup 250 ch	1988	57 000	47 000	37 000
944 Turbo 250 ch	1988/1991	42 000	32 000	22 000
944 Turbo Cabriolet	1991	49 000	39 000	29 000
968	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
968	1992/1995	31 000	22 000	13 000
968 Club Sport	1993/1995	47 000	37 000	27 000
968 Cabriolet	1992/1995	38 000	28 000	18 000
928	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
928 240 ch	1978/1982	31 000	21 000	11 000
928 S 300 ch	1980/1983	32 000	22 000	12 000
928 S 310 ch	1984/1986	33 000	23 000	13 000
928 S4 320 ch	1987/1991	41 000	31 000	21 000
928 GT 330 ch	1989/1991	50 000	40 000	30 000
928 GTS 350 ch	1992/1995	66 000	56 000	46 000

914



914	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
914/4 1.7		24 000	19 000	14 000
914/4 2.0		33 000	26 000	19 000
914/6		91 000	80 000	69 000

LA COTE DE FLAT6 MAGAZINE

YOUNGTIMERS 1974-1998



MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.7	1974/1977	65 000	42 000	32 000	22 000	13 000	9 000
911 S 2.7	1974/1975	86 000	52 000	40 000	28 000	17 000	10 000
Carrera 2.7	1974/1975	265 000	170 000	125 000	80 000	42 000	25 000
930 Turbo 3.0	1975/1977	255 000	150 000	120 000	90 000	52 000	31 000
912 E	1976	55 000	30 000	24 000	18 000	10 000	6 000
911 Carrera 3.0	1976/1977	109 000	72 000	55 000	37 000	24 000	10 000
930 Turbo 3.3	1978/1988	150 000	100 000	80 000	60 000	35 000	25 000
911 SC	1978/1983	63 000	46 000	38 000	30 000	17 000	10 000
911 SC Cabriolet	1982/1983	67 000	56 000	44 000	32 000	21 000	15 000
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	68 000	54 000	43 000	32 000	20 000	14 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	83 000	58 000	45 000	32 000	21 000	15 000
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	82 000	62 000	47 000	32 000	21 000	15 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	92 000	68 000	51 000	34 000	26 000	16 000
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	220 000	155 000	135 000	105 000	80 000	
911 Carrera 3.2 Speedster étroit	1989	300 000	260 000	230 000	200 000	100 000	
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	200 000	132 000	100 000	68 000	40 000	30 000
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	200 000	137 000	110 000	83 000	40 000	30 000
SUPERCARS	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
959	1987/1988	1 500 000	950 000	800 000	650 000	450 000	
964	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
964 Carrera 4	1989/1994	73 000	57 000	47 000	37 000	24 000	18 000
964 Carrera 2	1990/1994	75 000	58 000	49 000	40 000	24 000	18 000
964 Carrera 2/4 cab	1990/1994	79 000	61 000	52 000	43 000	27 000	21 000
964 Targa	1990/1994	84 000	65 000	55 000	46 000	29 000	23 000
964 RS	1992	255 000	190 000	145 000	100 000	67 000	41 000
964 Turbo 3.3	1991/1992	185 000	120 000	95 000	70 000	47 000	31 000
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	171 000	113 000	91 000	69 000	45 000	29 000
964 Carrera 4 jubile	1992	172 000	124 000	102 000	80 000	51 000	30 000
964 Speedster Carrera 2	1993	265 000	160 000	130 000	100 000	72 000	
964 Turbo 3.6	1993/1994	281 000	186 000	156 000	126 000	91 000	
993	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
993 272 ch Carrera	1994/1995	77 000	56 000	46 000	36 000	28 000	
993 272 ch Carrera 4	1995	77 000	59 000	47 000	35 000	28 000	
993 272 ch Carrera Cabriolet 2/4	1994/1995	81 000	64 000	53 000	42 000	31 000	
993 RS	1995/1996	260 000	220 000	200 000	180 000	140 000	
993 RS Clubsport	1995/1996	305 000	265 000	245 000	225 000	190 000	
993 Turbo	1995/1998	199 000	141 000	119 000	97 000	69 000	
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	75 000	63 000	50 000	37 000	27 000	
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	75 000	63 000	50 000	37 000	27 000	
993 Targa	1996/1998	90 000	68 000	57 000	46 000	35 000	
993 285 ch 2/4 Cabriolet	1996/1998	91 000	72 000	61 000	50 000	36 000	
993 Carrera 4S	1996/1998	118 000	88 000	72 000	56 000	42 000	
993 GT	1996/1997	1 600 000	950 000	800 000	650 000	500 000	
993 Carrera S	1997/1998	122 000	90 000	74 000	58 000	47 000	
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	142 000	112 000	87 000	62 000	48 000	
993 Turbo S	1998	400 000	300 000	260 000	220 000	130 000	

Targa : Pour les lunette souple, compter 40% de plus que pour un coupé, et même 50% pour les 912 ! Pour les Oldtimer Targa avec toit en dur, le prix est équivalent entre Targa et Coupé. Pour les caisses G, idem, les Targa valent plus cher que les coupés (5 à 10 %).



LES RÉCENTES

BOXSTER	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Boxster 2.5	1997/1999	16 000	13 000	10 000
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	17 000	14 000	11 000
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	20 000	17 000	14 000
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	18 000	15 000	12 000
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	21 000	19 000	17 000
Boxster 986 S 550	2004	32 000	30 000	28 000
Boxster 987 2.7 240 ch	2005/2006	24 000	21 000	18 000
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	27 000	24 000	21 000
Boxster 987 2.7 245 ch	2007/2009	25 000	22 000	19 000
Boxster 987 S 3.4 295 ch	2007/2009	30 000	28 000	26 000
Boxster RS 60	2008	44 000	40 000	36 000
Boxster S PDE 2	2009	47 000	42 000	37 000
Boxster 2.9	2009/2012	36 000	30 000	24 000
Boxster S 3.4 310 ch	2009/2012	41 000	36 000	31 000
Boxster S Black Edition	2011/2012	48 000	43 000	38 000
Boxster Spyder 987	2011/2012	70 000	65 000	60 000
Boxster 981 2.7	2013/2016	56 000	46 000	36 000
Boxster 981 S	2013/2016	61 000	51 000	41 000
Boxster 981 GTS	2014/2016	77 000	67 000	57 000
Boxster 981 Black Edition	2016	58 000	48 000	38 000
Boxster Spyder 981	2016	101 000	91 000	81 000
718 Boxster	2016/...		dep. 45 000	
718 Boxster S	2016/...		dep. 55 000	
718 Boxster GTS phase 1	2018/2020	90 000	80 000	70 000
718 Boxster T	2019/...		dep. 60 000	

CAYMAN	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Cayman S	2006/2009	32 000	28 000	24 000
Cayman 2.7	2007/2009	27 000	23 000	19 000
Cayman S PDE 1	2008	40 000	35 000	30 000
Cayman Sport	2009	47 000	42 000	37 000
Cayman 2.9	2009/2012	36 000	29 000	22 000
Cayman S 320 ch	2009/2012	41 000	35 000	29 000
Cayman S Black Edition	2011/2012	48 000	43 000	38 000
Cayman R	2011/2013	65 000	60 000	55 000
Cayman 981 2.7	2013/2016	54 000	44 000	34 000
Cayman 981 S	2013/2016	63 000	53 000	43 000
Cayman 981 GTS	2015/2016	76 000	66 000	56 000
Cayman 981 Black Edition	2016	59 000	49 000	39 000
Cayman 981 GT4	2015/2016	96 000	86 000	76 000
718 Cayman	2016/...		dep. 44 000	
718 Cayman S	2016/...		dep. 52 000	
718 Cayman GTS phase 1	2018/...	89 000	79 000	69 000
718 Cayman T	2019/...		dep. 55 000	



LA COTE DE FLAT6 MAGAZINE



996	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
996 3.4 Carrera	1997/2001	30 000	25 000	20 000
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	30 000	25 000	20 000
996 3.4 Carrera Cab	1997/2001	34 000	29 000	24 000
996 3.4 Carrera 4 Cab	1998/2001	35 000	30 000	25 000
996 Millennium	2000	44 000	40 000	36 000
996 GT3 360 ch	2000/2001	79 000	69 000	59 000
996 Turbo	2000/2005	59 000	53 000	47 000
996 GT2 462 ch	2001/2003	125 000	105 000	85 000
996 3.6 Carrera	2002/2004	36 000	32 000	28 000
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	37 000	32 000	27 000
996 3.6 Carrera Cab	2002/2004	38 000	34 000	30 000
996 3.6 Carrera 4 Cab	2002/2005	38 000	34 000	30 000
996 Targa	2002/2005	41 000	36 000	31 000
996 Carrera 4S	2002/2005	46 000	40 000	34 000
996 GT3 381 ch	2003/2005	86 000	76 000	66 000
996 GT3 RS	2004	170 000	140 000	110 000
996 Anniversaire	2004	58 000	53 000	48 000
996 Carrera 4S Cab	2004/2005	48 000	44 000	40 000
996 Turbo Cab	2004/2005	71 000	66 000	61 000
996 GT2 483 ch	2004/2005	265 000	240 000	215 000
996 Turbo S	2005	85 000	80 000	75 000
996 Turbo S Cab	2005	101 000	96 000	91 000
997	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
997 Carrera 325 ch	2005/2008	45 000	40 000	35 000
997 Carrera S 355 ch	2005/2008	53 000	45 000	37 000
997 Carrera Cab 325 ch	2005/2008	51 000	46 000	41 000
997 Carrera S Cab 355 ch	2005/2008	56 000	49 000	42 000
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	45 000	40 000	35 000
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	57 000	49 000	41 000
997 Carrera 4 Cab 325 ch	2006/2008	50 000	45 000	40 000
997 Carrera 4S Cab 355 ch	2006/2008	59 000	53 000	47 000
997 GT3 3.6	2006/2008	90 000	85 000	79 000
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	54 000	49 000	44 000
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	59 000	54 000	49 000
997 Turbo 3.6	2007/2009	78 000	70 000	62 000
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	145 000	120 000	95 000
997 Turbo Cab 3.6	2008/2009	79 000	74 000	69 000
997 GT2	2008/2009	150 000	130 000	110 000
997 Carrera 345 ch	2009/2011	57 000	52 000	47 000
997 Carrera Cab 345 ch	2009/2011	62 000	57 000	52 000
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	65 000	60 000	55 000
997 Carrera S Cab 385 ch	2009/2011	71 000	64 000	57 000
997 Carrera 4 345 ch	2009/2012	59 000	54 000	49 000
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2012	66 000	59 000	52 000
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	70 000	62 000	54 000
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	72 000	66 000	60 000
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	69 000	64 000	59 000
997 Targa 4S 385 ch	2009/2013	77 000	71 000	65 000
997 Sport Classic	2010	320 000	310 000	300 000
997 GT3 3.8	2010/2011	110 000	100 000	90 000
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	154 000	142 000	130 000
997 Turbo 3.8	2010/2013	97 000	87 000	77 000
997 Turbo Cab 3.8	2010/2013	100 000	91 000	82 000
997 Turbo S	2010/2013	106 000	96 000	86 000
997 Turbo S Cabriolet	2010/2013	331 000	311 000	291 000

997 GT2 RS	2011	330 000	310 000	290 000
997 Carrera GTS	2011/2012	83 000	77 000	71 000
997 Carrera GTS Cab	2011/2012	89 000	83 000	77 000
997 Black Edition	2011	68 000	63 000	58 000
997 Black Edition Cab	2011	73 000	68 000	63 000
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	330 000	320 000	310 000
997 Speedster	2011	290 000	280 000	270 000
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	87 000	81 000	75 000
997 Carrera 4 GTS Cab	2011/2012	93 000	87 000	81 000
991	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
991 Carrera	2012/2015	81 000	71 000	61 000
991 S	2012/2015	87 000	77 000	67 000
991 Carrera Cab	2012/2015	89 000	79 000	69 000
991 S Cab	2012/2015	95 000	85 000	75 000
991 Carrera 4	2013/2015	87 000	77 000	67 000
991 Carrera 4S	2013/2015	95 000	85 000	75 000
991 Carrera 4 Cab	2013/2015	93 000	83 000	73 000
991 Carrera 4S Cab	2013/2015	101 000	91 000	81 000
991 GT3	2014/2016	134 000	114 000	94 000
991 Turbo	2014/2016	126 000	111 000	96 000
991 Turbo Cab	2014/2016	137 000	122 000	107 000
991 Turbo S	2014/2016	139 000	124 000	109 000
991 Turbo S Cab	2014/2016	147 000	132 000	117 000
991 50 ans	2014	152 000	142 000	132 000
991 Targa 4	2014/2016	106 000	96 000	86 000
991 Targa 4 S	2014/2016	121 000	111 000	101 000
991 GTS	2015/2016	113 000	103 000	93 000
991 GTS Cab	2015/2016	123 000	113 000	103 000
991 C4 GTS	2015/2016	114 000	104 000	94 000
991 C4 GTS Cab	2015/2016	123 000	113 000	103 000
991 Targa 4 GTS	2015/2016	141 000	131 000	121 000
991 Black Edition	2015/2016	87 000	77 000	67 000
991 Black Edition Cab	2015/2016	99 000	89 000	79 000
991 GT3 RS	2015/2017	169 000	154 000	139 000
991 Carrera ph 2	2016/2019	95 000	85 000	75 000
991 Carrera S ph 2	2016/2019	111 000	101 000	91 000
991 Carrera Cab ph 2	2016/2019	109 000	99 000	89 000
991 Carrera S Cab ph 2	2016/2019	119 000	109 000	99 000
991 Carrera 4 ph 2	2016/2019	106 000	96 000	86 000
991 Carrera 4 S ph 2	2016/2019	116 000	106 000	96 000
991 Carrera 4 Cab ph 2	2016/2019	116 000	106 000	96 000
991 Carrera 4S Cab ph 2	2016/2019	124 000	114 000	104 000





991 Targa 4 ph 2	2016/2019	125 000	115 000	105 000	
991 Targa 4S ph 2	2016/2019	129 000	119 000	109 000	
991 Turbo ph 2	2016/2019	150 000	140 000	130 000	
991 Turbo S ph 2	2016/2019	169 000	159 000	149 000	
991 Turbo Cab ph 2	2016/2019	161 000	151 000	141 000	
991 Turbo S Cab ph 2	2016/2019	177 000	167 000	157 000	
991 R	2016	310 000	290 000	270 000	
991 S Endurance Edition	2017	135 000	125 000	115 000	
991 GTS ph 2	2017/2019	124 000	112 000	104 000	
991 GTS Cab ph 2	2017/2019	136 000	126 000	116 000	
991 C4 GTS ph 2	2017/2019	135 000	125 000	115 000	
991 C4 GTS Cab ph 2	2017/2019	142 000	132 000	122 000	
991 Targa 4 GTS ph 2	2017/2019	146 000	136 000	126 000	
991 GT3 ph 2	2017/2019	160 000	150 000	140 000	
991 Turbo S Exclusive Series	2017	330 000	315 000	300 000	
991 GT2 RS	2018/2019	365 000	350 000	335 000	
991 GT3 Touring	2018/2019	170 000	160 000	150 000	
991 Carrera T	2018/2019	106 000	96 000	86 000	
991 GT3 RS	2018/2019	227 000	217 000	207 000	
991 Speedster	2019	369 000	349 000	329 000	
SUPERCARS		ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Carrera GT	2003/2006	780 000	680 000	580 000	
918 Spyder	2013/2015	1 200 000	1 100 000	1 000 000	

992	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
992 Carrera	2019/....		dep. 105 000	
992 Carrera Cabriolet	2019/....		dep. 119 000	
992 Carrera 4	2019/....		dep. 110 000	
992 Carrera 4 Cabriolet	2019/....		dep. 120 000	
992 Carrera S	2019/....		dep. 115 000	
992 Carrera S Cabriolet	2019/....		dep. 125 000	
992 Carrera 4S	2019/....		dep. 125 000	
992 Carrera 4S Cabriolet	2019/....		dep. 135 000	



**TOLEDE
GROUPE**
ASSURANCES

PRESTIGE

**Vous manquez d'assurance ?
Faites-nous confiance.**

**L'assurance des véhicules
haut de gamme depuis 1975**

Tél : 05 46 38 95 06
toledé.prestige@allianz.fr
www.cabinet-toledé.com

SARL TOLÈDE GROUPE & ASSOCIÉS - Le Toucan, 13/19 avenue Charles Regazzoni, 17200 Royan
Agents généraux et courtiers en assurances - RCS Saintes 824263867 - Capital social 1 548 800 €
Orias 177000510 (www.orias.fr) - ACPR 4 place de Budapest, CS 92459, 75436 Paris Cedex 09. Le
service réclamations répond aux mêmes coordonnées que la raison sociale dans un délai de traite-
ment de 48h jours ouvrés. Intermédiation selon les modalités de l'article L.520-1 II-b du code des
assurances. La Médiation de l'Assurance - TSA 50110, 75441 Paris Cedex 09. Contrat Allianz.



WWW.FLAT6MAG.COM

PETITES ANNONCES

PARTICULIERS :

**PARUTION GRATUITE
JUSQU'À LA VENTE
DE VOTRE VÉHICULE***

PROFESSIONNELS :

Pour passer vos annonces et afin de bénéficier de la mention «PRO» sur vos annonces
Contactez Flat6 régie au 04.98.01.50.50 ou par e-mail à flat6regie@orange.fr

* Tous les détails sur www.flat6mag.com

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Les annonces Porsche d'occasion par Flat6

Modèle ▾

Prix €

Kilométrage max Km

Rechercher



Le 17/05/2021



PORSCHE CARRERA CUP FRANCE 2021 : COURSE 2 AU PAUL RICARD

Porsche Carrera Cup France 2021 : Au Paul Ricard, Dorian Bocolacci confirme son talent pour cette deuxième manche. Jaxon Evans emporte la première des deux courses du week-end

Le 12/05/2021



PORSCHE EXCLUSIVE MANUFAKTUR LANCE UNE DIVISION PROJETS SPÉCIAUX

La tendance à l'hyper-personnalisation chez Porsche n'en finit plus de se développer. Pour répondre à une demande de plus en plus forte des clients, la division Porsche Exclusive Manufaktur ouvre un département des demandes spéciales. Réservé, justement, aux demandes vraiment spéciales.

Le 11/05/2021



LE GRIS DANS L'HISTOIRE PORSCHE

De la Porsche 356 n°1 à l'édition limitée 25 ans du Boxster 718, en passant par la Carrera GT, la 918 Spyder ou la dernière Porsche 911 GT3 Cup, le gris est indissociable de Porsche. Rapide retour sur plus de 70 ans d'évolution chromatique.

GUIDE D'ACHAT PORSCHE 930 TURBO 3.0

FLAT6
Magazine
LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

LE VRAI PRIX DES PORSCHE
Cote et tendances 2021

La reprise est là !

1^{er} ESSAI
992 GT3
Redoutable

CARRERA CUP LA SAISON 2021

POUR LA SAISON 2021
Le Sprint de 994 GT3

TRAILER
992 GT3 RS et Sport Class



DERNIÈRES ANNONCES



45 350,00 €

997 CABRIOLET CARRERA 2 325CH

Porsche 997 (03/2007)
116 000 Km



53 000,00 €

993 285CH CARRERA 4

Porsche 993 (01/1997)
249 000 Km



125 000,00 €

991 CARRERA GTS

Porsche 991 (03/2017)
24 500 Km



60 000,00 €

993 TARGA

Porsche 993 (03/1997)
176 000 Km



38 000,00 €

997 CARRERA 2S 355CH

Porsche 997 (10/2004)
141 095 Km

[CONSULTER TOUTES LES ANNONCES](#) [DÉPOSER UNE ANNONCE](#)

L'ACTUALITÉ

Le 17/05/2021



PORSCHE CARRERA CUP FRANCE 2021 : COURSE 2 AU PAUL RICARD

Porsche Carrera Cup France 2021 : Au Paul Ricard, Dorian Bocolacci confirme son talent pour cette deuxième manche. Jaxon Evans emporte la première des deux courses du week-end

Le 12/05/2021



PORSCHE EXCLUSIVE MANUFAKTUR LANCE UNE DIVISION PROJETS SPÉCIAUX

La tendance à l'hyper-personnalisation chez Porsche n'en finit plus de se développer. Pour répondre à une demande de plus en plus forte des clients, la division Porsche Exclusive Manufaktur ouvre un département des demandes spéciales. Réservé, justement, aux demandes vraiment spéciales.

Le 11/05/2021

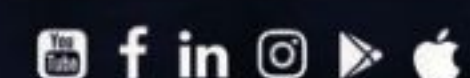


LE GRIS DANS L'HISTOIRE PORSCHE

De la Porsche 356 n°1 à l'édition limitée 25 ans du Boxster 718, en passant par la Carrera GT, la 918 Spyder ou la dernière Porsche 911 GT3 Cup, le gris est indissociable de Porsche. Rapide retour sur plus de 70 ans d'évolution chromatique.



[CONSULTER TOUTES L'ACTUALITÉ](#)





911 SPEEDSTER 3.2L 1989

71 000 km, Parfait état, jtes 15" AP363001
 Px: 190 000€ Tél: 00 32 477 59 76 35 Belgique



BOXSTER 986 S252CH 06/2001

44 800 km, TBE, ne roule pas sous la pluie et stationne en int, même propriétaire depuis 2005, bleu lapis lazuli, int gris clair AP363002
 Px: 26 500€ Tél: 07 78 87 40 27 Dépt 83



911 CARRERA 3.2L 1986

154 000 km, carnet d'entretien à jour, contrôle technique OK, même propriétaire depuis 30 ans, jantes RUF, int. noir soigné. AP363003
 Px: 49 000€ Tél: 04 50 94 95 24 (soir) Dépt 74



997 CARRERA 345CV 04/2009

74 000km, achetée en 04/2017 avec 63 000 km, Porsche Approved à Paris 16, entretenue chez Porsche; Grosse rév + CT 03/2021, AP363004
 Px : 56 900€ Tél : 06 86 11 10 36 Dépt 59



PORSCHE 964 RS "LIGHTWEIGHT"

mot RMS 310ch, couple court 8x32, susp RSR nves, chapelles réglables RSR, arceau 6 points Matter, Baquets recaro, carnet cplet, factures, AP363005
 Px: 145 000€ Tél : 06 30 07 99 28 Dépt 64



993 BITURBO 430CV X50 04/1996

6 cyl 3.6L, BM6 rapports, transmission intégrale, élargisseur de voie, Porsche classic radio navigation, version allemande, JA18" turbo1 AP363006
 Px: 149 900€ Tél : 07 80 97 98 14 Dépt 67



BOXSTER SPYDER 08/2020

3 500 km, tout cuir coutures jaune, LED PLDS, caméra, baquets carbone + volant chauff, Bose + Apple CarPlay, Navig + Protection XPEL, AG360806
 Px: 109 718€ Tél: 00 352 691 997 986 Luxembourg



BOXSTER 981 S 3.4 315CH PDK 02/2015

23 000 km, codes opt : 638, 454, 603, 541, 632, 844, P06, 475, 573, 640, P23, 666, 680, 810, NE, XLF, 342, 693, P12, 631, 427, Mu7, 546, AP361002
 Px: 63 000€ Tél: 06 83 87 92 17 Dépt 33

C'est l'occasion parfaite pour partir en famille.

Label Porsche Approved.

Avec l'expertise de nos techniciens, tout modèle bénéficiant du label Porsche Approved a été examiné en utilisant exclusivement des pièces d'origine Porsche. Nos véhicules labellisés font l'objet d'un check-up minutieux portant sur 111 points de contrôle. Retrouvez les occasions du réseau officiel dans les pages qui suivent ou sur finder.porsche.com/fr



Scannez ce QR code pour commander votre Porsche d'occasion.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.porsche.fr rubrique Porsche Approved ou dans votre Centre (Service) Porsche. Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504. Édition 05/2021.



PORSCHE



FS363208 911 Carrera S 420ch 2015, 38 000 km, PDK, Bleu Saphir métallisé, PDLS+, Régulateur de vitesse adaptatif, échappement sport Px: 107 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS363209 911 Carrera S 450ch 2019, 27 500 km, PDK, rouge indien, roues arrières directrices PDLS +, sièges Sport chauffants à l'avant 14 positions, Burmester Px: 141 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS363210 911 Carrera 4S 450ch 2019, 9 499 km, PDK, bleu gentiane métal, PDCC Sport, sges sports adaptatifs chauffants à l'avant 18 positions, régl de vitesse adaptatif Px: 149 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS363211 Cayman GT4 385ch 2016, 10 352 km, argent GT métal, Pack Sport Chrono avec appli Porsche Track Precision et prépa pour Laptrigger, sges baquets intégraux Px: 101 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS363212 911 Turbo S 560ch 2014, 29 006 km, PDK, Servotronic Plus, régulateur de vitesse adaptatif Affichage des limitations de vitesse, sges chauff et ventilés Px: 125 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS363213 911 Carrera 4S Cab 420ch 2016, 35 000 km, PDK, PDLS+, Porsche Entry & Drive, PDCC, roues ar directrice, échap sport, BOSE® Surround Sound System Px: 126 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS363214 718 Spyder, 420ch 2019, 6 624 km, manuel, sges baquets sport, assist pkg ar avec caméra de recul, Affichage des limitations de vitesse Px: 114 900€ Centre Service Porsche Montélimar Tél: 04 75 01 90 35 Dépt 26



FS363215 911 Carrera S 450ch 2019, 10 000 km, PDK, Vert Léopard », PASM avec susp sport (châssis -10mm), Servotronic Plus, réservoir de carburant 90L, PDLS +, Px: 149 900€ Centre Service Porsche Montélimar Tél: 04 75 01 90 35 Dépt 26



FS363216 911 Carrera 4 GTS 450ch 2017, 16 189 km, PDK, argent GT métal, PDLS+ Servotronic Plus, sièges chauffants Px: 125 900€ Centre Service Porsche Montélimar Tél: 04 75 01 90 35 Dépt 26



FS363217 992 4S Cab 05/2019, 9 833 km, bleu, PDLS +, PASM - 10mm, PDCC sport, PTV plus, roues arrières directrices, Px: 169 890€ Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS363218 Cayenne E-Hybride 01/2020, 17 635 km, camera 360, pack intérieur Carbone, PDLS +, roues arrières directrices, toit ouvrant électrique Px: 104 990€ Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS363219 718 Cayman GTS 12/2019, 15 629 km, caméra de recul, pack intérieur GTS, PDLS +, PASM - 20mm, régulateur de vitesse, Servotronic +, Px: 79 990€ Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS363220 981 Cayman GTS 3.4L 340cv 06/2015, 38 340 km, noir intense métal int cuir/alcantara surpiques rouges, radars av/ar, PDK, pack audio +, PCM, tempostat Px: 72 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS363221 Panamera ST GTS V8 4.0L 460cv 08/2019, 14 516 km, int GTS craie, accès confort, aff tête haute, caméra 360°, soft close, PDLS+ matriciels, servotronic +, TO, Px: 127 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS363222 981 Boxster Spyder 3.8L 375cv 05/2016, 21 140 km, blanc, int cuir alcantara noir, ceintures rouges, PDLS, PCM, 64L, SC 18, tempostat, pack audio +, Px: 99 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95

Stock permanent

+ de 150 voitures sur notre pôle Groupe Sonauto

Centres Porsche Lille, Roissy, Lyon et Montélimar



Générateur de rêves.

Nouveau Taycan Cross Turismo. 100% électrique, 100% Porsche.

Offrez-vous une vie riche en expériences au volant du nouveau Taycan Cross Turismo. Avec sa garde au sol réhaussée, ce modèle hors du commun offre une polyvalence dépassant toutes les attentes du quotidien. Sa connectivité de pointe et son haut niveau de confort en font le partenaire idéal pour réaliser tous vos rêves d'aventure.

Centre Porsche Lille
Groupe Sonauto
Tél. : 03 20 43 21 68
lille.centreporsche.fr

Centre Porsche Roissy
Groupe Sonauto
Tél. : 01 34 31 25 30
roissy.centreporsche.fr

Centre Porsche Lyon Nord
Groupe Sonauto
Tél. : 04 72 72 08 38
lyon-nord.centreporsche.fr

Centre Porsche Lyon Sud
Groupe Sonauto
Tél. : 04 72 09 02 09
lyon-sud.centreporsche.fr

Centre Service Porsche Montélimar
Groupe Sonauto
Tél. : 04 75 01 90 35
montelimar.centreservice-porsche.fr

Taycan Turbo S Cross Turismo (31/03/2021) - Valeurs WLTP : Conso. électrique combinée : de 24,4 à 26,4 kWh/100 km -Émissions de CO₂ : 0 g/km (en phase de roulage). Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



PORSCHE



FS363137 991 GT3 Cup 06/2017, moteur + direction : 14 320 km, Châssis : 7 400 km, révision faite Px: 1 60 000€ HT Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr



FS363138 Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo 12/2017, 47 850 km, cuir noir, caméra 360, TOE, PDLs, roues ar direct, jtes Panamera Turbo 20" Px: 96 200€ Centre Porsche Saint-Maur Tél: 01 76 48 42 12 www.saint-maur.centreporsche.fr



FS363139 Cayenne S Coupé 10/2019, 34 200 km, noir, tout cuir noir/pied de poule, pack de conception allégée, échap Sport, BOSE, PDLs+ Px: 112 200€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr



FS363140 Macan S Diesel 02/2017, 47 700 km, bleu saphir tt cuir bicolore Gris Quartz/Gris Galet, attelage élect, réserv 75L, TOE Px: 57 200€ Centre Porsche Saint Germain en Laye Tél: 01 76 48 42 11 www.saint-germain.centreporsche.fr



FS363141 Boxster S 06/2004, 56 000 km, Gris Kerguelen métallisé, cuir Gris, BVM, Jantes Carrera S 19", Sièges Sport, Pack Audio Plus, Px: 31 200€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr



FS363142 Cayenne S E-Hybrid 09/2017, 68 000 km; Pourpre métal, tt cuir noir/rouge, PDLs+, PASM Caméra 360°, réglu adaptatif Px: 69 200€ Centre Porsche Service Paris Est Tél: 01 76 48 42 52 www.centreservice-porsche.fr/paris_est



FS363143 Panamera GTS ST 04/2019, 11 500 km, tt cuir noir, jtes Panamera Turbo Design 21", BOSE, PDLs+ réglu adapt, Px: 139 900€ Centre Porsche Saint Germain en Laye Tél: 01 76 48 42 11 www.saint-germain.centreporsche.fr



FS363144 Cayenne E2 II GTS 08/2015, 26 000 km, noir Intense métal, tt cuir & alcantara noir, BOSE, SC, PASM, PDLs+, jtes 21", Px: 70 200€ Centre Porsche Service Paris Est Tél: 01 76 48 42 52 www.centreservice-porsche.fr/paris_est



FS363145 718 Cayman T 12/2019, 9 000 km, argent GT, tout cuir noir, sièges chauffants, PDLs+, BOSE, Jantes 20", régulateur adaptatif Px: 89 900€ Centre Porsche Saint-Maur Tél: 01 76 48 42 12 www.saint-maur.centreporsche.fr



FS363146 991.1 Carrera 4S 04/2013, 33 500 km, noir Basalte métal, PDK, tt cuir noir, réglu vitesse, Pack Chrono Plus, radars av/ar, TO, sges Sport Plus Px: 99 200€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallouis.centreporsche.fr



FS363147 Macan II S 08/2019, 19 200 km, vert Mamba métal, tt cuir noir, SC av/ar, TO, BOSE, caméras 360°, échap Sport, attelage électrique Px: 92 200€ Centre Porsche Paris 16 Tél: 01 76 48 42 64 www.paris-16.centreporsche.fr



FS363148 Taycan Turbo 02/2020, 10 000 km, blanc Carrara, tout cuir noir, caméras 360°, pack Sport Chrono, toit pano réglu adaptatif avec Innodrive Px: 149 900€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr



FS364149 Macan 11/2018, 16 500 km, Blanc; AppleCarPlay, caméra recul, sièges chauffants mémoires, PASM, toit ouvrant Px: 76 200€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr



FS363150 718 Cayman T 12/2020, 35 km, orange fusion pack int 718 T, caméra, pack sportDesign, jtes 20", Porsche Connect Px: 92 200€ Centre Porsche Saint Germain en Laye Tél: 01 76 48 42 11 www.saint-germain.centreporsche.fr



FS363151 718 Cayman GTS 4.0 12/2020, 80 km, Vert Python, malus payé, cuir/alcantara, bacquets carbone chauff, PDLs+, PASM, Caméra recul Px: 116 900€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr



FS363152 718 Spyder 10/2020, 100 km, blanc, radars av ar, volant Sport GT, Jantes 718 Spyder 20", clim auto Px: 121 200€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallouis.centreporsche.fr



FS363153 911 Carrera 4S Cab 06/2019, 27 700 km, jaune racing, tout cuir noir, sges av chauffants, pack Chrono, BOSE, caméras 360°, PDLs+ Px: 154 200€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallouis.centreporsche.fr



FS363154 911 Turbo S 11/2013, 31 000 km, noir basalte métal, tt cuir noir, Toit ouvrant, sièges chauffants, régulateur, Burmester Px: 131 200€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallouis.centreporsche.fr

Laissez le quotidien derrière vous.

Porsche 718 Cayman T et Boxster T.

Les nouveaux 718 T s'adressent avant tout aux amateurs de conduite pure. Dotés de moteurs 4 cylindres à plat turbo de 300 ch situés à seulement quelques centimètres du conducteur, ils se concentrent sur l'essentiel : vous procurer des sensations uniques, typiquement Porsche.

Centre Porsche Paris Levallois
paris-levallois.centreporsche.fr

Centre Porsche Paris Saint-Germain
paris-saintgermain.centreporsche.fr

Centre Porsche Paris 16
paris-16.centreporsche.fr

Centre Porsche Paris Saint-Maur
paris-saintmaur.centreporsche.fr

Centre Porsche Paris Vélizy
paris-velizy.centreporsche.fr

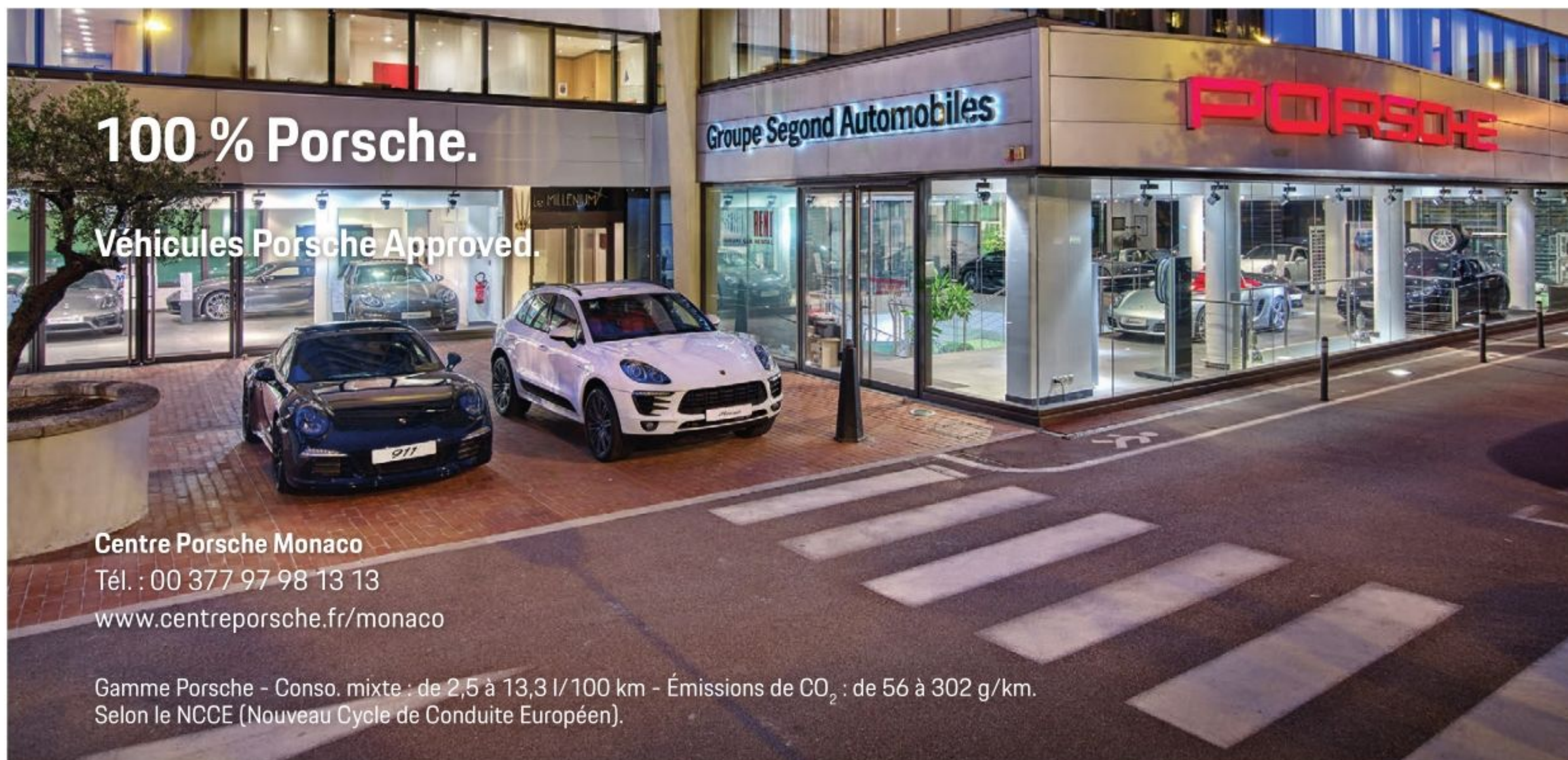
Centre Service Porsche Paris Est
paris-est.centreservice-porsche.fr



Gamme 718 (31/03/2021) – Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 8,9 à 11,1 l/100 km – Émissions de CO₂ : de 201 à 251 g/km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



PORSCHE



100 % Porsche.

Véhicules Porsche Approved.

Centre Porsche Monaco

Tél. : 00 377 97 98 13 13

www.centreporsche.fr/monaco

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 56 à 302 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS363184 718 Boxster S PDK 05/2017, 23 000 km ITC noir/craie, jtes Turbo 20", pack Sport Chrono, PDLS+, échap Sport, radars&cam de recul, Px: 74 900€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363188 Macan GTS PDK 08/2020, 11 900 km, int de série GTS, Bose, PASM avec régl hauteur pneu., TO, sges adapt 18 régl, pack Sport Chrono Px:98 900€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363191 Cayenne Coupé 340ch Tiptronic 07/2019, 25 000 km ITC Noir, Jtes RS Spider 21", Burmester, Aff. Tête haute, cam 360, Px:95 000€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363187 Cayenne Coupé Turbo Tiptronic 09/2019, 4 800 km ITC noir, 4pl, Burmester, Roues AR Dir, Attelage, Cam 360, Syst échap Sport, PDLS+, Px:142 900€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363186 718 Boxster GTS PDK 02/2019, 4 400 km, ITC Noir, Jtes 20" Carrera Classic, SC Sport adapt, régl adapt., PDLS+, Bose, PASM Px:89 000€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS33189 Cayenne S V8 Diesel Tiptronic 05/2014, 46.900km ITC rouge/noir, Jtes Turbo II 21", PDLS +, pk Sport Design, pk Sport Chrono, toit pano Px: 59 900€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363190 Cayenne E-Hybrid 11/2019, 17 000 km, ITC cuir Brun Truffe, jtes Sport Classic 22", Bose, PDLS+, Régul. Adapt, sges 18" régl Px: 110 000€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363185 718 Cayman GT4 BVM 12/2019, 5 900 km, argent GT, intérieur Alcantara, PCM, Bose, pack Chrono, PDLS+, régl Px: 108 500€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS363192 Panamera ST 4S 08/2018, 9 000 km, ITC Noir, jtes 911 Turbo Design 21", pack Chrono, échap Sport, Pack Sport Design, roues ar dir, Px: 119 900€, Centre Porsche Monaco Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

Vivez votre rêve
en toute sérénité.

Véhicules d'occasion Porsche Approved

Centre Porsche Antibes

Tél. : 04 92 91 33 88

www.centreporsche.fr/antibes

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 56 à 302 g/km.
Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS363199 Macan Turbo 01/2018, 31 700 km, gris quartz, tout cuir gris quartz, toit panoramique, camera 360 degrés, phares à led, garantie 12 mois Porsche Approved Px: 81 900€, Centre Porsche Antibes tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363200 991 Carrera 03/2014, 93 500 km, noir métal, tout cuir beige, jtes 20", PCM navigation, bluetooth, garantie 12 mois Porsche Approved Px: 77 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363201 Cayenne Turbo 06/2018, 21 800 km, noir métal, tt cuir bicolore noir/rouge, PDCC, caméra 360°, pack sport chrono garantie 12 mois Porsche Approved Px: 109 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363202 964 Turbo 02/1991, 123 700 km, noir métal, cuir noir, sièges chauffants, toit ouvrant, garantie 6 mois Px: 119 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363203 991 Turbo 12/2013, gris clair, tt cuir noir, gar 12 mois Porsche Approved Px: 116 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363204 Panamera Turbo sport turismo 12/2019, 12 718 km, noir métal, tt cuir noir, caméra 360 degrés, échap sport, toit panoramique, gar 12 mois Porsche Approved Px: 156 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363205 991 Targa 4S 02/2017, 30 700 km, blanche, tout cuir noir, caméra de recul, échappement sport, phares led, garantie 12 mois Porsche Approved Px: 128 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363206 Panamera 4 E hybrid sport turismo 12/2019, 36 km, gris clair métal, cuir noir, jantes 21", toit pano, affichage tête haute, gar 12 mois Porsche Approved Px: 111 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS363207 Panamera GTS sport turismo 04/2019, 8 700 km, noir métal, tout cuir noir, échap sport, jantes 21", phares matriciel led gar 12 mois Porsche Approved Px: 128 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06

Centres Porsche Toulouse et Perpignan.

Des équipes à votre service.



Centre Porsche Toulouse

www.centreporsche.fr/toulouse

Centre Porsche Perpignan

www.centreporsche.fr/perpignan

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 56 à 302 g/km.
Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS363181 911 Turbo Cab PDK 03/2010, 65 100 km, Noir Basalte, tt cuir Cocoa, assist Park ar, console centrale cuir, écussons, Interface audio, Pack Carbone, Px: 92 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS363182 911 Carrera S Cab PDK 05/2016, 30 100 km, tt cuir noir, affichage limitations, caméra, BOSE, échap sport, JA RS 20", pack Sport Chrono Px: 112 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS363183 911 Carrera 4 GTS PDK 06/2015, 53 990 km, tt cuir Gris Quartz, Pack Confort, pack Luminosité, phares DEL Noirs, , SC sport adaptatif Plus + ventilés Px: 112 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS362204 Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé 10/2019, 32 200 km, noir intense, tt cuir noir, affichage tête-haute, anti-angles morts, vue 360°, clim 4 zones Px: 172 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS358141 997 GT3 RS 10/2007, 53 510 km, orange, tt cuir noir, baquets tissu GT3, arceau noir, console couleur carross, pack Chrono, Bi-Xénon, PCM, Tempostat Px: 129 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS362203 Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 04/2018, 30 497 km, blanc Carrara, tt cuir noir, Vue 360°, Burmester® 3D, clim 4 zones, TOE pano, Px: 139 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS362199 992 Turbo S 10/2020, 822 km, craie, tt cuir noir/rouge bordeaux, accès confort, anti-angles morts, vue 360°, jupes latérales peintes, innoDrive, Px: 254 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS361137 911 Carrera 4 12/2020, 8 900 km, accès confort, caméra, écussons, JA RS Spyder Design 20/21", pack Sport Chrono, PDLs, rétros autos+capteur pluie Px: 147 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS362198 Panamera GTS Sport Turismo 04/2019, 11 900 km, pack GTS rouge carmin, accès confort, Affichage tête-haute, Vue 360°, clim 4 zones Px: 129 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



Votre rêve redémarre ici. Rendez-vous en Centre (Service) Porsche.

CENTRES PORSCHE :

06 - ANTIBES
antibes.centreporsche.fr
04.92.91.33.88

13 - MARSEILLE
marseille.centreporsche.fr
04.91.19.63.40

14 - CAEN
caen.centreporsche.fr
02.31.709.911

17 - LA ROCHELLE
la-rochelle.centreporsche.fr
05.160.72.911

20 - BASTIA
bastia.centreporsche.fr
04.95.30.72.55

21 - DIJON
dijon.centreporsche.fr
03.80.52.08.00

29 - BREST
brest.centreporsche.fr
02.98.45.43.06

31 - TOULOUSE
toulouse.centreporsche.fr
05.62.71.67.67

33 - BORDEAUX
bordeaux.centreporsche.fr
05.56.46.70.70

34 - MONTPELLIER
montpellier.centreporsche.fr
04.67.911.911

35 - RENNES
rennes.centreporsche.fr
02.99.83.19.19

37 - TOURS
tours.centreporsche.fr
02.47.40.21.50

38 - GRENOBLE
grenoble.centreporsche.fr
04.76.43.70.74

44 - NANTES
nantes.centreporsche.fr
02.40.94.82.50

45 - ORLÉANS
orleans.centreporsche.fr
02.38.69.33.69

51 - REIMS
reims.centreporsche.fr
03.26.88.80.00

54/57 - LORRAINE
lorraine.centreporsche.fr
03.83.82.36.10

56 - LORIENT
lorient.centreporsche.fr
02.97.81.19.20

59 - LILLE
lille.centreporsche.fr
03.20.43.21.68

63 - CLERMONT-FERRAND
clermont-ferrand.centreporsche.fr
04.73.74.32.00

66 - PERPIGNAN
perpignan.centreporsche.fr
04.68.811.911

67 - STRASBOURG
strasbourg.centreporsche.fr
03.90.20.47.57

68 - MULHOUSE
mulhouse.centreporsche.fr
03.89.31.43.14

69 - LYON NORD
lyon-nord.centreporsche.fr
04.72.72.08.38

69 - LYON SUD
lyon-sud.centreporsche.fr
04.72.09.02.09

74 - ANNECY
annecy.centreporsche.fr
04.50.57.89.38

75 - PARIS 16*
paris-16.centreporsche.fr
01.44.96.30.30

76 - ROUEN
rouen.centreporsche.fr
02.35.76.03.62

78 - ST-GERMAIN-EN-LAYE
saint-germain.centreporsche.fr
01.39.04.69.00

78 - VÉLIZY
velizy.centreporsche.fr
01.30.67.62.00

83 - FRÉJUS
frejus.centreporsche.fr
04.94.19.99.00

83 - TOULON
toulon.centreporsche.fr
04.94.16.00.00

84 - AVIGNON
avignon.centreporsche.fr
04.32.44.87.90

91 - ARPAJON
arpajon.centreporsche.fr
01.83.61.97.10

92 - LEVALLOIS-PERRET
levallois.centreporsche.fr
01.49.68.34.34

94 - ST-MAUR-DES-FOSSÉS
saint-maur.centreporsche.fr
01.49.76.78.78

95 - ROISSY
roissy.centreporsche.fr
01.34.31.25.30

98 - MONACO
monaco.centreporsche.fr
00.377.97.98.13.13
- Service Après-Vente :
04.93.78.45.46

ANDORRE
andorre.centreporsche.fr
00.376.874.220

CENTRES SERVICE PORSCHE :

26 - MONTÉLIMAR
montelimar.centreservice-porsche.fr
04.75.01.90.35

42 - SAINT-ÉTIENNE
saint-etienne.centreservice-porsche.fr
04.77.32.66.06

77 - PARIS EST
paris-est.centreservice-porsche.fr
01.60.94.81.40

86 - POITIERS
poitiers.centreservice-porsche.fr
05.49.00.28.90

87 - LIMOGES
limoges.centreservice-porsche.fr
05.87.41.82.49

WORKSHOP* PORSCHE :

72 - LE MANS
www.porsche.fr/experience-center
02.43.40.80.99

Informations complémentaires sur le moteur de recherche finder.porsche.com/fr

* Atelier



BOXSTER 981 2.7 PDK 265CV AM 2014 Rouge indien cuir + alcantara noir 1ère main Proche neuf seulement 22mkm PCM 3 GPS Tactile S. Sports + chauff xénon Tempomat clim auto bi-z **48 900 €**



991 CARRERA 4S CAB 3.8 PDK 400CV AM 2013 Brun anthracite m cuir beige capote marron faible kms PSE Pot sport Volant sport Design + palettes 20" Sport Techno PASM S. Sports plus 4 pos + chauffants GPS Tactile Bluetooth + options 26mkm **101 900 €**



991 CARRERA S CAB PDK 3.8 400 CV 2012 Noir basalt m full cuir noir PSE Chrono Bose PASM + très nbres options carnet état magnifique 58mkm **93 900 €**



991 TARGA 4 PDK 3.0 PH2 370 CV 2017 Gris quartz m full cuir espresso 1ère main PSE Pot sport PASM Caméra Tempomat Bose Apple car play + nbres opt 58mkm Etat magnifique **106 900 €**



997 C4S TARGA 3.8 BV6 Méca 355 CV AM 2017 Bleu nuit m full cuir gris PSE Pack chrono sport plus PASM S. Chauff + sport Bose parktronic GPS clim auto + opt 58mkm superbet **63 900 €**



997 CARRERA 4S CAB 3.8 355 CV 03.07 Gris météor m full cuir noir faible kms 53mkm PSE Pot sport Bose Tempomat S. Sports + chauff xénon PASM 19" SD Parktronic clim auto + opt carnet Porsche Exclusif + dossier superbe auto **62 900 €**



991 CARRERA PDK 3.4 350 CV 2012 Gris quartz m cuir complet bi-color gris TOE PSE Pack chrono PASM Carrera classic 20" S. Sports plus élect 4 p + chauff Bose Tempomat GPS Tactile + opt 63mkm Superbe état **79 900 €**



991 CARRERA 4S PDK 3.8 400 CV AM 2015 Blanche c noir Rare kit carrosserie pack sport Design+ aileron PSE Techno 20" PASM Parktronic AV+AR Caméra PCM 3 GPS Tactile + opt 49mkm carnet Etat magnifique **93 900 €**



991 CARRERA CAB 3.4 PDK 350 CV Blanc carrara cuir complet noir PASM Bose clim auto bi-z PCM 3 GPS Tactile USB Bluetooth S. Sports plus élect 4 p + chauff + opt carnet Porsche Exclusif 73mkm **83 900 €**



CAYMAN GTS 981 3.4 340 CV 6cyl AM 2016 Gris quartz m full cuir + alcantara noir Pack int GTS gris rhodium PSE Chrono PASM Volant SD alcant + palettes Bluetooth + nbres options état except 60mkm **69 900 €**



BOXSTER 718 PDK 2.0 300 CV 08.2016 Rouge indien cuir + alcantara gris quartz PSE Rare config PSE pot sport xenon GPS Tactile Europe Volant sport + palettes USB Bluetooth 68mkm **53 900 €**



CAYENNE V6 TIPTRONIC 3.8 300 CV Essence 8 vitesses 03/2011 Gris météor cuir noir + surpiques TOE vitré PASM 19" Tempomat Attelage élect Parktronic AV+AR Bluetooth GPS Europe + options 79mkm carnet révisée **34 900 €**



BOXSTER S 981 PDK 3.4 315 CV 05.2014 Bleu saphir m cuir complet noir + surpiques volant SD + palettes 20" PASM Bose S. Sports plus + chauff xenon plus CDR31 USB Clim auto bi-z + Options 99mkm carnet Porsche exclusive Etat magnifique **48 900 €**



MACAN S DIESEL PDK 3.0 V6 258 CV 1ère main Superbe et très rare config Acajou m c.complet espresso TOE pano Bose PASM Camera 20" RS Design Climatronic 3 zones S. élect 12 p + chauff + ventil + nbres opt 53mkm **48 900 €**



BOXSTER 987 2.9 PDK 256 CV 05.09 Gris arctique m cuir noir Tempomat xénon PDLS PSM Ordi windshott clim auto Tél Bluetooth CDR 30 Carnet 79mkm **34 900 €**



BOXSTER 987 2.7 245 CV BV5 Méca AM 2007 Noir cuir noir clim auto xenon PSM S. Chauff ASK Windshott + autres 89mkm état magn **28 900 €**



BOXSTER 987 2.7 239 CV 03/06 BV5 Gris méca 1ère main faible kms clim auto tempomat PSM Windshott 60mkm carnet Porsche Exclusif état magn **29 900 €**



911 CARRERA TARGA 2.7 210 CV 10/1973 BV5 Blanc Grand prix int cuir bleu nuit + tissu Madraskaro très rare 660 ex monde Flat 6 de la fameuse RS 73 **164 900 €**

30 ANNÉES
D'EXPÉRIENCE



+ DE 4000
PORSCHE VENDUES

03.88.18.28.00



Groupe PETIT JEAN

VOTRE SPÉCIALISTE SPORT - PRESTIGE - COLLECTION

ACHAT, VENTE, DÉPÔT DE TOUT VÉHICULE DE SPORT ET DE PRESTIGE

911 CARRERA TARGA 2.7 74 BV5 210CV Blanche Matching Moteur RS..... PSD	CAYENNE V6 TIPTRON 11 300CV Gris météor cuir noir TOE PASM + opt 79mkm..... 34 900€
CAYMAN S 981 PDK 325CV Jaune racing ltc noir PASM PSE Bose chrono 4mkm 69 900€	FERRARI 456 GT M Evoluzione 99 BV Méca Grigio Ingrid cuir gris 48mkm 75 900€
718 BOXSTER BV6 Méca 2.0 300CV Noir cuir +alcantara noir 1ère main GPS 37mkm..... 52 800€	ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO 1972 Rouge int noir dans son jus..... 33 900€
997 C4 CABRIO TIPTRON 05/06 3.8 325CV Gris kerguelen ltc noir PSE H.Top 66mkm 48 900€	EXCALIBUR 35 X 1974 Rarissime 27 ex produits 6 cyl Opel 21S Bleu 30mkm..... 39 800€
997 C4S TARGA 3.8 355CV 07 BV6 Bleu nuit m ltc gris PSE Chrono 58mkm..... 63 900€	JENSEN HEALEY MARK II CABBV4 Rouge..... 13 800€
991 S CA 3.8 BV7 Méca 400CV Limegold ltc bi-color gris chrono Bose PASM 63mkm 88 900€	LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO 113S 1970 Rouge cuir noir ouvrants alu 87mkm 28 900€
991 TARGA 4 PDK 09/15 350CV Bleu saphir cuir noir caméra + options 53mkm 99 900€	MERCEDES CLK 500 Giorgio Armani 06 7 Gtronic 306CV 100 ex sable mat 86mkm 32 900€
991 GTS PH2 3.0 2018 450CV Gris argent GT full c.noir chrono PSE + opts 54mkm..... 106 900€	MERCEDES AMG GTS 2016 Gris sélénite ltc noir 50mkm 79 900€
991 GTS PH 2 3.0 2017 450CV Gris quartz m cuir + alcantara noir très nbres options... 108 900€	

MISE À JOUR QUOTIDIENNE DE NOTRE SITE

WWW.FIRST-AUTOMOBILE.COM



SUIVEZ-NOUS SUR



La pyramide 18, rue du Commerce / 67550 VENDENHEIM
03.88.18.28.00 / contact@first-automobile.com



Macan 3.0 V6 360 ch GTS PDK

09/2016, 40 700 km, Jantes alliage 21", Radars AV/AR, Caméra de recul, Sièges AV/AR chauffants, Audio BOSE, Servotronic Plus, PASM ...



718 Boxster 2.5 350 ch S PDK

04/2016, 42 425 km, Boîte PDK, Sièges AV sport Plus, Radars AV/AR, Jantes alliage 20", PASM, Servotronic Plus, Sièges AV chauffants ...



911 3.0 420 ch Carrera 4S PDK

06/2016, 27 038 km, Servotronic Plus, Sièges Sport Plus, Système BOSE, Echappement sport, Radars AV/AR, Jantes alliage 20"S ...



911 3.8 430 ch Carrera 4 GTS Cabriolet PDK

04/2015, 36 258 km, Servotronic Plus, Caméra de recul, Tempostat, Sièges chauffants et ventilés, PASM, Jantes 911 Turbo S 20" Noir ...



Cayman II 3.8 385 ch GT4 Clubsport

08/2016, 16 268 km, Sièges baquets intégraux, Harnais de sécurité en 6 pt, PCM, Jantes alliage 20" GT4, Echappement sport, Tempostat ...



Cayman 718 2.5 350 ch S PDK

10/2017, 33 526 km, Jantes alliage 20" satiné, Radars AV/AR, Caméra de recul, PASM, Sièges chauffants, PCM, Full cuir, Audio BOSE ...



Boxster 2.7 275 ch PDK

02/2014, 37 711 km, Jantes alliage 20", Echappement sport, Radars AV/AR, Volant multifonction, PCM, Full cuir, Rég. de vitesse ...



911 3.0 420 ch Carrera 4S Cabriolet PDK

05/2016, 32 220 km, Echappement sport, PLSD Plus, Radars AV/AR, PCM, Jantes RS Spyder, Sièges Sport Plus, Audio BOSE ...

GLINCHE

AUTOMOBILES



PORSCHE 911 992 3.0 450ch Carrera S PDK

05/2019 - 15 089 km : Toit coulissant/relevable électrique - Jantes alliage 20"/21" Carrera Classic - Radars AV/AR - Caméra de recul - Sièges Sport Plus - Volant sport GT en cuir - Système d'échappement sport - Régulateur de vitesse adaptatif - PASM avec suspension sport - Sièges AV chauffants - Système BOSE Surround Sound System - Boîte PDK - Climatronic ...

- 132 900 €



Financement
personnalisé



Véhicule révisé
selon préconisation
constructeur



Garantie nationale de
1 à 2 ans



Extension de garantie
jusqu'à 6 ans



Livraison à domicile
dans toute la France



Reprise de votre
ancien véhicule



Possibilité de location
longue durée

Retrouvez tous les modèles sur www.glinche-automobiles.com

02.43.42.10.43
www.glinche-automobiles.com

Route du Mans 72 220 | Ecommoy
Lundi au samedi : 8h - 19h
Dimanche : 9h - 18h



996 GT3 PHASE II 3.6 381CV

2003, 80.900 KM, NOIR BASALT METAL, FULL CUIR NOIR, BAQUETS, DEMIN-ARCEAU, COLLECTOR **76 900€**



CAYENNE DIESEL 3.0 262CV

2017, 62.439 KM, ROUGE CARMIN, CUIR NOIR, PREMIERE MAIN, PACK CARBONE, KEYLESS GO, ATTELAGE ELECTRIQUE, PCM4, SUIVI 100% PORSCHE **47 900€**



**993 TARGA 3.6 285CV
BOÎTE MECANIQUE**

1998
92.150 KM
ETAT EXCEPTIONNEL
GRIS ARCTIQUE METAL
CUIR COMPLET VERT
NEPHRITE
2EME MAIN
CARNET
DOSSIER FACTURES
77 900€



991 GTS 4 PHASE 2 3.0 450CV

2017, 34.000KM, NOIR, FULL CUIR NOIR, PREMIERE MAIN, EQUIPEMENT COMPLET, TOIT OURANT EN VERRE, BOSE, REGULATEUR, CARNET PORSCHE **118 900€**



**CAYMAN 981 GTS 3.4 340CV
TRES RARE EN BOÎTE MECANIQUE**

2015, 31.204 KM, NOIR INTENSE METAL, PREMIERE MAIN, PACK GTS ROUGE, PASM, BOSE, PSE INSERT CARBONE, CHRONO **69 900€**



BOXSTER 981 S PDK 3.4 315CV

2013
56900KM
JAUNE RACING
CUIR NOIR
JANTES 20
PREMIERE MAIN
VOLANT SPORT DESIGN
PSE
CARNET FULL PORSCHE
56 900€



WACK
AUTOMOBILES



03 88 93 85 14

WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM



CAYMAN 981 GTS 3.4 340CV PDK

2015, 42.100 KM, COULEUR TRES RARE MAHAGONI METAL, FULL CUIR ALCANTARA NOIR, PSE, BOSE, CHRONO, REGULATEUR, JANTES TURBO 69 900€



991 TURBO 2015 520CV

24.900KM, PREMIERE MAIN, GRIS QUARTZ, FULL CUIR NOIR, CHRONO, TOIT OUVRANT EN VERRE, SIEGES SPORT ADAPTATIFS, LIGNE COMPLETE CAPRISTO, REGULATEUR, PRIX DU NEUF 179.099€, CARNET PORSCHE 119 900€



TAYCAN 4S

571 CV
BATTERIE PERFORMANCE PLUS
2021
4613 KM
CRAIE
CUIR NOIR
PREMIERE MAIN
CHRONO
BOSE
ACC
ELECTRIC SPORT SOUND
...
CARTE GRISE GRATUITE
116 900€



996 GT3 11/2000, 96581 kms, Gris Arctique, Cuir Noir, Climatisation, Sièges Sport, Pont Autobloquant, Carnet, Factures, Garantie **67900€**



BOXSTER 987 PDK 06/2011, 59970 kms, Argent métal, Cuir noir, Clim, Pack sport chrono, Jtes 19 Boxster spyder, phares directionnels, régulateur, PSM, PCM, parking assistance, phares bixenon, carnet, factures, garantie **38900€**



993 CARRERA 09/1995, 85000 kms, Jaune Vitesse, Cuir Noir, Climatisation, Toit Ouvrant, Sièges Sport, factures, garantie **72900€**



997 CARRERA 4S 2007, 89500 kms, Argent GT, Tout Cuir Terra Cotta, Pack Sport Chrono, Sièges Electriques à Mémoires, Parking Assistance, Toit Ouvrant, PSM, PCM, Carnet, Factures, Garantie **52900€**



997 CARRERA S CABRIOLET PDK 2009, 70574 Kms, Argent GT, Tout Cuir Cocoa, Pack Sport Chrono, Echappement Sport, Jantes Carrera Sport, PCM, PSM, régulateur de vitesse, origine France, Carnet, Factures, Garantie **68900€**



911 S 2.7 1976, 170125 Miles, Blanc, Cuir Beige, Toit Ouvrant, Jantes Fuchs, Carnet, Factures, Moteur Refait **59000€**



991 CARRERA 370CV PH2 06/2016, 58250 Kms, Argent GT, Cuir Noir, Climatisation, Sièges Sport, Pack Sport Chrono, Echappement Sport, Toit Ouvrant, Jantes RS Spyder 20 pouces, Origine France, Carnet, Factures, Garantie **89900€**



991 GT3 3.8 03/2015, 38000 Kms, Argent GT, Tout Cuir Noir, Sièges Baquets, Sièges Chauffants, Pack Sport Chrono, Système de Levage de l'essieu Avant, origine France, Carnet, Factures, Garantie **119900€**



Spécialiste Porsche

Bertrand Dumarcet

Achat-vente / Dépôt-vente / Financements

Sélection de Porsche d'occasion révisées et garanties

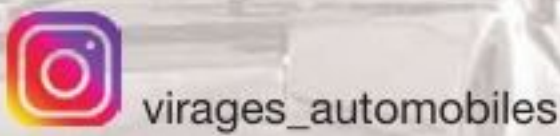
Atelier spécialisé Porsche, outillage spécifique

Appareil de contrôle et réglage géométrie

www.virages-automobiles.com

01 55 700 911

44, rue du Moulin des Bruyères - 92400 Courbevoie



991 CARRERA 4S X51 01/2013, 63526 Kms, Noir Basalt, Tout Cuir Noir, Toit Ouvrant, Pack Sport Chrono, Echappement Sport, Sièges Sport, Sièges Chauffants, Carnet, Factures, Garantie **94900€**



CARRERA 3.2 1989, 321900 Kms, Noir, Cuir Noir, Origine France, Carnet, Factures, Garantie **54900€**



991 TURBO 520CH 01/2014, 50723 Kms, Noir Basalt, Tout Cuir Noir, Pack Sport Chrono, Sièges Sport Adaptatifs, Sièges Chauffants, Sièges Ventilés, Système Bose etc.. Carnet, Factures, Garantie **118900€**



993 CARRERA 4 285CV 11/1995, 135000 kms, Gris Polaire, Cuir Souple Noir, Climatisation, Toit Ouvrant, boîte courte **67800€**

RSR evolution



**RSR et son équipe
vous accueillent au :**

849 rue de la Gare - ZI de la Touloubre
13770 VENELLES - AIX EN PROVENCE

Tél : 04.42.54.80.94 • Port : 06.08.37.79.74
mail : rsr.evolution@orange.fr

SPECIALISTE PORSCHE
ACHAT • VENTE • DEPOT • ENTRETIEN



FS363101 Cayman 987 ph2 2.9L 265ch BVM6 07/2010,
62 900 km, int cuir noir, radar AR, SC Sport, clim auto, xénons
+, JA 18", PSM, tapis de sol, carnet, fact, gar Px:34 900€
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS363102 991 Carrera S 3.8L 400ch PDK 06/2015,
29 900 km, int full cuir noir, radar av/ar, caméra, Pack Sport
Chrono +, PASM, JA 20" Classic carnet, fact, gar Px: 92 500€
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS363103 991 GT3 RS 4L 500ch PDK 10/2015, 24 500 km,
pack Clubsport, Ultraviolet, PK sport Chrono +, PCM, bacquets
918 Spyder, AL, carnet, fact, gar PA 03/2022 Px: 172 500€
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS363104 991 Turbo S 3.8L 580ch PDK 11/2016,
13 600 km, int full cuir noir, radar av/ar, caméra, pack Sport
Chrono +, TOE, PCCB, régulateur carnet, fact Px: 169 900€
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS363105 Cayenne II 3L SE Hybrid Tiptronic FR ph2 04/2016,
132 500 km, full cuir noir, TOE, pack carbone, PASM, JA 21"
Turbo Design, PDSL + Bose, carnet, rév, fact, gar Px: 48 900€
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS363106 911 3.2L 01/1986, 200 000 km, int cuir bleu
rénové par Swissax, capote bleue et couvre capote nf, jtes
Fuchs 16", grosse rév moteur, aucun frais à prévoir rév gar
PSD, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS363001 911 Carrera Cab 3.2L G50 214cv, CT vierge, CGF,
Velvet red metallic (peint nve), TBE proche état concours,
aucune corrosion, aucune fuite, histo cplet (CARFAX)
entretien suivi Px : 59 900€ Tél : 06 61 90 04 41 Dépt 80



FS363002 Porsche 911 Speedster 3.2L 1989, 71 000 km,
parfait état, jtes 15"
Px: 190 000€
Tél: 00 32 477 59 76 35 Belgique



FS363003 993 Carrera 4S 1996, 155 700 km, rouge arena
métal, sellerie cuir étendu gris classic, carnet d'entretien
et fact, identification PORSCHE, phares Litronic, pack audio
Porsche, 3e feu stop Px : 87 000€ Tél : 06 89 37 38 82 Dépt 94



FS363004 911 2.4E 1972, dossier complet, restauration
moteur Porsche Classic, même propriétaire depuis 2006
Px : 99.000€ Tél : 06 83 83 65 65 Dépt 91



FS36005 964 Jubile 30 09/1993, 99 400 km, Viola métallique.
Intérieur Gris rubicon. Toutes options. Numerotée 700 / 911
produites, état exceptionnel, Px: 110 000€
Tél: 06 82 55 62 70 Dépt 83



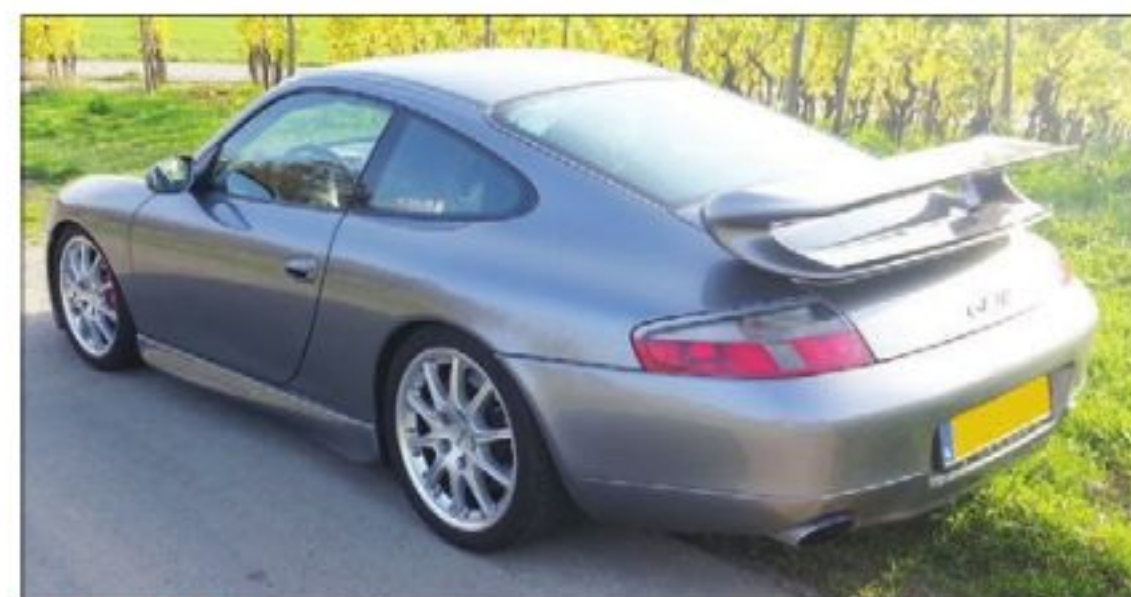
FS363006 993 Carrera 2 3L6 285cv essence 1997,
125 000 km, toit ouvrant, peinture métal bleu océan, sellerie
cuir bleu, carnet d'entretien, factures double allumeur changé
Px : 60 000€ Tél : 06 79 24 23 11 Dépt 13



FS363007 997 Carrera 4 Cab 325ch 04/2006, 135 400 km,
excellent état, < 5 000km/an, protection garage + bâche,
alarme, entretien Porsche, test PIWI, photos sur dde, visible sur
RDV Gard Px : 39 900€ Tél : 06 22 03 40 60 Dépt 30



FS363008 996 Anniversaire 05/2004, 42 500 km, origine
France, grand entretien réalisé 04/2021 en centre Porsche,
IMS fiabilisé et pneu nfs Michelin Pilot Sport, parfait état int/ext
Px : 56 900€ Tél : 06 75 77 11 51 Dépt 86



FS363009 996 GT3 360ch 12/2000, 94 000 km, gris
kerquelen, sièges baquets cuir, révisé, pont court,
Px : 65 900€
Tél : 00 352 691 505 310 Luxembourg

GENTLEMAN DRIVER OU PILOTE ?

GAGNEZ EN PERFORMANCE AVEC SPEEDLINE COMPETITION !



SC1



-20%

**POUR LES 20 PREMIÈRES
COMMANDES**

Disponible pour : 911 - Cayman -
Macan - Cayenne - Boxster
Disponible en 19" et 20" à partir de 358 € TTC



sales.fr@ronalgroup.com - Tél : +33 3 87 16 42 42
Configurez votre véhicule sur : www.ronal-wheels.com

speedline

RONALGROUP



AG362802 911 jubilé strictement d'origine, rare, 875 ex
entretien suivi réseau Porsche, 85 540km, carnet superbe
état ,pour collectionneur passionné, Px: 85 000€
Tél: 06 16 25 87 95 Dépt 85



AG362803 Porsche 911 2.0 1967, moteur: 2 litres
chassis court, Matching number, état CONCOURS, Photos
restauration sur demande, Px: 168 000€
Tél: 06 10 80 76 39 Dépt 67



AG362805 Boxster 986 Ph2 02/2003, 97 636 km, CT
vierge, grosse révision faite fin Mars 2021 avec test routier
Porsche, carnet d entretien complet Porsche, Px: 15 950€
Tél: 06 75 20 28 89 Dépt 45



FS360212 997 4S 2006 noir, int. cuir noir, sièges sport, park
assist, régul de vitesse, Tiptronic, freins céramiques, BOSE,
carnet à jour, pas accidenté, parfait état.
ETS BERNOCCO Px: 42 000€ Tél: 06 13 82 80 19



FS363010 964 Cab 4 1990, 146 000 km, boîte méca, ODB,
rouge indien d'origine, entretien régulier chez Porsche Velizy,
réparations récentes embrayage et démarreur (fact), prévoir
capote, Px : 48 000€ Tél : 06 79 33 23 63 Dépt 75



FS363011 996 millénium 12/1999, n° 911/109, révisé,
roulement d'IMS + embrayage faits, révisions Porsche (carnet),
historique suivi, CT du 18/05/2020 vierge, refait pour la vente,
aucun frais à prévoir Px: 42 500€ Tél: 04 90 15 04 11 Dépt 13



FS363155 991.2 GT3 4.0 17 500 km
Px: 168 900€
Tél: 07.66.32.29.89 www.williamson-automobiles.com



FS362218 991.2 GTS 38 500 km
Px: 121 990€
Tél: 07.66.32.29.89 www.williamson-automobiles.com



FS362219 991.2 Carrera S Cab, 17 000 km,
Px: 121 990€
Tél: 07.66.32.29.89 www.williamson-automobiles.com



« L'expérience Williamson commence ici »

NOTRE VOLONTÉ, NOTRE ADN... Être un gage de qualité !

Pour répondre aux attentes de ceux qui souhaitent vendre ou acheter leur voiture de manière confortable, nous avons créé Williamson dont l'objectif est de vous offrir l'accueil, le conseil et les services en toute transparence et bienveillance. Merci à tous nos clients qui nous feront confiance et qui nous permettront de donner le meilleur de nous-même !

« Rien de grand ne s'est fait dans le monde sans passion »

(La raison dans l'histoire) Hegel
Estimation, Financement, esthétique, garantie*, livraison à domicile ...
*Garantie kilométrage illimité sur toute la France et dans le réseau Porsche Europe.





45-AUTOSPORT
Sport, Prestige et Collection

www.45-autosport.com

Spécialiste Porsche - Vente & Atelier

648, rue d'Ardon - 45370 Jouy le Potier - 02.38.84.21.21

Remplacement d'IMS

Evitez le pire ! Remplacez votre roulement IMS avant la casse moteur !

A partir de 1600 € - Forfaits en ligne sur www.45-autosport.com



FS363160 964 Carrera 4 1991, 175 860 km, gris foncé, moteur 13 000 km Bte méca, révisée, superbe état, carnet + factures, Px: 57 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS363163 991 Cab Ph2 Turbo S PDK 580ch 2016, 42 000 km, sièges adaptatifs, pack chrono, jantes alu écrou central, BOSE, écussons Porsche, LED, etc... Px: 162 000€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS363164 997 S Ph2 385ch 2009, 147 800 km Boite méca, Full cuir, Toit ouvrant, siège cuir sport adaptatif, chrono, PSE, PASM, JA 19, volant + pommeau alcantara Px: 53 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS363162 Boxster S 3.2 260ch 2003, 73 411 km, Boite méca, Hard Top, PSM, full cuir, sièges chauff, entretien suivi, factures, révision complète Px: 25 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS363159 Cayman S 3.4 295ch 2007, 150 278 km, Boite méca, PSE, JA 18", Xénon, GPS, sièges chauffants, radars recul, embrayage neuf, IMS ok Px: 26 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS363161 996 3.4 Carrera 300ch 2003, 89 784 km, Boite méca, JA 18" Turbo, diff autobloquant, volant sport, entretien suivi, embrayage + IMS OK Px: 31 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS363193 911 Carrera 2.7 1975, série G, état concours, Px: 190 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS363194 993 RS 1996, Aérokrit usine
Px: 250 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



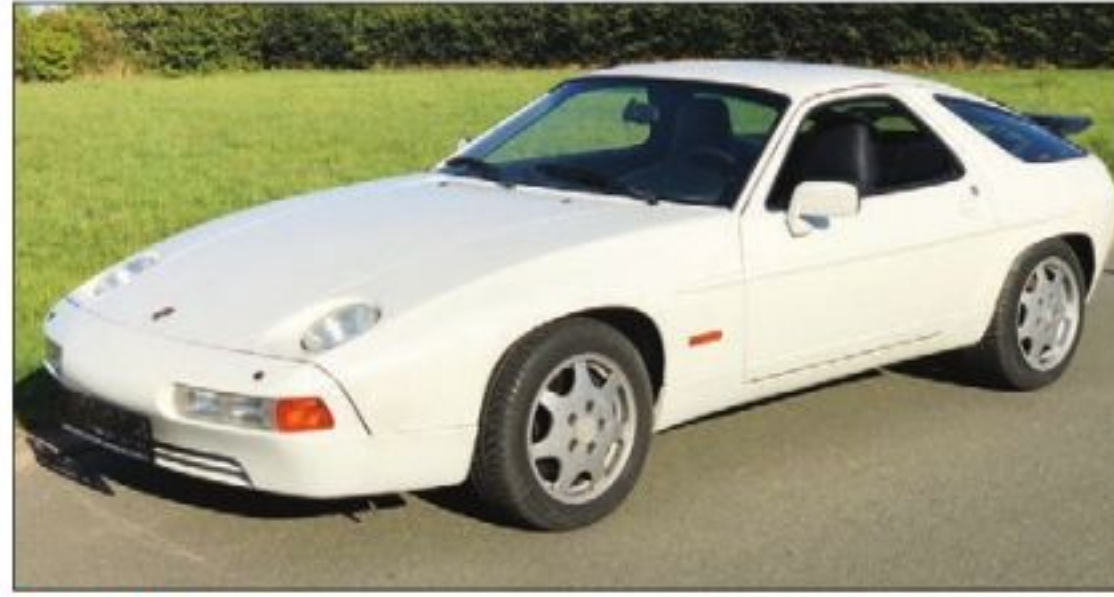
FS363195 964 RS 1992,
Px: 170 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS363196 911 2.2 Targa 1971,
Px: 190 000€,
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS363197 911 coupe 2.0 1965, préparation piste
Px: 190 000€,
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



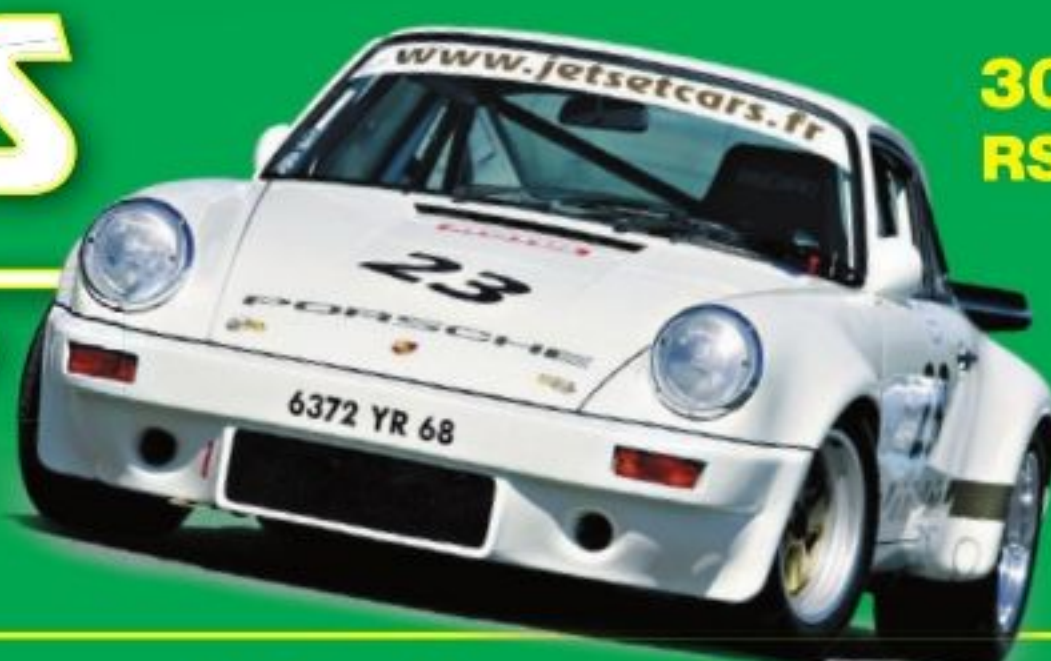
FS33198 928 GT 330cv 1992, BV Méca
Px: 59 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

JET SET CARS

Charles Rupp

Une expérience reconnue de la Porsche 911 d'exception depuis 1987

Véhicules et pièces visibles sur www.jetsetcars.fr



30 années d'expérience
RS - RSR - Collection - VHC

68150 Ribeauvillé
Tel: 03.89.732.732
Port: 06.07.67.17.68
jetsetcars@wanadoo.fr

Distributeur

MOTUL RECARO ALFANO OZ



Votre spécialiste du transport unitaire de véhicule

& TRANSPORT DANS TOUTE LA FRANCE ET EN EUROPE

Capacitaire en transport lourd de marchandise et détention de la Licence Européenne de Transport, nous transportons votre véhicule Porsche en France et sur le territoire Européen sans restrictions de déplacements.

& REMORQUES FERMEES ET HERMETIQUES

Pour un transport de qualité et en toute sécurité de votre véhicule Porsche, nos remorques sont étanches et verrouillables. Un treuil nous permet de charger des véhicules sans les démarrer, nos rampes sont adaptées aux véhicules à faibles garde au sol.

& FIABILITE ET TRANQUILITE

Chargement de votre véhicule Porsche à votre domicile et à l'horaire de votre choix. Assurance à la hauteur du bien transporté, de la prise en charge jusqu'à la dépose du véhicule.

CONTACTEZ NOUS

06 78 70 24 75 / www.transportetplus.fr / instagram @transportetplus



FS360184 993 C4 Cab 1995, 133 000 km, Triple Bleu, BV Méca, Auto Bloc, roue 17", ODB, révisée, carnet Px: 66 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS359182 997 S 2005, 83 000 km, Française, BV Méca 6, Full cuir, sièges sport, IMS OK, embr neuf, pack Chrono Sport, park assist Nav/Tel carnet, fact Px: 45 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS362101 Macan GTS 3L 360cv 2017, 55 000 km, VMF/palettes, TO Panoramique, sièges Sport GTS élect/chauff, climatronic 3 zones, pack Chrono Sport, pack Aluminum Sport, carnet, Px: 67 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS359184 987 2.7L 2007, 140 000 km, BV Méca, peinture neuve, embrayage neuf, Nav Xénon Révisée Carnet Px: 22 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS355163 997 GT3/2 Club sport 435cv 2010, 71 400 km, BV méca 6, Pack chrono sport +, Baquet Sport carbone, jtes GT3 19", fix centr, Aerokit Cup Club Sport orig, carnet, Factures Px: 94 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS353111 997 S 2005, 132 000 km, BVM 6, int bleu, full cuir, sges sport coque à mém, TOE, régul vit, pack chrono sport, Bose nav charg CD, échap Sport, lms ok, révisée, carnet + fact Px: 44 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06

HPRS
Motorsport

ERIC PINEL
SPECIALISTE PORSCHE INDEPENDANT

www.hprs.fr

17 Bd Vallombrosa - 06400 Cannes - Tél: 04.93.389.911 - Fax: 04.93.396.702 - mail: hprs@hprs.fr



Entretien
Assistance course
Préparation Piste et Rallye
Géométrie / Liaison au sol
Pneumatiques
Climatisation
Pièces détachées
neuves et occasions
Certification Hybride

ZA l'ALLAN, Allée de la Communauté d'Agglomération / 25600 VIEUX CHARMONT
Sortie N°10 par l'A36
contact@mcg-propulsion.com

03.84.90.10.70
www.mcg-propulsion.com



- Mécanique - Carrosserie - Peinture - Restauration
- Entretien courant
- Réfection moteur - Réfection boîte de vitesses
- Préparation moteur
- Préparation Club/VHC/Circuit
- Backdating
- Géométrie - Poids aux roues
- Vente - Dépôt Vente, Porsche d'occasion



FS363107 996 GT3 MK1 07/1999, 76 587 km, sièges baquet cuir, arceau Club Sport, harnais, volant OMP + volant d'origine, carnet, factures, Px: 76 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS363108 964 C4 tranfo C2 11/1989, 204 274 km, look 3L8 RS, mot 3L8 300cv MCG, bte 6, autobloq, Emb RS, PSS10, etc, ideal club/circuit, Suivi MCG depuis 16ans, Px: 86 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS363109 964 Jubilé série anniversaire 11/1993, 212 426 km, N°710/911, mot nf MCG 21 000 km, suivi MCG depuis 2005, TBE, dossier fact, carnet, gar 1 an Px: 98 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS363110 996 GT2 R 543cv 2001, 45 330 km, moteur bi turbo caisse de 996 R, CG française, arceau Matter, vérins levage, etc... dossier, RARE, Px: 99 500€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



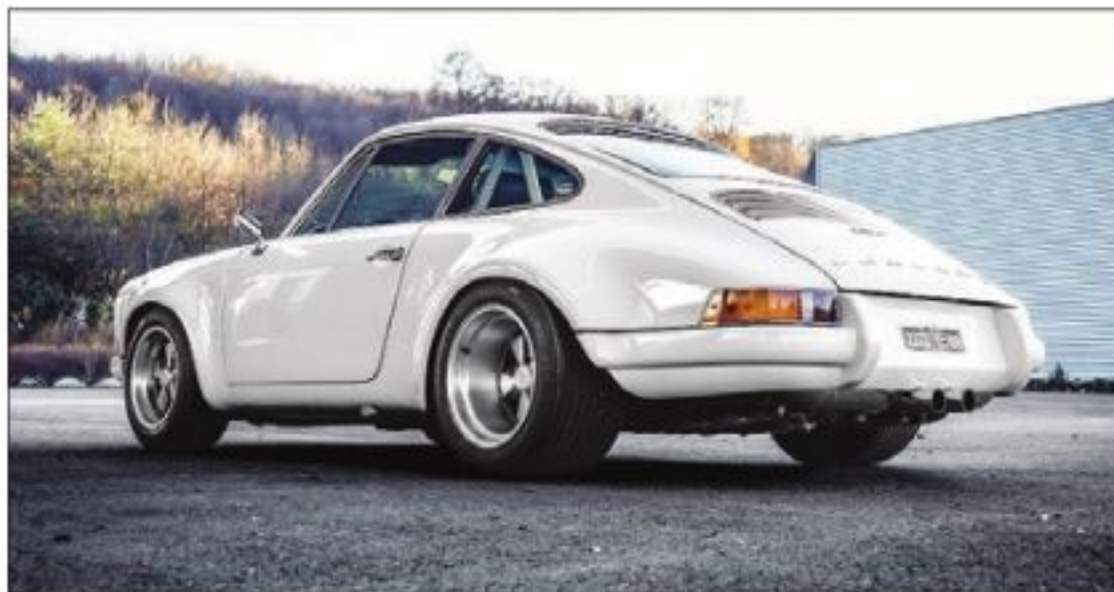
FS363111 911 SC 3L 204 cv 02/1983, 199 217 km, 3ème main, int cuir/ tissu damier origine, moteur neuf MCG 0km, coupe circuit, entretien régulier, garantie 1 an, Px: 59 900€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS363112 991 4S Cab 3L8 400cv 07/2013, 86 692 km, int cuir gris, PDK, Pack Chrono+, PASM, PDCC, sges tt cuir Sport ventilés élect, BOSE, régul vit, carnet, etc... Px: 92 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS363113 Cayman S 3L4 295cv 04/2006, 71 392 km, BM6, 2ème main, int cuir Cocoa, PASM, PSM, aide au station., EGAR, carnet, Px: 32 900€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



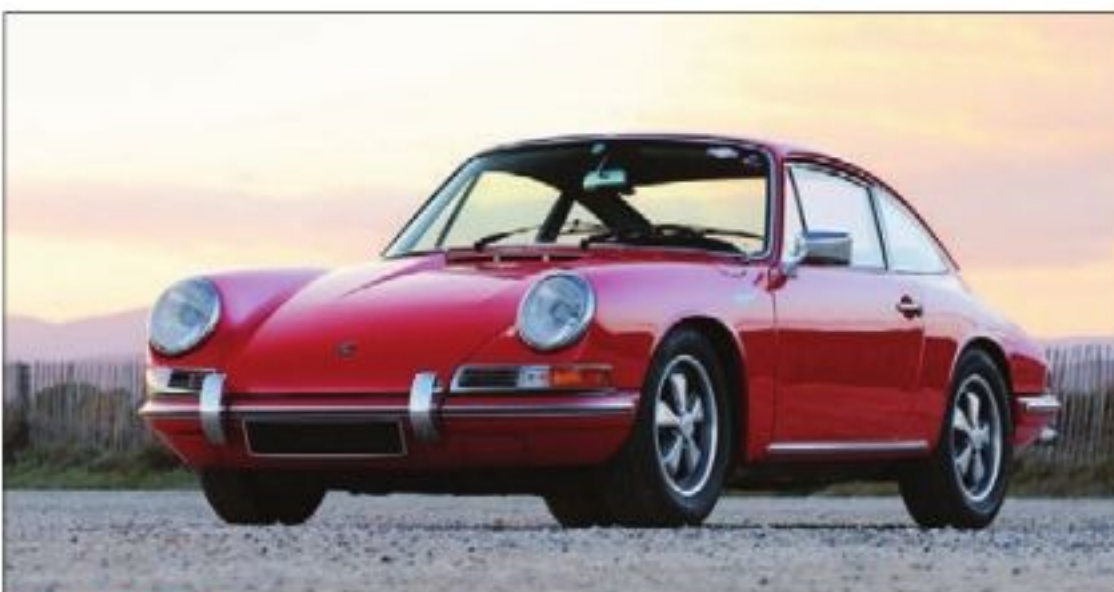
FS363114 911 Backdating MCG, look 2,3 ST, base 911 SC 3.0L 1982, 4 500 km depuis construction, état neuf, mot/bte neuf, carbu PMO, 250 cv, 1020 kgs, arceau, etc Px: 135 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS363115 Moteur 3.0L SC refait à neuf base 3L 188cv, avec cylindrée 204cv, arbres à cames 964, échappement SSI Px: 18 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS362230 Cayman GT4 420cv 05/2020, 6 800 km, Française, eco taxe payé, 21 000 € d'opt dont: sges 918 couleur craie, GPS, sportchrono, xenon dyna etc Px 119 900€ Tél: 06 20 52 02 40 www.collection-privee-automobile.com



FS362231 911 2.0 1966, seulement 3 propriétaires, dont 1 pendant 43 ans, 45 000 kms d'origine sur attestation, parfait état d'origine matching number Px 137 000€ Tél: 06 20 52 02 40 www.collection-privee-automobile.com



FS362232 911 2.0 1966, restaurée avec dossier de facture et photos, vendue neuve Sonauto Slate grey d'origine, Prix sur demande Tél: 06 20 52 02 40 www.collection-privee-automobile.com



DES SPECIALISTES PASSIONNES SONT A VOTRE DISPOSITION



DETAILING :
NOUS PROPOSONS DES PRESTATIONS DE NETTOYAGE INTERIEUR ET EXTERIEUR, DÉBOSSÉLAGE SANS PEINTURE, CAR STAGING ET RÉNOVATION DE PEINTURE, PROTECTION CÉRAMIQUE AINSI QUE RESTAURATION DES CUIRS.

MÉCANIQUE :
TEST PIWI, ÉCHANGE ET FIABILISATION DE L'IMS, PNEUMATIQUES, GÉOMÉTRIE NOUS ASSURONS DES PRESTATIONS CONFORMES AU CAHIER DES CHARGES CONSTRUCTEUR AVEC DES PIÈCES D'ORIGINE ET DE L'HUILE MOBIL 1.

SPECIALISTE PORSCHE

DEMANDES & RENDEZ-VOUS
ESTHETIQUE | MECANIQUE
05 40 25 15 04 | 05 40 24 64 11
WWW.COMPTOIRAUTOMOBILEDUREFLET.COM

ZAC LES PORTES OCEANES, 28 RUE DU 503EME REG. DU TRAIN, 33127 MARTIGNAS SUR JALLE



Des **garanties complètes** et des **franchises basées sur la valeur réelle et déclarée** de votre véhicule



Conduite sur **circuit** et **sortie club** *

*Garantie RC uniquement, utilisation à titre personnel sur circuit en dehors de toute compétition, tout classement et tout chronométrage.

NOUVEAU

Flat 6 Assurances assure aussi votre Classic

Assistance 0km avec rapatriement dans un garage de la marque



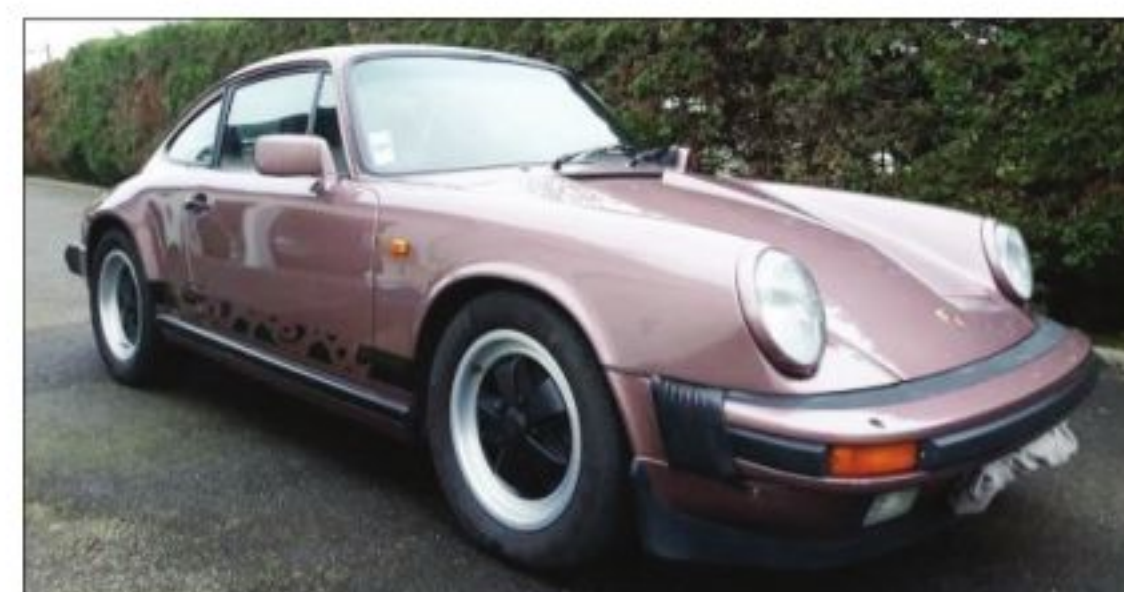
Protection juridique incluse



FS362005 991 GT3 08/2017, 68 745 km, noir intense 1ère main, jamais accidentée, lift harnais passager, entretien Porsche, disques plaquettes pns cup neufs, révision complète et vidange Px: 137 900€ Tél: 06 71 86 10 13 Dépt 84



AG362807 997 Carrera 4S Cab 385ch 07/2010, 133 000 km, gris atlas, cuir terracota, garantie Porsche Approved, 2ème main, full entretien Porsche Distribution 92, Px: 64 500€ Tél: 06 87 31 25 05 Dépt 18



FS361001 911 Carrera 3.2 G50 06/1986, 160 000 km, pack électrique : vitre, rétro, toit, sièges, moteur/embray/freins/pns,+ de 22 000 € de fact, Historique et CT sur 20 ans, CT de 07/2020 : vierge, Px: 49 000€ Tél: 06 72 73 49 11 Dépt 64



AG363801 Boxster GTS 04/2018, 38 000 km, Dolomite Gris, capote bleu, Pack GTS, état immaculé, toujours résidé dans le garage Px : 72 000€ Tél: 00 32 475 55 29 97 Dépt 59



FS361002 911 T 2.2 01/1971, 24 000 km, matching motor refait red burgundy, boîte 5, jantes fuchs, sellerie neuve, échappement neuf, certificat Porsche TBE, Px: 69 500€ Tél: 06 80 44 56 82 Dépt 17



AG362808 Boxster S 987 2.7 247cv 2008, marron métal 136 000 kms, moteur 15 000 km, CT ok, Livraison possible Px: 26000€.Tel:06 87 05 27 16 Dépt 2B



FS362004 Boxster 981 S 3.4 315ch 09/2013, 52 717 km, parfait état, carnet, factures, entretien Porsche, Protech, 28 options, pneus 0 km, dernier entret juin 20, éligible Porsche Approved, Px: 57 800€ Tél: 06 63 24 16 14 Dépt 83



AG362809 997 Carrera 4S 355ch 05/2006, 83 000 km, vitres ar fumées, GPS alpine ampli/HP, pots scart + origine, jantes noires vernies, housse, carnet, Px: 53 000€ Tél: 07 86 21 32 43 Dépt 59



AG363802 Boxster 987 2.7 245cv BV5 Méca 07/2006, gris métal, intérieur cuir noir, 3ème main, Bac de coffre av/ar, Housse Porsche, Tapis neufs, 13 options, CT OK, double des clés, carnet à jour Px: 22 000€ Tél: 06 03 70 14 56 Dépt 67

ABONNEZ-VOUS À

**1 AN
12 NUMÉROS**

75€

SEULEMENT AU LIEU DE 90€*

*Réduction calculée sur la base du tarif kiosque.

FLAT6
Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

**RETROUVEZ
CETTE OFFRE SUR**

WWW.FLAT6MAG.COM

Vivre Porsche autrement

Spécialiste Porsche indépendant



Atelier mécanique
Recherche personnalisée
Véhicules expertisés et garanties

Les automobiles de



www.lavillarose.fr

997 Montée de Rognard - 69970 Chaponnay

Tél. : 04 78 216 911

contact@lavillarose.fr

www.copiercase.fr



FS363131 718 Cayman 2L boîte méca 2017, 27Mkm, gris argent GT, alcantara, cuir noir, échap sport à valves, jtes 20", feux xénons, clim auto, système audio BOSE... révisée expert et gar Px: 50 600€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS363132 997 Turbo ph1 2007, 103 Mkm, noir verni int cuir bit-ton beige/noir, boîte méca, int bi ton, SC, TOE, cuir étendu, régulateur de vitesse révisée, expert et garantie Px: 69 100€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS363133 987 Boxster S Design Edition 2 2008, 42 Mkm, int full cuir noir capote grise, 500 exempl, Jamais accidentée, peinture d'origine, nb opt, rév, expert et gar constructeur Px: 42 400€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS363134 997 GT3 Ph1 2008, 58 Mkm, int cuir étendu noir, jamais accidenté, peinture d'origine, version « Touring » pack chrono sport plus, SC sports élect adaptatifs révisée expertisé et gar Px: 86 800€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS363135 997 Bi Turbo ph2 2010, 42 Mkm, int full cuir cocoa, modèle très rare en boîte méca, clim auto, xénons, radars recul, SC sports adapt, régul vit, TOE, rév expert et gar. Px: 96 400€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS363136 991 S PDK ph1 2014, 73 000 km, int full cuir expresso, pack chrono sport, clim auto bizona, TOE, sges élect chauff, régul vitesse, PCM3, rév expert et gar, Px: 81 400€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

ZKS

motorsport

348 avenue de la royale
ZA les Cousteliers - 34160 CASTRIES

☎ 04 67 40 30 91

✉ zksmotorsport@gmail.com

🌐 www.zksmotorsport.com

Votre spécialiste Porsche sur Montpellier



Cylindre fissuré, rayé...votre moteur Porsche a souffert ?

ZKS Motorsport spécialiste Porsche et son partenaire Revaltec ont la solution économique et innovante !

Redonnez vie et fiabilité à votre moteur type 996, 986, 987, 997.

Traitements au NIKASIL comme beaucoup de moteurs en compétition + fourniture de nouveaux pistons forgés complétant la fiabilisation du bloc.
Pièces, main d'oeuvre, fluides. Moteur garanti 2 ans.

TRANSPORT GRATUIT DE VOTRE VÉHICULE PARTOUT EN FRANCE JUSQU'À NOTRE ATELIER



Un grand choix de Porsche de 1960 à nos jours / Achat immédiat toutes Porsche même gagées



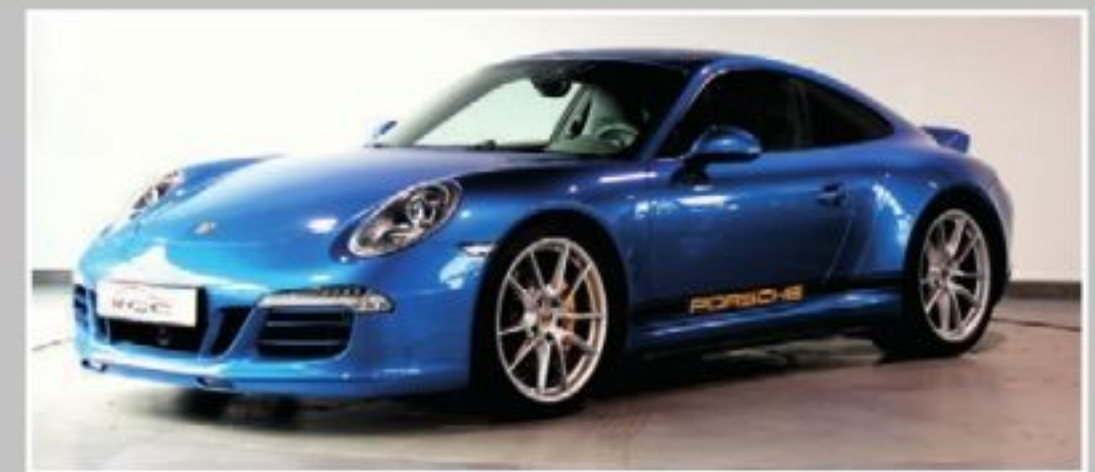
● **991 CARRERA S 3.0 420**

49688 km, 2016, Gris Quartz métallisé, Automatique, PASM -20mm, Echappement sport, Sièges chauffants, Régulateur de vitesse adaptatif, Assistance parking AV/AR avec caméra de recul, Pack intérieur carbone, Phares Matriciels à LED PDLS, Servotronic, Jantes RS SPYDER DESIGN 20", Roues arrières directrices, Volant multifonctions chauffant, Pack luminosité, Toit coulissant ouvrant, Volant GT SPORT, Bose Surround System, Pack Sport Chrono Px : 99 900 €



● **992 CARRERA 4S CABRIOLET**

11605 km, 2019, Noir Intense métallisé, Automatique, Echappement sport noir, Servotronic Plus, Ecusson Porsche sur appuis têtes avant, Jantes Carrera classic 20/21", Sièges chauffants à l'avant, Assistance angles morts, Phares Matriciels à LED (PDLS+), Pack Sport Chrono, Régulateur de vitesse adaptatif, BOSE, Affichage limitations de vitesse avec assistance de maintien de voie, Sièges sport AV (14 positions électrique) avec Pack Mémoire, Eclairage ambiance, Radio numérique Px : 163 900 € écotaxe payée



● **991 CARRERA 4S**

62918 km, 7/2013, Bleu Saphir, Platinum, Automatique, 4 roues motrices, xénon, PSM, Phares directionnels, Suspension sport, Etriers de freins jaunes, Toit ouvrant électrique, Echappement sport, Toit relevable, Stickers décoratifs, Freins céramique, Châssis sport, Aide parking av/ar, BOSE, Clim, Palettes au volant, Sièges électrique à mémoire, Bluetooth, Sièges sport, Ecran tactile, Démarrage sans clef, GPS 16/9, Pack alu, Régulateur de vitesse, Sièges chauffants Px : 94 900 €

Arrivage permanent, nous consulter

Plus de choix sur www.royalcars.fr

Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 19h - Samedi 10h à 13h



FS363172 992 Carrera S 2019, 34 500 km, Essence, Noir Intense métallisé, Coupé, Automatique Réservoir de carburant 90 litres, Système d'échappement sport noir, Px: 127 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363173 997 (II) Carrera 4S Cab, 95 118 km, Gris Argent GT, PSM, bi-xénon, Sorties d'échappement chromées, Pack chrono, échappement sport, Px: 67 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363174 911 Carrera 4S PDK 2013, Essence, Gris Quartz métallisé, Coupé, Automatique Sièges chauffants, Jantes Carrera Classic 20", PCM, pack fumeur Px: 89 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363175 911 Targa 4S 03/2017, 19 170 km, essence, Noir Intense métallisé, Targa, Automatique, échappement Sport, Sièges chauffants, Jantes 911 Turbo 20" Px: 94 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363176 991.1 Carrera S 07/2012, Essence, Gris Argent Rodhium, Coupé, Automatique, Projecteurs xénon, Peinture métallisée, Etriers de freins rouges, Radar de recul Px: 77 500€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363177 992 Carrera S 05/2019 36 085 km, Bleu Gentiane, réservoir 90L, échappement sport noir, PASM -10mm, Volant Sport GT Alcantara, Servotronic Plus Px: 124 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363178 991 Carrera S 03/2012, 42 079 km, essence, Anthracite brown, Coupé, Climatisation automatique multi-zone, Sièges électrique à mémoire, Bluetooth Px: 127 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363179 991 Carrera 07/2014, 49 500 km, Essence, Jaune Racing, Coupé, Automatique, 4 roues motrices, Sièges chauffants à l'avant, Jantes 911 Turbo 20", Px: 92 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



FS363180 992 Carrera S 05/2019, 23 900 km, essence, Vert Léopard, Intérieur tout cuir Noir, Coupé, Automatique (PDK 8 rapports), Propulsion, écotaxe payée Px: 137 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78

SPECIALISTE PORSCHE à 5 minutes de la Porte Champerret



L'AUTOSIASTE

Florent PESTANA

19, rue Baliat
92400 Courbevoie
Tél. 01 43 33 55 17
autosiate@wanadoo.fr



Classiques et Modernes

Entretien de la 356 à la 911
et de la 924 à la 928
Réfection moteur - boîte
Valise Diagnostic Porsche
Préparation tous modèles
Restauration anciennes

Ouvert de 8 h 30 à 19 h 00
du lundi au vendredi
et le samedi de 9 h 00 à 17 h 00



FS362186 Porsche 356 AT2 GT 1958, entièrement restauré
prix sur demande
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS362187 Porsche 997 Carrera 4S cab 2009, seulement
33 000 km, comme neuve
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS362188 Porsche 911 Targa soft window 1967,
entièrement restaurée prix sur demande
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS361144 Porsche 997 Carrera 4 GTS, seulement
17 000 km d'origine, gris quartz, int cuir et capote cocoa,
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS357220 Porsche 356 SC Cabriolet 1965, blanche, cuir
noir, entièrement restauré, très rare ex voiture de police
allemande
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS357218 Porsche SC Cabriolet 1963, gris, cuir marron, en
état neuf et très élégante
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS357217 Porsche 356 Roadster 1960, gris, cuir beige,
entièrement équipé GT avec de nombreuses options
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



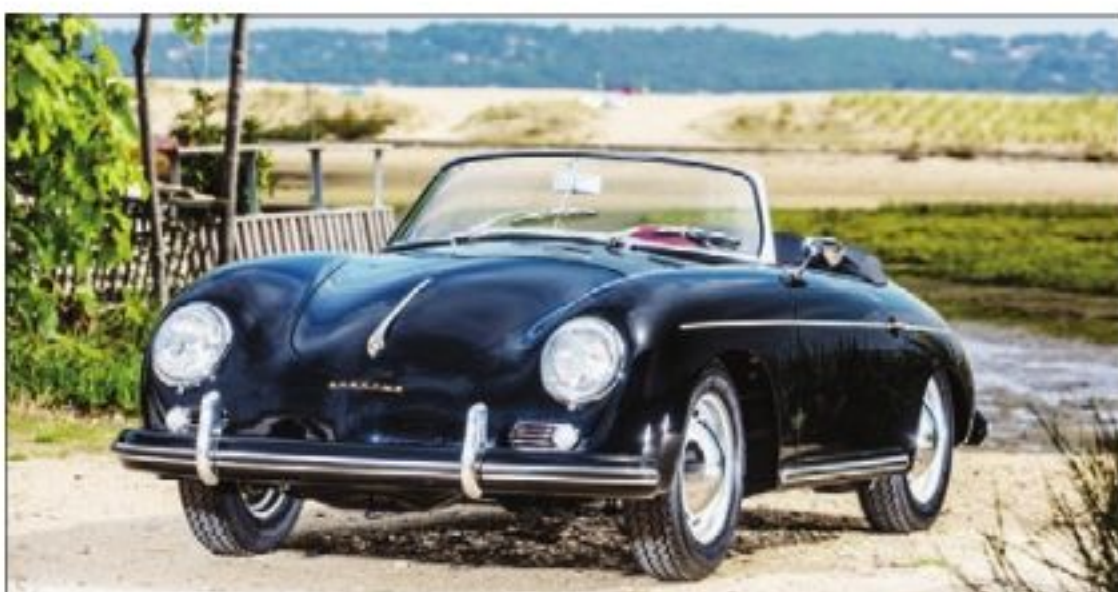
FS359199 Porsche 911 Carrera 2.7 RS Lightweight
entièrement restaurée à neuf.
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS363165 Porsche 2.2S Targa, tangerine, entièrement
restaurée, prix sur demande
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS357221 Porsche 911 2.0 1966, Agablue, cuir beige,
entièrement restauré, ex Sonauto, châssis court
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS356213 Porsche 356 Convertible D 1959, noir, cuir
rouge entièrement restaurée
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS357223 Porsche 911 2.2S, orange signal, état concours
avec de nombreux documents d'époque
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47

911 AVENUE

LA PASSION EST UN MOTEUR

SPECIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT

VOTRE SPÉCIALISTE PORSCHE
EN RÉGION SUD À 30 MN DE
MARSEILLE, AIX ET TOULON

NOUS METTONS TOUT NOTRE SAVOIR-FAIRE DANS L'ENTRETIEN, LA RÉPARATION, LA RESTAURATION
ET LA MISE AU POINT DE TOUTES LES PORSCHE CLASSIQUES ET MODERNES

■ PARTENAIRE OFFICIEL SCART ÉCHAPPEMENT ■ FIABILITÉ VOTRE 996 ET BOXSTER 986 (ROULEMENT IMS)

1161 Avenue de la Sainte-Baume / Les plaines de Jouques / 13420 Gémenos
Tél: 06 89 80 07 51 / 911-avenue@orange.fr / www.911-avenue.fr

04-2021

Fictech®

Le detailing à la française

LE DETAILING À PORTÉE DE MAIN

LA NOUVELLE CRÉATION FICTECH



SAMPLE KIT X16 PRODUCTS

UNE GAMME COMPLÈTE

16 produits sélectionnés pour nettoyer, rénover et protéger. Démoustiquant, nettoyant jantes et shampoing pour l'extérieur. Dégoudronnant, protection brillante et hydrophobe pour la carrosserie. Rénovateur plastique intérieur, détachant et nettoyant textile. Anti-buée, nettoyant vitre...
Laissez-vous tenter !



www.fictech.com

#WASHWITHSTYLE



STOCK PERMANENT DE PORSCHE SÉLECTIONNÉES

SPEED STAR - PARIS

Tél : 06.36.356.911

www.speedstar.fr



Parce que l'aboutissement d'un rêve ne se fait pas à la légère...



FS363116 993 Turbo 1996, 101 600 km, bleu nuit, tt cuir noir, sièges chauff, TOE, réservoir 92L, xénons, châssis sport, échap TechArt, Jantes 18" Px: 122 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363117 964 Turbo 3.6 1994, 101 000 km, rouge indien, tt cuir noir, TOE, clim, radio CD, réservoir 92L, EGAR, jantes 18" SpeedLine Px: 180 000€ Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363118 993 C2S 1997, 131 000 km, gris arctique, cuir noir, sièges chauff, régl vitesse, TOE, phares xénons, pack MotorSound, Jantes 18" Px: 92 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363119 991 C2S PDK 2016, 36 000 km, noir intense, tt cuir noir, sièges ventilés, TOE verre, Bose, régl vitesse, PDLs, PSE, Jantes 20" RS Px: 100 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS33120 992 C2S PDK 2019, 26 500 km, bleu miami, tt cuir noir, sièges Sport Plus, TOE, réservoir 90L, BOSE, caméra recul, PASM -10mm, PSE Px: 134 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363121 992 C2S Cab PDK 2019, 33 500 km, gris Dolomite, tt cuir noir, sièges et volant chauff, ACC, réservoir 90L, BOSE, caméra 360°, PSE Px: 147 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363122 991 Targa 4S PDK 2014, 68 000 km, bleu Saphir, cuir noir, sges Sport Plus, pack Chrono, pack d'options 50 ans, jantes 20" peinte Px: 109 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363123 992 C2S PDK 2019, 24 500 km, blanc, tt cuir noir, sièges Sport Plus, TOE verre, réservoir 90L, PDLs+, caméra recul, PASM -10mm, PSE Px: 134 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363124 991 Targa 4S PDK 2015, 69 000 km, Gris Quartz, tt cuir gris, sièges Sport Adapt, pack Chrono, caméra, PDLs+, BOSE, PSE, Jantes 20" Px: 113 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363125 991 C2 Cab PDK 2016, 28 000 km, bleu nuit, tt cuir brun, capote brun, PDLs, Servotronic, BOSE, régl vitesse, PSE, Jantes 20" Px: 101 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363126 991 Cab 4S PDK 2016, 49 000 km, gris quartz, tt cuir Espresso, LED PDLs+, pack Chrono, BOSE, régl vit, caméra, PSE, Jantes 20" Px: 116 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363127 964 C2 Targa 1990, 176 000 km, Blanc Grand Prix, cuir noir, clim, châssis sport, pot cup, jantes 17" Cup, ex-voiture de police hollandaise Px: 75 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



La Clinique Centrale de l'Allumeur

Le seul spécialiste de la révision complète et du remplacement de courroie du double allumeur Porsche. Reconditionne également tous les allumeurs Porsche de la 356 à la 3.2

Possesseurs de 964 et de 993, attention !!!! Votre moteur est peut-être en danger

Préférez-vous changer ceci (coût + de 15000€)



OU

Plus simplement cela ??? (495€ seulement)



Pour tout savoir - Informations, renseignements et conseils sur : www.clinique-allumeur.com ou appelez le 06.14.18.68.75

Almeras Frères

Zi de la lauze / 3 Rue St Exupéry / 34430 St Jean de Vedas

04.67.42.57.35 porsche@almeras.com

www.almeras.com



PASSION
Depuis 1968
PORSCHE

Spécialiste Porsche de la classique à la moderne

Entretien / Réparation / Restauration / Dépôt et vente de véhicule
Recherche personnalisée / Service Classic & VHC



FS359125 911 coupé mod F chassis court 1965-1973
Qualité velours fibranne, talonnette caoutchouc strié, dos boutonnés, coutures simili cuir couleur des tapis Px: 279€ le jeu Tapis de Luxe Tél: 03 26 74 29 50 www.tapis-deluxe.com



FS359126 911 Coupé 1984-1989 Modèle G Qualité velours tricoté, talonnette simili cuir granulé, dos boutonnés, coutures simili cuir couleur des tapis Px: 240€ le jeu Tapis de Luxe Tél: 03 26 74 29 50 www.tapis-deluxe.com



FS360003 tracteur agricole Porsche diesel 1956 avec accessoires un des premiers modèles de la marque, contact uniquement par téléphone Px: 6 500€ Tél: 06 10 82 17 26 Dépt 13



FS363128 928 GTS BVA 1992, 91 000 km, bleu nuit, cuir bleu, sièges élect, radio CD, régul vit, clim, Jantes 17" Px: 58 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363129 911 Look 2.8 RSR 1973, 67 000 km, noir, cuir noir, clim, TOE, kit wevo, moteur 3.2, échap RSR, Jantes Fuchs Px: 80 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363130 964 RS 1992, 108 000 km, Blanc Grand Prix, cuir noir & gris, Jantes 17" Magnesium, toute d'origine, expertisé Px: 158 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS363223 992 Carrera 4S 450cv 08/2019, 3 100 km, PDK, ITC Ardoise, TOE, Pack Sport Chrono, échap. Sport, PDLS+, Burmester, régul adapt, sièges mém chauff ventilé, gar 12mois, carnet, Px: 160 000€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



FS363224 Macan S 3.0 354cv 06/2019, 23 000 km, PDK, ITC noir, jtes Macan Turbo 20", PASM, sièges électr mém, PDLS +, park assist avec caméra 360, volant Sport GT chauff, carnet, gar 12 mois Px: 83 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



FS363225 Cayenne Diesel 262cv 12/2014, 149 300 km, Tiptronic 8, ITC noir, SC élec. mém, suspension pneumatique, assistance park av/ar avec caméra, TO pano, PCM, Bluetooth, aux, attelage Px: 34 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



Accueil : 05.59.55.16.26

Service commercial :

Sébastien Piquer 06.23.41.65.82

Service APV : 05.59.55.82.67

Spécialiste Porsche : Christophe Bojarczuk

Vente et entretien de véhicules sportifs et haut de gamme depuis 1957

Une équipe et un outillage dédiés à Porsche

Entretien, réparation, préparation, restauration toutes générations



Rond point du Grand Basque
Sortie A63 N°6 Bayonne Nord

www.villanueva-sport-automobile.com



Pour que votre rêve devienne réalité

911 3.2 Targa WTL · 06/86 · 142 500km · Exclusive	119 900€
944 S2 · 211cv · 12/89 · 39 740km certifiés	34 900€
924 GTS · 245cv · 04/81 · 1 des 50 ex	240 000€
981 Boxster GTS · 330cv · 03/16 · 18 100km	72 900€
981 Cayman GT4 CS · 385cv · 05/15 · 9 690km	92 900€
964 Turbo 3.6 · 360cv · 03/94 · 74 000km	239 900€
993 S · 285cv · 03/97 · 93 900km	99 900€
997 C2 · 325cv · 11/07 · 56 900km	47 900€
997 C4 GTS Cab · 408cv · 02/12 · 51 900km	84 900€
997 Speedster · 408cv · 03/11 · 510km	299 900€
991.1 GTS · 430cv · 12/15 · 53 900km	114 900€
991.2 GTS · 450cv · 06/18 · 19 000km	122 900€
991.2 Turbo S cab · 580cv · 09/16 · 18 000km Unique	189 900€
991 GT3 Touring · 500cv · 06/18 · 150km · Bleu Gulf	209 000€
991.2 GT3 RS · 520cv · 08/18 · 10 145km	232 000€
991 GT2RS · 700cv · 03/18 · 3 300km · TVA récup	379 000€

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter



CONTACT

Eric Goertz 03 87 77 09 17

NOUVEAU SITE INTERNET

www.pzro.eu

La publicité dans Flat 6 magazine est lue et approuvée par 81% de nos lecteurs



79% de nos lecteurs possèdent une Porsche



Étude réalisée par Média@conseil-inedi auprès de 940 lecteurs Novembre 2016

Contactez-nous
04.98.01.50.50 / flat6regie@orange.fr



FS363166 991 GTS 450cv 06/2018, 20 500km, Pack int GTS cuir/alcantara avec coutures rouge, sges sport adapt avec pack mém, Bose, PCM3 GPS, PDK, régl vit, roues ar dir, park assist av/ar, Px: 122 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS363167 991.2 Turbo S Cab 580cv 09/2016, 18 000km, Une des 991 Turbo S cab les + chères réalisées par le Dpt Exclusive, peint unique Chromaffair Shifting carbon à 52 000€, Px nf 350 000€, vendue 189 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS363168 981 Boxster GTS, Pack int GTS, clim bi zones, sges Sport chauff, PCM3 GPS + PSC + Pack Audio + entrée audio univ + DAB + tél, PDK, PASM, Régul vit, échap. Sport, JA 20" Carrera S. Px: 72 900€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS363169 991. C2 GTS 430cv 01/2016, 65 000 km, PTS Grigio Campovolo, tt cuir noir, PASM (-20mm), 90L, PDK, régl vit, TO verre, Servo Plus, Bose, Volant Sp Design à palettes, PCM3 GPS Tél, Px: 109 500€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS363170 Cayman 981 GT4 CS 385cv 05/2015, 9 690 km, baquets 918, clim, PCM GPS + Pack Audio plus + Pack Sport Chrono avec Track App + Tél, régl vit, PCCB, Bixénon PDLs Px: 92 900€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS363171 991.2 GT3 RS 520cv 08/2018, 10 150 km, malus payé, tt cuir/alcantara noir, Baquets carbone, arceau, harnais cond + passag, GPS + Bose + tél, pack Sport Chr, Lift, Porsche Approved 08/2022 Px: 232 000€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

ASSUREZ-VOUS CHEZ UN VRAI PASSIONNÉ

Nicolas DAVOUST

Agent général ALLIANZ



N'HESITEZ PAS à CONTACTER Jessica
05.49.24.82.00 ou 05.49.78.94.38
fax: 05.49.28.03.86
mail: davoust.niort@allianz.fr
374 avenue de Limoges - 79000 NIORT

NOTRE SPÉCIALITÉ

L'ASSURANCE au KILOMÈTRE :
forfait 4000 ou 7000km

Dans nos TARIFS étudiés pour vous,
SONT INCLUSES les garanties des
SORTIES CLUB sur CIRCUIT en
épreuves non chronométrées.



A.R.Sport

Spécialiste indépendant **PORSCHE** à La Rochelle depuis 2004



ATELIER

Outillage PORSCHE
PIWIS III
Pièces détachées en stock
Entretien - Réparation
Echappement SCART
Traitement céramique agréé DASCOAT

VENTE

Véhicules en stock
Recherche personnalisée
Financement
Extension de garantie
Reprise
Achat cash ou dépôt-vente

www.arsport.fr - 05 46 411 911



FS363156 Boxster 3.4 GTS 981 330cv PDK 07/2014, 60 005 km, int tt cuir, pack chrono sport+, volant sport/palettes, régl vit, PASM, PADM, clim, carnet suivi. Px : 72 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS363157 997 Carrera S Cab 355cv 10/2005, 75 195 km, int tt cuir, SC élect, navig, ODB, clim, pack chrono sport+, xénon, jtes Carrera S 19, PASM, volant sport, carnet suivi. Px : 54 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS363158 991 Carrera 350 Cab 350cv PDK 10/2013, 77 790 km, sges cuir, pack chrono sport+, SC sport ventilés, PADM, assist av/ar, échap sport déconnect, carnet suivi. Px : 82 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS362123 964 Carrera 4 01/1990, 178 414 km, sges cuir, clim, FC, SC semi-élect, vitres élect, rétro Cup, TOE, jtes Cup 17, direction assist... carnet suivi + factures Px : 53 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS362124 991 Targa 4S PDK 400cv 06/2015, 39 500 km, ITC volant sport palettes, navig, PSE, fx dyn. xénon +, sges sport élect, clim auto, régl vit, assist av/ar, carnet suivi Px : 112 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS362125 Boxster 987 2.9 PDK 256cv 05/2010, 35 533 km, SC cuir, clim, navig, ODB, assist ar, jtes Boxster S 18", rétro dégiv, fx dyn. xénon +, régl vit... carnet suivi Px : 39 900 € A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS361169 997 Carrera S 355cv 12/2004, 74 166 km, ITC, pack chrono sport +, navig, clim auto, ODB, volant sport, xénon, assist ar, jtes Carrera S 19, PASM, PSM carnet suivi Px : 48 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS362229 991 4S PDK Cab 05/2013, 41 800 km, ITC, SC ventilés, régl vit, PSE, pack chrono sport +, aide pkg av/ar, capteur pluie, volant chauff, clim auto, navig, Bose, carnet suivi. PSD, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS362126 992 Carrera S PDK 450cv 07/2019, 19 800 km, TOE, régl vit. adapt, SC ventilés, PADM, PASM, navig, assist av/ar changement voie, pack chrono sport +, carnet suivi PSD A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

LES CHIFFRES CLÉS DU RECYCLAGE DE VOS PAPIERS.

1,3 million de tonnes de papiers recyclées permettent d'économiser annuellement :



4 000 GWh,
soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.



23 milliards de litres d'eau
soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.

**TRIER,
C'EST
DONNER**
DU RÉPIT AUX
RESSOURCES DE
LA PLANÈTE

CITEO
triercestdonner.fr

Reliures Flat6

Plus pratiques, plus faciles à utiliser, plus esthétiques
Elles vous permettront de conserver et de classer par années tous vos Flat6.

35€
L'UNITÉ
PORT INCLUS POUR LA FRANCE

PROMOTION
59,5€
LES DEUX
PORT INCLUS POUR LA FRANCE

Commandez directement sur notre site internet
WWW.FLAT6MAG.COM



12 numéros
par reliure

POUR LES RETARDATAIRES



TOME 1
DE 15000 À 50000€

TOME 2
DE 50000 À 80000€

TOME 3
À PARTIR DE 80000€



**DISPONIBLE MAINTENANT SUR
WWW.FLAT6MAG.COM**



INDEX DES GUIDES D'ACHAT

Nous vous proposons l'index complet de tous les guides d'achat déjà publiés dans notre magazine. Si vous êtes à la recherche d'un modèle et que vous voulez un maximum de renseignements sur celui-ci, ce sera, pour vous, l'outil idéal !

OLDTIMERS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
911 2.0	1964/1967	151, 248
912	1965/1969	228, 360
911 L 2.0	1968	219
911 T 2.0	1969	175, 341
911 S 2.0 - 160ch	1967/1968	142, 242, 321
911 E 2.0	1969	212
911 S 2.0 - 170ch	1969	188, 254
911 T 2.2	1970/1971	137
911 E 2.2	1970/1971	200, 267
911 S 2.2	1970/1971	162, 333
911 T 2.4	1972/1973	157, 284
911 E 2.4	1972/1973	149, 292
911 S 2.4	1972/1973	181, 271
911 Classic Américaines	1965/1973	146, 277
911 Classic Sportomatic	1965/1973	169, 299
911 Classic Targa lunette souple	1966/1968	202, 309
2.7 RS Touring	1973	153, 259
2.7 RS Light	1973	153, 259
YOUNGTIMERS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
911 Sportomatic 74 - 80	1974/1980	217
911 2.7 - 150ch	1974/1975	231
911 2.7 - 165ch	1976/1977	178
911 S 2.7	1974/1977	224, 347
Carrera 2.7	1974/1975	177, 283
930 Turbo 3.0	1975/1977	152, 260, 362
912 E	1976	228
911 Carrera 3.0	1976/1977	143, 239
930 Turbo 3.3	1978/1988	191, 312
911 SC - 180ch - 188ch	1978/1980	183, 268
911 SC - 204ch	1981/1983	140, 252
911 SC Cabriolet	1982/1983	158, 290
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	165, 304
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	196, 318
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	150, 297
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	185, 276
911 Carrera 3.2 Cata	1984/1989	139
911 Carrera 3.2 Turbolook	1984/1989	174, 330
911 Carrera 3.2 Clubsport	1987	221
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	161, 247
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	207
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	138, 235

DIVERS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
Toutes les 356	1949/1965	356
Toutes les 944	1982/1991	327
Tous les Cayenne	2003/2017	320
Toutes les 968	1992/1995	350
SUPERCARS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
959	1987/1988	167, 300
Carrera GT	2003/2006	232, 351
964	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
964 Carrera 4	1989/1994	164, 243
964 Tiptronic	1990/1994	215, 307
964 Carrera 2	1990/1994	145, 289, 359
964 Carrera 2 Cabriolet	1990/1994	186, 258, 329
964 Carrera 4 Cabriolet	1990/1994	205, 282
964 Targa	1990/1994	195, 298
964 RS	1992	172, 237, 346
964 Turbo 3.3	1991/1992	160, 266
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	141, 236
964 Carrera 4 jubile	1992	155, 251
964 Speedster Carrera 2	1993	179, 314
964 Turbo 3.6	1993/1994	173, 273



ANCIENS NUMÉROS

FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE



POUR COMPLÉTER VOS CONNAISSANCES

>>> Commandez nos anciens numéros directement sur notre site internet

www.flat6mag.com

993	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
993 272 ch Carrera	1994/1995	163, 241
993 272 ch Carrera 2 Cabriolet	1994/1995	184, 257
993 272 ch Carrera 4 Cabriolet	1994/1995	210
993 Tiptronic	1994/1998	192, 311
993 272 ch Carrera 4	1995	154, 274
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	180, 339
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	204, 358
993 Targa	1996/1998	170, 234
993 285 ch Carrera 2 Cabriolet	1996/1998	144, 294
993 285 ch Carrera 4 Cabriolet	1996/1998	210
993 Carrera 4S	1996/1998	197, 281
993 Carrera 2S	1997/1998	147, 249
993 Carrera X51	1997/1998	159, 264
993 RS	1995/1996	189, 323
993 Turbo	1995/1998	168, 288
BOXSTER	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
Boxster 2.5	1997/1999	148, 246
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	194, 255
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	166, 265
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	199
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	222
Boxster 986 S 550	2004	226
Boxster 987 2.7 240/245 ch	2005/2009	208, 270
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	220
Boxster RS 60	2008	287
Boxster 987 2.9	2009/2012	280
Boxster 987 S 3.4 310 ch	2009/2012	295
Boxster Spyder 987	2011/2012	305
Boxster 981 2.7	2013/2016	328
Boxster 981 S	2013/2016	344
CAYMAN	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
Cayman S	2006/2009	262
Cayman 2.7	2007/2009	306
Cayman S Sport	2009	301
Cayman 2.9	2009/2012	313
Cayman R	2011/2013	332
996	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
996 3.4 Carrera 2	1997/2001	156, 272
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	190
996 Tiptronic	1997/2005	176, 240
996 3.4 Cabriolet Carrera	1997/2001	171, 316
996 3.4 Cabriolet Carrera 4	1998/2001	182, 245
996 Millennium	2000	203
996 GT3 360 ch	2000/2001	206, 302
996 Turbo	2000/2005	201, 285
996 GT2 462 ch	2001/2003	211, 348
996 3.6 Carrera 2	2002/2004	187, 253
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	216
996 3.6 Cabriolet Carrera 2	2002/2004	209
996 3.6 Cabriolet Carrera 4	2002/2005	230, 308
996 Targa	2002/2005	198, 261
996 Carrera 4S	2002/2005	193, 293
996 GT3 381 ch	2003/2005	218, 278
996 GT3 RS	2004	227, 324

996 40 ans	2004	223, 337
996 Carrera 4S Cabriolet	2004/2005	213, 354
996 Turbo Cabriolet	2004/2005	225
996 GT2 483 ch	2004/2005	236
996 Turbo S	2005	214
996 Turbo S Cabriolet	2005	240
997	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
997 Carrera 2 325 ch	2005/2008	238
997 Carrera 2 325 ch Cabriolet	2005/2008	269
997 Carrera 2S 355 ch	2005/2008	229
997 Cabriolet Carrera 2S 355 ch	2005/2008	233
997 Tiptronic S	2005/2008	286
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	322
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	263
997 Carrera 4S Cabriolet 355 ch	2006/2008	244
997 GT3 3.6	2006/2008	256
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	352
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	250
997 Turbo 3.6	2007/2009	338
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	296
997 Turbo Cabriolet 3.6	2008/2009	331
997 GT2	2008/2009	303
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	326
997 Carrera 4 Cabriolet 345 ch	2009/2011	340
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	310
997 Carrera 4S Cabriolet 385 ch	2009/2012	275
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	357
997 GT3 3.8	2010/2011	315
997 Turbo Cabriolet 3.8	2010/2013	291
997 Turbo S	2010/2013	335
997 Black Edition	2011	279
997 Carrera GTS	2011/2012	319
991	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
991 S phase 1	2012/2015	336
991 S Cabriolet phase 1	2012/2015	317
991 Carrera 4 Cabriolet phase 1	2013/2015	355
991 Carrera 4S phase 1	2013/2015	325
991 50 ans	2014	345
991 Turbo Cab phase 1	2014/2016	361
991 GTS phase 1	2015/2016	334
991 GT3 RS phase 1	2015/2017	343
991 Carrera phase 2	2016/2019	349
991 Carrera Cabriolet phase 2	2016/2019	342
991 C4 GTS Cabriolet phase 2	2017/2019	353



ABONNEZ-VOUS À

1 AN
12 NUMÉROS

75€

SEULEMENT AU LIEU DE 90€*

FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

RETROUVEZ CETTE OFFRE SUR
WWW.FLAT6MAG.COM

*Réduction calculée sur la base du tarif kiosque.



INDEX DES CARNETS DE VOYAGE



Voici la liste des départements déjà traités en carnets de voyage.

DÉPARTEMENT	FLAT6 NUMÉROS
Corse (2a et 2b) 1 139 km en 911 SC phase 2	315, et 316
Allier (03) 539 km en 911 SC Targa	355
Aude (11) 598 km en Boxster Spyder 981	341
Bouches du Rhône (13) 715 km en Carrera 3.0	340
Calvados (14*) 430 km en 911 2.4T	320
Charente Maritime (17) 557 km en 356 Speedster	329
Côtes d'Armor (22) 596 km en 997 Sport Classic	359
Creuse (23) 426 km en Cayman 987 S phase 1	358
Doubs (25*) 515 km Boxster 987 S phase 2	318
Drôme (26) 628 km en 991 Targa 4S phase 2	346
Eure (27) 548 km en 991 Carrera 4 GTS Cabriolet phase 1	343
Finistère (29) 732 km 911 2.7	338
Gard (30) 652 km en 996 Carrera 4S	333
Gironde (33) 768 km en 996 Turbo	345
Ille et Vilaine (35) 459 km en 996 Targa	326
Loire (42) 551 km en Carrera 3.2 Jubilé Cabriolet	361
Loire-Atlantique (44) 482 km en 991 Turbo S Exclusive	350
Loiret (45) 395 km en Boxster 2.9	331
Manche (50) 653 km en 993 Targa	353
Morbihan (56) 624 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	352
Nièvre (58) 403 km en 991 C4 GTS Cabriolet phase 1	327
Pas de Calais (62*) 445 km en 991 S Cabriolet phase 1	319

DÉPARTEMENT	FLAT6 NUMÉROS
Puy de Dôme (63) 585 km en 997 4S Cabriolet phase 2	321
Haut-Rhin (68) 527 km en Carrera 3.2 Cabriolet G50	334
Rhône (69) 436 km en Carrera 3.2 G50	357
Haute-Saône et Territoire de Belfort (70 et 90) 516 km en 914/4 2.0	354
Sarthe (72) 477 km en 996 GT3 phase 1	362
Haute-Savoie (74) 610 km en 997 C4 GTS Cabriolet	330
Seine Maritime (76) 487 km en 356 C Cabriolet	342
Seine-et-Marne et l'Essonne (77 et 91) 601 km en 914/4 2.0	344
Yvelines et Val d'Oise (78 et 95) 402 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	339
Var (83) 627 km en 997 Targa 4S phase 2	324
Vaucluse (84) 402 km en 914/6	328
Vienne (86) 408 km en 997 S phase 1	332
PAYS	FLAT6 NUMÉROS
La Costa Brava 660 km en 356 SC Cabriolet	317
Les lacs Italiens 856 km en Carrera 3.2 Cabriolet "915"	322 et 323
La Suisse 2 162 km en 993 Carrera S	335 et 336
Le Canada 3 440 km en 992 Carrera S Cabriolet	347 et 348
La Floride 3 192 km en 992 Carrera 4S	351
DIVERS	FLAT6 NUMÉROS
La descente de la Loire en 964 Jubilé	261
La descente de la Seine en 911 2.2 T	285
La Méditerranée de Monaco à Collioure en 993 Turbo	290
La descente de la Dordogne en 993 GT	300
Les Alpes en Spyder 981	306 et 307
La descente du Rhône en 997 Turbo ph2	310 et 311
30 Spots entre Paris et Saint-Tropez	356

* A noter que les départements 14, 25 et 62 seront refaits, car ils n'avaient été réalisés qu'en une journée et n'ont donc pas eu le même traitement que les autres.

LISTE DES CLUBS INDÉPENDANTS

>>> Si vous souhaitez voir apparaître toutes les dates de vos sorties 2021, n'oubliez pas de nous envoyer vos calendriers à lplateau@flat6editions.fr

DATES PUBLIÉES SOUS RÉSERVE D'ANNULATIONS

Club Amicale Porschistes Normandie

Président: Hugues Dorsner
118 Chemin les neuf foulants - 27210 Bouleville
<http://amicaleporschistesnormandie.org>

Club Be 911

Président: Jean-Yves Beeckman
Voie du Belvédère - 64100 Seraing - Belgique
www.be911.org

Club Carrera Vienna

Président: Jean-Paul Picard
28 place Miremont - 38200 Vienne
www.clubcarreravienna.fr

Club Classic & Racing 901 Atlantique

Président: Michel Brzezinski
44360 Le Temple de Bretagne
<http://pilleff.free.fr>

Club des Porschistes d'Armorique

Président: Joël Le Saux
ZA Mane Lenn - 56950 Crac'h
porschistesarmorique.bzh

Club GT Provence

Président: Philippe Villard
270 rue J-L Calderon
13320 Bouc Bel Air
Tél: 06 14 09 30 86

Club Flat Club du Dauphiné

Président: Didier Fiat
274 route de Pierval
38410 St Martin d'Uriage
www.flatclubdauphine.net

Club Flat Passion 10

Président: Frédéric Bruneau
18 rue des Forgeottes - 10450 Breviandes
fbruneau10@aol.com
■ 6 juin : Visite des Jardins de mon Moulin et ses pivoines à Thonnance les Joinville, Pique-nique tiré du sac...

Club Génération Flats 68

Président: Pierre Collin
12 rue Maréchal Lefèbvre
68300 St Louis
www.flats68.fr

Club Littoral

Président: Hubert Rouan
5 rue André Chamson
ZA Croix de la Reille - 34500 Béziers
Tél: 06 03 02 35 98
■ 12 et 13 juin : Escapade en Espagne

Club Porsche Réunion

Président: Claude Dubard
7 rue Anchaing
97450 Roches Maigres Saint Louis
clubporschereunion@gmail.com

Club Stuttgart Connection

Président: Jacques Latour
6 Allée de l'Argonne - 31770 Colomiers
www.cpfmp.com

Club 911 Champagne

Président: Jean-Luc Zrak
2 rue du Parc - 51700 Villers-sous-Châtillon
www.club911champagne.com
■ 4 au 6 juin : Grand Prix de l'Age d'Or Dijon Prenoix
■ 12 et 13 juin : 14^{ème} Fête des Classics
■ 19 et 20 juin : Sortie touristique, petite Suisse Luxembourgeoise
■ 25 au 27 juin : Porsche Casting Deauville

Club 911 IDF

Président: Christian Rossi
06251 Mougins Cedex BP70091
Tél: 06 84 84 09 11
www.club911idf.fr

Club Le Cercle Porsche Lorraine

Président: Christian Colson
1 Clos des Frênes - 54210 ST Nicolas de port
christian-colson@orange.fr

Club 911 Lorraine

Président: Laurent Meyer
BP10027, 54190 Villerupt
www.club911lorraine.com

Club 911 Rhone-Alpes

Président: Michel Vergely
73 rue Jules Guesde
69230 St. Genis Laval
www.club911rhone-alpes.fr

Club 911.Net

655 route de Mormant - 45200 Amilly
www.club911.net

Club 9.11 Passion Ouest

Président: Jean Claude Gicquel
5 bis impasse du Champs des Nues
22000 Saint Briec
www.club911passionouest.com

Club 911 Pays de l'Agenais

Président: Fabrice Valèze
Mairie 47240 St Jean de Thurac
Tél: 06 88 27 12 99

Club 911 Toulouse midi Pyrénées

Président: Franck Ravet
1201, route du Château d'eau
31840 Aussonne
www.club911tmp.com

Club 93-64

Président: Hervé Daudé
8 rue de l'Est - 92100 Boulogne Billancourt
<http://club93-64.fr/>

Flat Club Forez-Velay

Président: Philippe Croiseau
17 avenue Antoine Ravel
42330 Saint Galmier
www.flatclub-forez-velay.fr

Club 911 Pyrénées Océan

Président: Ezequiel Monteiro
1 rue Aristide Briand - 64000 Pau
www.club911po.com



Club 974

Président: François Beauvillain de Montreuil
62 rue Adrien Lagourgue - 97424 St Leu
www.porscheclub974.re

Club Fan's Nord & Belgique

Président: Cédric Olivier
porschefans@hotmail.com
www.porschefansnordbelgique.com

Automobile Club du sud

Présidente: Michelle Fraisse
6 allée des Senibelets - 34150 Gignac
automobileclubdusud@gmail.com

Club Porschistes de l'ouest

Président: David Corbrejaud
clubporschistesdelouest@gmail.com
■ 6 juin : Visite du Musée de Lohéac

NOUVEAU CLUB Club Passion 969

Président: Jean-Hugues Clauss
510, routes des Condamines
69390 Vernaison
contact@passion969.fr



 **Belgian Porsche Friends**
www.belgianporscheffriends.eu

 **Cercle 911 de Bruxelles**
Cercle911@hotmail.com

 **Club Porsche Youngtimers Belgium**
Président: Joe Pinter
joesportclassic@yahoo.fr

 **Clubsport Mettet**
Président: Serafino Pasquale
s.pasquale@clubsportmettet.be

 **Club Porsche United**
Président: Serge Hirsch
www.porscheunited.eu

 **Amis Porsche Luxembourg**
Présidente: Flore Batter
www.apclub.lu



150 NUMÉROS PLUS TÔT

N°214 Décembre 2008

Et voici qu'apparaissent Boxster et Cayman 987 en phase 2, la couverture étant occupée par un Boxster S rouge indien. Mais la Panamera pointe le bout de son nez, alors qu'il est aussi question de Ruf...

PAR MARC JOLY

En cette période de crise (je parle de celle de 2008), toute bonne nouvelle était bonne à prendre, et la sortie des Boxster-Cayman phase 2 en était une. Mais le fait que nous avons rajouté 8 pages à ce numéro, de manière durable, en était une autre. Voilà qui nous amenait à 140 pages, encore loin des 184 d'aujourd'hui, mais en progression constante.

Les 8 premières pages étaient donc consacrées aux nouveaux Boxster-Cayman, qui franchissaient un pas important vers la reconnaissance de tous en passant à des puissances de 310 et 320 ch en versions S, et en adoptant la boîte PDK. Les 4 pages suivantes étaient consacrées aux premières photos de la nouvelle Panamera, bien plus belle que ce que nous avons craints en voyant rouler les prototypes. Mais il ne faut jamais se fier aux photos de prototypes...

L'essai complet du cabriolet 997 Carrera, sur 8 pages, m'avait bien plu. Franchement, au moment de rendre les clés après avoir parcouru plus de 1100 km à son volant, je me demandais pourquoi certains clients rechignaient à acheter la "petite version" plutôt qu'une S. Avec ses 345 ch, elle avait vraiment tout d'une grande. Mais vous savez ce qu'il en est : la plupart des clients Porsche veulent le meilleur, ne serait-ce que pour l'image : il vaut toujours mieux avoir un S sur le capot arrière...

Nous ouvrons ensuite un gros dossier sur Ruf : le génial préparateur allemand nous a toujours fasciné depuis le coup de la CTR jaune, la fameuse "yellow bird", en glisse partout sur le Nürburgring. Chaque fois que nous avons eu

l'occasion de parler de lui et de ses folles nouveautés, nous l'avons toujours fait. Cette fois-là, notre correspondant Ian Kuah avait eu la chance de pouvoir rouler dans un des tout premiers exemplaires de la CTR3, une vraie création-maison, sortant 720 ch avec une gueule d'enfer. Cela méritait bien 8 pages. Les 8 pages suivantes étaient consacrées à la redécouverte, par notre regretté Stéphane Van Gelder, de deux icônes : la Ruf BTR-960, et la CTR, justement. Sujet réalisé sur le sol français, soit dit en passant. Plus six pages encore sur une 996 électrique, également signée Ruf. Une idée rapidement abandonnée par le sorcier bavarois, soit dit en passant...

Le guide d'achat, sur 10 pages, était consacré à la 996 Turbo S. Michel Thiriar poursuivait son histoire de la 911 2.0 (4 pages), et nous vous proposons une interview de Raymond Narac, qui venait d'ouvrir son Centre Porsche à Rouen (4 pages). Pour clôturer, un mot sur la rubrique "Vu sur le net", qui était un peu notre rubrique "Rumeurs" d'aujourd'hui. On y annonçait la forte probabilité que le futur Boxster soit équipé d'un moteur 4 cylindres turbo. La prévision était bonne, mais avec un loupé en termes de timing : avant l'arrivée de ce moteur, il y aura fort heureusement la génération 981 et son flat 6 (en)chanteur. Mais c'est la preuve que le flat 4 était dans les tuyaux depuis longtemps ! ●



Professionnels de la Porsche

Vous avez le savoir-faire ? Faites-le savoir !

La publicité dans Flat 6 magazine est lue et approuvée par **81%** de nos lecteurs*



*Étude réalisée par Média@conseil-inedi auprès de 940 lecteurs Novembre 2016

Contactez-nous
04.98.01.50.50 / flat6regie@orange.fr



REVALTEC
LE SPÉCIALISTE DE VOS CYLINDRES

WWW.REVALTEC.COM
89100 SENS - 03.86.65.93.06

FRANCE

PROCÉDÉ REVASIL™
RÉPARATION ET FIABILISATION DE VOS CYLINDRES
RÉALÉSAGE, DÉGLAÇAGE, MICROBILLAGE, FOURNITURE DE PIÈCES

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

Préparation - Compétition
Assistance - Simulateur IMS

mougins auto sport
SPÉCIALISTE PORSCHE
www.mougins-autosport.com

MAS
RACING
www.mas-racing.com

614 avenue de la Plaine / 06250 Mougins - France
Tél. : 04 93 756 794 / Fax : 04 93 756 231
contact@mougins-autosport.com

facebook MAS Racing Team

Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules de Prestige et de Collection



JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com



- * Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- * Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- * Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile

Allianz



Parfaitement irrationnel.

718 Spyder.

Pensé pour le conducteur, le 718 Spyder est le fruit de plusieurs décennies de travail sans relâche. Flyline inimitable, moteur central, sangles d'ouverture de portes, aileron arrière, ce modèle a été conçu pour vous offrir agilité et performances afin de vivre des expériences de conduite uniques.

718 Spyder (31/03/2021) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : 10,7/100 km (boîte PDK), 11,1/100 km (boîte mécanique)
Émissions de CO₂ : 242 g/km (boîte PDK), 251 g/km (boîte mécanique). Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504.



PORSCHE