GUIDE D'ACHAT PORSCHE BOXSTER S 987 3.4

FLAT 6 Magazine
N°411 - JUIN 2025

FLAT 6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

911 CABRIOLET

993 | 996 | 997

TROIS GÉNÉRATIONS TROIS BOÎTES TROIS PHILOSOPHIES

LAQUELLE EST FAITE POUR VOUS ?

NOUVEAUTÉ

911 SPIRIT 70
L'esprit néo rétro

FRANCE : 8,90 € - BEL. : 9,50 €
LUX : 9,90 € - CH : 15,20 CHF
ITA./ESP./PORT. CONT : 9,90 €
DOM : 9,90 € - TOM : 1350 XPF
CAN : 15,50 $ CAD
MAROC : 102 MAD

L 15598 - 411 - F: 8,90 € - RD

FLAT 6 RALLYE
L'ÎLE D'ELBE ET LA CORSE

RETOUR AUX SOURCES
LES 25 ANS DE LA 996 GT3

CARNET DE VOYAGE
LA MOSELLE EN 993 CARRERA

PORSCHE

Nous sommes aussi experts
en gestion de patrimoine.

L'ART DE LA RESTAURATION PAR PORSCHE.

Grâce au savoir-faire de nos experts Porsche Classic, nous continuons de préserver l'héritage Porsche.

Plus d'informations sur le site www.porsche.fr/classic. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

Sommaire

OFFRE SPÉCIALE ABONNEZ-VOUS P45

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P22 LA PORSCHE DU MOIS
992 Targa GTS South Sea Blue metallic

P24 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Livraison des premières 956

P26 LE BILLET DE MARC JOLY
Une présentation mémorable !

P28 RUMEURS INÉDITES
992 GT2 RS

P30 NOUVEAUTÉ
911 Spirit 70
L'esprit néo rétro

P38 ENQUÊTE
911 Cabriolet
Laquelle est faite pour vous ?

P60 GUIDE D'ACHAT
Boxster S 987 3.4 phase 1
Fine lame

P74 ÉVÉNEMENT
Le FLAT 6 Rallye jette l'ancre sur l'île d'Elbe et en Corse

P86 CARNET DE VOYAGE
La moselle (57) en
993 Carrera phase 1 (1re partie)

P100 DOSSIER
25 ans de la 996 GT3

P110 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Pimp my Porsche - épisode 2

P116 CONCENTRATION
Porsch'Color à Honfleur
8e édition

P124 LE PRO DU MOIS
Select Automobiles
L'excellence Porsche sur mesure, au cœur de la Vendée

P126 COURRIER DES LECTEURS

P128 PORSCHE CLUBS

P132 LA COTE DE FLAT 6

P138 PETITES ANNONCES

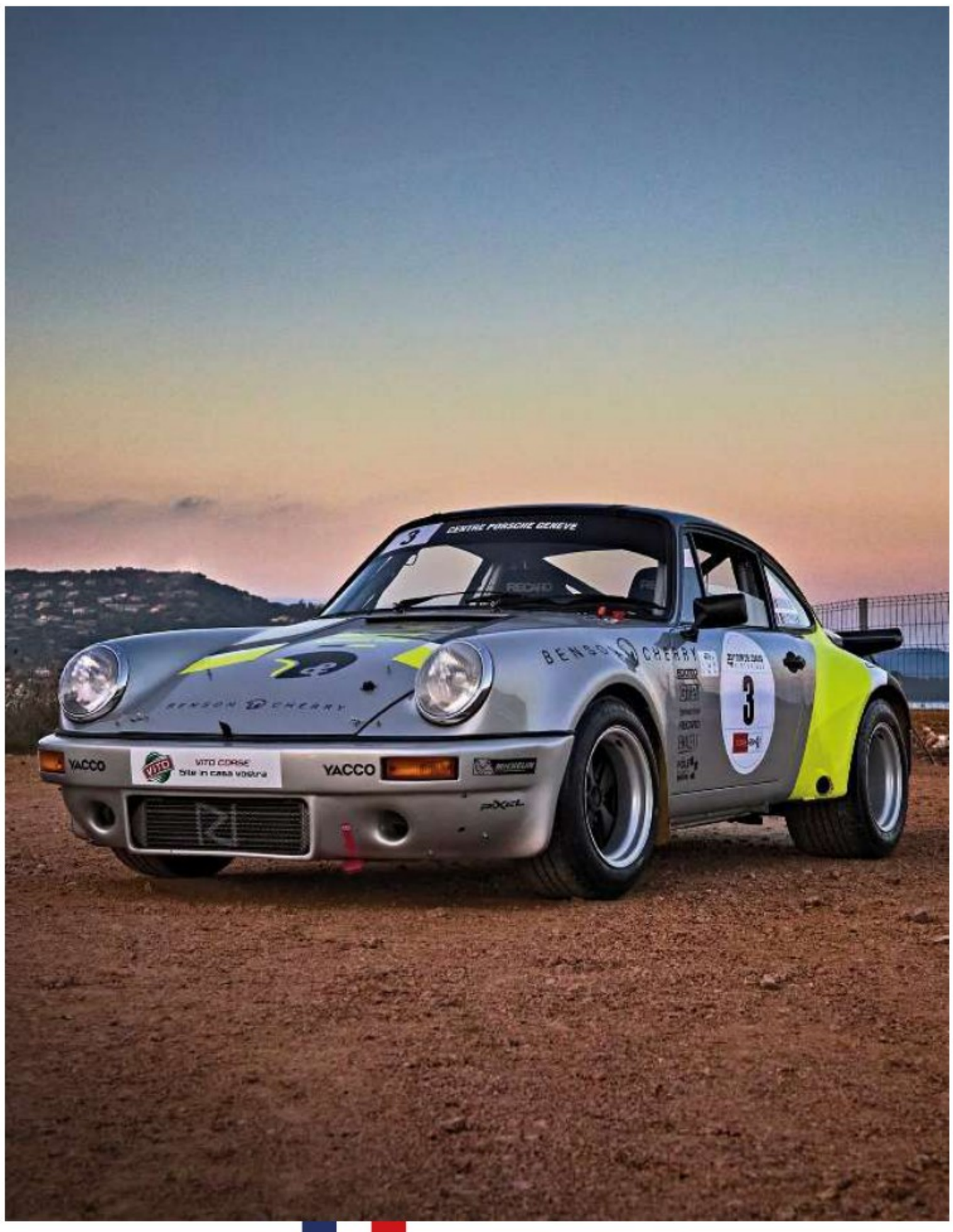
P174 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET CARNETS DE VOYAGE

P177 CLUBS INDÉPENDANTS

P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT

BENSON & CHERRY

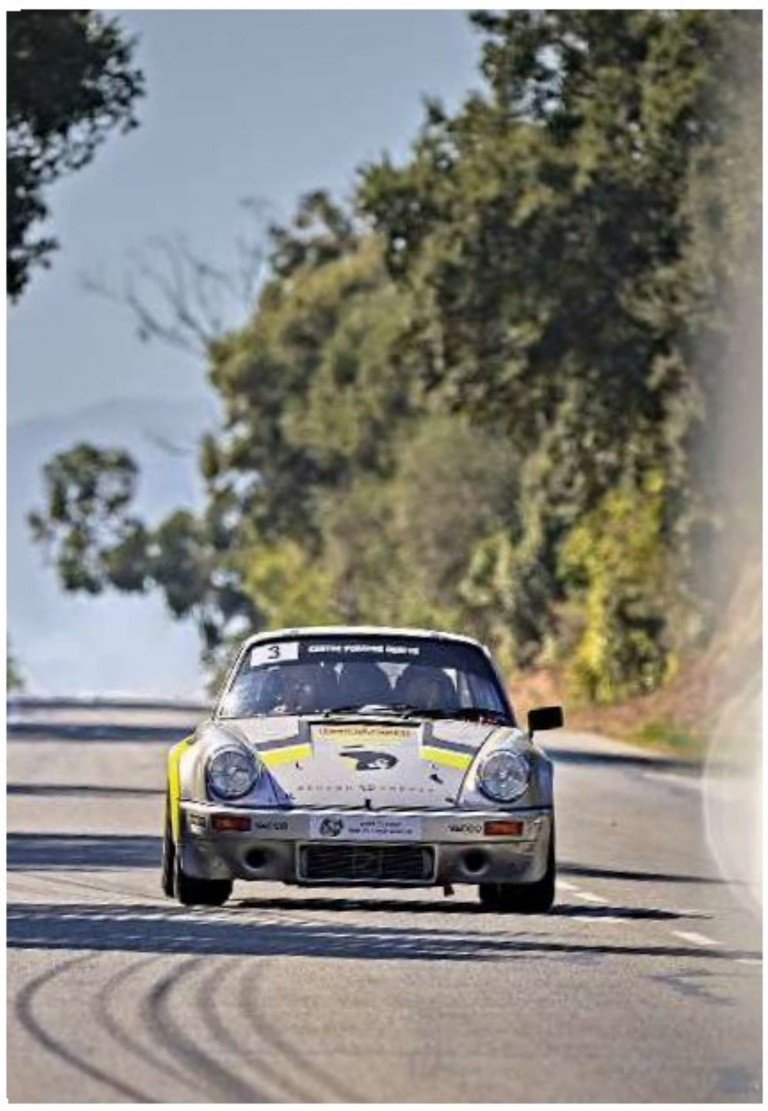
PRÊT-À-PORTER POUR HOMME.
CRÉÉ PAR DES PASSIONNÉS, POUR LES PASSIONNÉS.



ROMAIN DUMAS

VAINQUEUR :
24H DU MANS 2010-2013-2016
CHAMPION DU MONDE WEC 2016
12H DE SEBRING 2008
24H DE NÜRBURGRING 2007-2008-2009-2011
5X PIKES PEAK
TOUR DE CORSE HISTORIQUE 2016 ET 2023

BENSONANDCHERRY.COM



Flat 6 Magazine **est publié par**
Flat 6 Éditions SAS au capital de 884 724 €

RÉDACTION / ADMINISTRATION
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

Directeur de la publication et représentant légal
Marc Zighera
Directeur de la rédaction
Marc Zighera
Rédacteur en chef
Fabien Caron / fcaron@flat6editions.fr
Reporter
Marc Joly / mjoly@flat6editions.fr
Rédacteur graphiste
Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr
Assistante de gestion
Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr
Lectrice-correctrice
Nathalie Vrignaud /
nathalie@esperluette-correction.fr
Conception graphique
Nathalie Jacquemin
Rédactrice web-Community manager
Charlotte Bazaille / cbazaille@flat6editions.fr
Ont participé à ce numéro
Thomas Schenck, Gérard Joly, Jürgen Barth, Grégory Galiffi, Dominique Maroni, Walid Bouarab, Joris Clerc, Grégory Lenormand, Frédéric Le Floc'h, Roman Rätzke
Correspondants étrangers
Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah, Neil Winn

Gestion des ventes au numéro et de la promotion (numéro réservé aux dépositaires et diffuseurs)
TBS Services - 01.40.94.22.23
Julien Tessier / jtessier@ajustetitres.fr
Réassort et quantités modifiables sur Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Impression
Léonce Deprez - Zac Artois Pole 2
Allée de Belgique - 62128 Wancourt
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
MLP (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
Business developer
Naziha Laroussi : 06.67.97.46.30

Flat 6 Magazine est membre du SPMS Syndicat de la Presse Magazine et Spécialisée
www.flat6mag.com
Facebook : flat6magazine
Instagram : flat6magazine
LinkedIn : flat6magazine
Youtube : flat6magazine

ÉDITO

La saison des coups de soleil

Tous les spécialistes vous le diront, le marché de la voiture de sport est très dépendant de la météo. Deux-trois jours de soleil et hop ! Le téléphone se met à crépiter. C'est normal, car comme aime tant me le répéter un indépendant très réputé, *« on vend des jouets »*. Sortir son jouet lorsqu'il fait froid et qu'il pleut, c'est quand même moins rigolo. Et avec le mois de mai particulièrement clément que nous avons eu, on peut clairement dire que la saison est lancée. Dès lors, il y a deux façons de rouler en Porsche : en coupé ou en cabriolet. Et vous n'imaginez pas le nombre de passionnés qui ne jurent que par le cabriolet. Chacun à sa manière. On en connaît qui sont capables de rouler décapoté toute la journée sous un soleil de plomb sans ressentir le moindre coup de fatigue. De doux dingues qui adorent profiter du six cylindres à l'air libre. Et ce n'est peut-être pas un hasard si la seule sportive Porsche à avoir vraiment été capable de se faire une place aux côtés de la 911 sur la durée était un cabriolet. Nous parlons bien sûr du Boxster et même s'il a été décliné en coupé, les chiffres sont implacables : le Boxster se vend mieux que le Cayman, qui s'en distingue par son toit en dur. Alors quitte à aller au bout du plaisir, le cabriolet est l'aboutissement de la voiture plaisir. Chacun sa philosophie, chacun sa façon de rouler, chacun sa voiture préférée. Et c'est pour cela que nous avons choisi de faire se rencontrer trois cabriolets qui ont marqué la 911, avec la 993, la 996 Carrera 4S et la 997 Carrera 4S. Mais le cabriolet, c'est aussi le Boxster qui a aussi l'avantage d'être bien plus accessible. Il n'est pas oublié dans nos colonnes, puisque le guide d'achat lui est consacré, tandis que Porsche arrive au bon moment avec un petit goût de seventies en présentant une édition limitée audacieuse et stylée, la Spirit 70. Un numéro chargé en cabriolets, donc, qui marque aussi la reprise de la saison des meetings, tandis que l'inoxydable Marc Joly prend la route en 993 (en coupé, cette fois-ci) dans le beau département de la Moselle. Du fun pour tous, avec ou sans toit au-dessus de la tête, et avec un seul mot d'ordre qui sert également de fil rouge à votre magazine : profiter, par tous les temps et pour toutes les bourses.
Bonne lecture

Thomas Schenck

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 Magazine* pourront être réutilisées à titre gracieux.

Prochain numéro en kiosque le vendredi 27 juin 2025

Actus

PAR NATHALIE VRIGNAUD

LES GRANDES DATES À VENIR

Voici la liste des grandes dates à venir dans le monde Porsche, pour les deux prochains mois.

14 ET 15 JUIN
Les 24 Heures du Mans

14 ET 15 JUIN
Destination Porsche Le Mont Dore
eci63.fr/porsche/
PARTENARIAT FLAT 6 Magazine

20 AU 22 JUIN
Savoie Cup (Divonne-les-Bains)
savoie-porscheclub.fr
PARTENARIAT FLAT 6 Magazine

20 AU 22 JUIN
Porsche Carrera Cup France
3e manche :
Spa-Francorchamps
porsche-carrera-cup-france.fr
PARTENARIAT FLAT 6 Magazine

28 ET 29 JUIN
Nîm' en Flat
nimenflat.fr
PARTENARIAT FLAT 6 Magazine

3 AU 6 JUILLET
Le Mans Classic
lemansclassic.com

18 AU 20 JUILLET
Porsche Carrera Cup France
4e manche :
Misano, Italie
porsche-carrera-cup-france.fr
PARTENARIAT FLAT 6 Magazine

Porsche AG

Porsche Junior

Mi-mai dernier, le jeune Allemand pilotant pour Proton Huber Competition a remporté la première manche de la Porsche Mobil 1 Supercup 2025 à Imola. Un accrochage massif, survenu peu après le départ, a éliminé neuf voitures, dont la 911 GT3 Cup du deuxième pilote Porsche Junior, le Français Alessandro Ghiretti de l'équipe Schumacher CLRT, parti en 9e position.

FLAT 6 Rallye
Algarve et Andalousie

Encore quelques places disponibles pour le FLAT 6 Rallye Algarve et Andalousie. Le 7e Flat 6 Rallye se déroulera du 9 au 26 septembre 2025 avec un parcours de 1 415 kilomètres à travers le Portugal et l'Espagne. Le Rallye partira de Faro et sera composé de six étapes permettant de partir à la découverte de Sagres, Aracena, Séville, Ronda, Loja, Grenade et Malaga. Vous serez accueillis dans des lieux emblématiques comme le palais Alfonso XIII à Séville et le Gran Hotel Miramar à Malaga. En ce qui concerne la logistique, la prestation inclut le transport aller-retour des véhicules en camion fermé au départ de plusieurs grandes villes européennes jusqu'à Faro, et le retour de votre véhicule sera assuré depuis Malaga.

Toutes les infos sont disponibles sur le site www.rallystory.com

VOTRE ASSURANCE PORSCHE
AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

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

- Porsche de +20 ans classiques tous risques — 520€*
- Porsche de +10 ans (d'une valeur de 25000€) — 640€*
- Porsche de +6 ans 911, Boxster, Cayenne, Macan... — 690€*
- Porsche de -5 ans 992, Cayenne, Taycan... — 820€*

* Exemple à partir de : tarif annuel selon zone, conditions d'accès respectées, offre valable sur autres marques Ferrari BMW AUDI...

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 - christophe.merian@wanadoo.fr

ROSE**PASSION**.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire

LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

POUR TOUS LES MODÈLES

356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 959, 964, 968, 986, 987, 991, 993, 996, 997, Boxster, Carrera, GT, Cayenne, Cayman, Macan, GT2, GT3, GT4, Panamera, RS, RSR, CUP, Prototype et Competition.

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

JANTES ET CARROSSERIE

WWW.**ROSEPASSION**.COM

contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911 · (+33) 3 82 468 930

FACEBOOK | **INSTAGRAM** @ROSEPASSION_COM

ROSE**PASSION**.COM

Actus

White oil by Spheretech

Spheretech, spécialiste des additifs et des lubrifiants d'exception, repousse les limites de la lubrification avec WHITE OIL 0W40, une huile formulée à partir de microparticules de nitrure de Bore micronisé (céramique). Cette huile améliore les performances des moteurs de prestige : réduction des frictions, diminution de l'usure mécanique, stabilité thermique extrême, protection avancée du turbo. Elle s'adresse aux propriétaires de voitures de prestige, de supercars, de véhicules de collection et de moteurs de compétition.

spheretech-europe.com

Porsche AG

La nouvelle Porsche 911 GT3 à boîte manuelle établit un record sur la Nordschleife

La Porsche 911 GT3 est le véhicule de série à transmission manuelle le plus rapide sur la Nürburgring Nordschleife. Jörg Bergmeister, ambassadeur Porsche, a battu de plus de 9,5 secondes le précédent record, détenu par un véhicule concurrent, doté d'un moteur nettement plus puissant.
Grâce au perfectionnement de tous les composants destinés à la performance, la 911 GT3 à boîte manuelle équipée du pack Weissach a même été plus rapide de 3,633 secondes que son prédécesseur (992.1) équipé de la boîte à double embrayage (PDK) qui permet des passages de vitesse automatisés, ultra-rapides et précis. La puissance de la 911 GT3 reste inchangée, mais l'évolution du châssis rend possible l'amélioration significative des performances, la voiture étant beaucoup plus stable sur les bosses et dans les virages.

Collaboration Porsche et Fondation Norman Foster

La biennale d'Architecture 2025 intitulée « Intelligens. Natural. Artificial. Collective. » est ouverte du 10 mai au 23 novembre 2025 à Venise. À cette occasion, la Fondation Norman Foster et Porsche présentent une installation architecturale comme un pont vers la mobilité électrique sur l'eau et sur terre : « Gateway to Venice's Waterway » (La porte d'entrée des voies navigables de Venise). Architectes de la Fondation et designers du constructeur automobile ont collaboré sur l'avenir de la mobilité urbaine. Le résultat est une construction atypique longue de 37 mètres, qui rappelle le réseau historique de ponts de Venise. L'installation s'inscrit dans le cadre de l'initiative design et artistique de Porsche, « The Art of Dreams » (L'Art des Rêves).

Porsche AG

CARRERA RALLYE

27 & 28 SEPT 2025

Inscription et information : **CARRERARALLYE.COM**

SPE

SUPER U

Speedster
CULTURE PORSCHE CLASSIC

Audi
Toulouse

Création Impression DSI Imprimerie - Entreprise adaptée et solidaire - 31390 CARBONNE

Actus

Save the date : 8e réunion Porsche de Ménilles

Le 21 septembre prochain, le comité des fêtes de Ménilles organise dans un cadre champêtre la 8e réunion Porsche de Ménilles. Pas moins de 126 véhicules ont participé à la dernière manifestation. Cette édition se tiendra sur l'île du Moulin à Ménilles (27120).
Au programme, accueil des Porschistes dès 9 h, puis des visiteurs à partir de 10 h, avec animations sur place. Une balade est prévue dans les alentours en milieu d'après-midi.
Entrée gratuite, restauration sur place (repas obligatoirement réservé lors de l'inscription).
Les inscriptions et tarifs seront disponibles ultérieurement sur le site du Comité des Fêtes.

Informations :
Cyril Guibert
06.81.39.80.13
cmf.menilles@gmail.com
cmfmenilles.com

La vente Flat 6 22 juin 2025 à Lyon

DR

Vous possédez une Porsche d'exception ? Confiez-la à Collector Cars Auction pour notre prochaine vente exclusive : la vente Flat 6.
Parmi les lots déjà confirmés : une rare Porsche 996 GT2 phase 1 de 2001, dans une configuration rare en Jaune Vitesse. Produite à 963 d'exemplaires, cette GT2 représente l'aboutissement de la génération 996 : propulsion, turbo, boîte manuelle, sans filtre. Un collector en devenir, déjà incontournable. Profitez de cette visibilité exceptionnelle pour vendre votre Porsche dans les meilleures conditions. Notre équipe se charge de tout : estimation, mise en valeur, réseau d'acheteurs qualifiés.
Clôture des inscriptions vendeurs : 6 juin 2025.
Vente le 22 juin – un rendez-vous à ne pas manquer !
Contactez-nous dès maintenant pour proposer votre voiture.
Marion Quesne : 06 85 60 32 57
contact@collectorcarsauction.fr
www.collectorcarsauction.fr

2e édition du rallye PremDrive en Corse

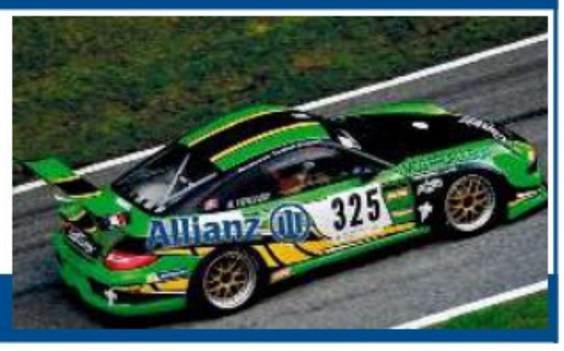
DR

Du 20 au 26 septembre 2025, PremDrive vous propose une semaine d'exception en Corse. Au volant de votre Porsche, parcourez 700 kilomètres de routes sinueuses entre mer et montagne, avec des étapes gastronomiques raffinées et des hébergements de prestige, le tout dans une ambiance conviviale. Une aventure unique, limitée à douze équipages de passionnés.
Découvrez tous les détails sur premdrive.fr.

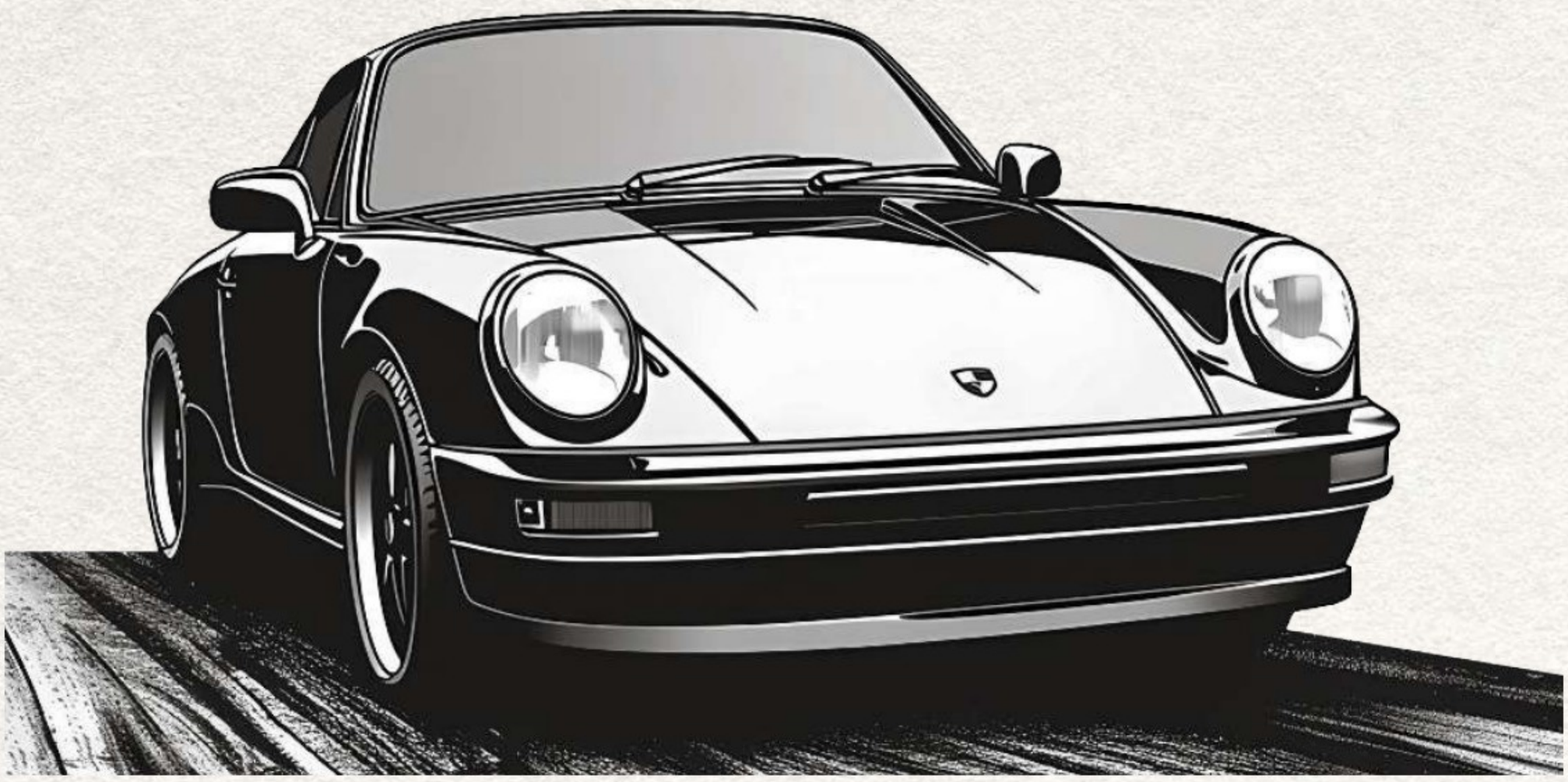
Sac week-end imperméable Benson & Cherry

Le nouveau sac de voyage fonctionnel et polyvalent NOGARO a été pensé pour faciliter tous vos déplacements. Son format cabine optimisé et son système d'attache pour poignée télescopique en font un compagnon idéal pour les voyages courts comme les longs trajets.
Prix : 79,99 €
bensonandcherry.com

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

TARIFS PREFERENTIELS SUR MESURE JUSQU'A -65%
ASSISTANCE PRESTIGE, GESTION PERSONNALISÉE
USAGE AVEC OU SANS KILOMETRAGE LIMITE / CIRCUIT INCLUS
sans démarche supplémentaire hors compétition et/ou épreuves chronométrées
AVEC OU SANS FRANCHISE hors catastrophes naturelles
VOTRE PARTENAIRE ASSUREUR DANS LE GRAND EST


QUAND ON AIME SA PORSCHE, ON LUI OFFRE UNE ASSURANCE À LA HAUTEUR !



FLAT-PASS

by Allianz

Gagnez en assurance

9-11 avenue Jean Delande

42330 SAINT-GALMIER

Tél. 04 77 54 06 17

www.flat-pass.com

Suivez-nous sur les réseaux :

Pour un devis rapide, flashez-moi !

Conception | Agence Gulliver

Tachyris

Accompagnement personnalisé et conseil pour collectionneurs d'automobiles

Acquérir ou posséder une automobile d'exception n'est pas de tout repos : démarches administratives, gestion des rendez-vous, coordination des différents intervenants… Les collectionneurs manquent souvent de temps et d'envie pour gérer tout cela, Tachyris est là pour simplifier chaque étape du processus et permettre aux collectionneurs de se concentrer sur l'essentiel : leur passion.

Spécialisé dans l'accompagnement personnalisé des passionnés d'automobiles, Tachyris est l'interlocuteur unique qui prend en charge chaque étape des démarches liées à l'achat, la gestion et l'entretien d'une automobile. Tachyris, mené par Iris Hummel, qui affiche une solide expérience de quinze ans dans l'univers de l'automobile de collection, est un partenaire de confiance, il apporte des solutions et veille sur le bien-être automobile du collectionneur avec rigueur et savoir-faire.

Concrètement, les services proposés sont les suivants :

gestion des démarches administratives : immatriculation (dossier FFVE), vérification de la conformité, étude d'assurance, etc. ;

accompagnement pour l'organisation du transport, des démarches de douane et de stockage ;

organisation des expertises et des inspections avant ou après achat ;

assistance personnalisée lors de ventes aux enchères, lors de participations à des évènements tels que concours d'élégance, courses, rallyes ;

coordination de révisions, contrôles techniques et réparations, en collaboration avec des ateliers de confiance et des spécialistes reconnus.

tachyris.com
Iris Hummel
contact@tachyris.com
+33 (0)6 08 18 86 58

3e Édition de la balade touristique « La Caroline du Refuge des 3 Ours »

Le 23 août 2025, la 3e édition de la Caroline du Refuge des 3 Ours réunira de nouveau 50 véhicules – Porsche et Harley Davidson – et une centaine de passionnés pour de nouvelles découvertes du patrimoine historique et des saveurs isariennes.

Après l'accueil sur le Rond Royal de la Ville de Compiègne, les participants se dirigeront vers l'Abbaye Royale de Chaalis pour une visite et un spectacle de fauconnerie.

Le joli convoi de véhicules passera dans les villages du département de l'Oise, dans Compiègne, et rejoindra le parvis de la cathédrale de Beauvais.

Aucune course, aucun chronométrage, juste une balade entre passionnés, sur les routes de l'Oise, agrémentée d'une visite, chaque année différente, tel est l'ADN de la Caroline du Refuge des 3 Ours !

Inscriptions : 06 09 67 49 86
Facebook :
La Caroline du refuge des 3 ours

DR

Spa Racing Rally #7 : l'événement estival devenu tradition

Le Spa Racing Rally 2025 est organisé dimanche 13 juillet sous un mode balade ou sous la forme d'un rallye de navigation, avec départ et arrivée à Stavelot (Belgique), dans le cadre des portes ouvertes de SPA Racing.

L'itinéraire « balade » parcourra les plus belles routes des vallées et sommets verdoyants du Condroz, à l'aide d'un road book entièrement fléché et métré, dans une boucle d'environ 140 kilomètres.

Le rallye de « navigation », quant à lui, proposera deux degrés de difficulté : la catégorie « randonneurs », réservée aux débutants et aux équipages moins aguerris, et la catégorie « initiés », avec programme copieux : test d'adresse (slalom), étape de 150 kilomètres, et petite étape sélective de 40 kilomètres pour départager les meilleurs.

Cette manifestation festive, sur parcours 100 % asphalte, est ouverte à tous et à tous types de véhicules, anciens comme modernes.

sparacing.com
info@sparacing.com
Inscriptions :
http://bit.ly/3YsYNW7

GS27
DEPUIS 1968

LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES

AUTO, MOTO & VÉLO

VOTRE INTÉRIEUR SUBLIMÉ NATURELLEMENT

> NETTOIE ET DÉTACHE EN PROFONDEUR

> COMPATIBLE SURFACES SENSIBLES

> 99% D'INGRÉDIENTS D'ORIGINE NATURELLE

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Vélo
sur www.GS27.com et en magasins spécialisés

VEILLEZ À TOUJOURS SUIVRE LES INFORMATIONS FIGURANT SUR L'ÉTIQUETTE DU PRODUIT

DÉTERGENT CERTIFIÉ PAR ECOCERT GREENLIFE SELON LE RÉFÉRENTIEL ECOCERT « ECODÉTERGENT » DISPONIBLE SUR HTTP://DETERGENTS.ECOCERT.COM

186 pilotes au départ des 24 Heures du Mans

Les 14 et 15 juin prochain, la 93e édition des 24 Heures du Mans verra s'affronter les plus grands constructeurs mondiaux et des pilotes d'exception. La quatrième manche du FIA WEC promet d'être des plus passionnantes. La liste des 186 pilotes engagés a été révélée mi-mai.

En Hypercar, parmi 21 prototypes engagés, figurent les trois Porsche 963 nos 4, 5 et 6 de Porsche Penske Motorsport avec les Français Julien Andlauer, Mathieu Jaminet et Kevin Estré.

Dans la catégorie LMGT3, l'équipage 100 % féminin des Iron Dames sera au volant d'une Porsche 911 GT3 R no 85 (Manthey Racing). Aux côtés des habituées Michelle Gatting et Rahel Frey, la Française Célia Martin participera à ses premières 24 Heures du Mans. Deux autres Porsche 911 GT3 R concourront dans cette catégorie (no 90 Manthey et no 92 Manthey 1st Phorm) parmi les 24 inscrites, un record, dans cette catégorie.

Deux autres pilotes féminines prendront également le départ de l'épreuve : Lilou Wadoux, (Ferrari 296 LMGT3) et Jamie Chadwick (en LMP2).

Chaque année, les 24 Heures du Mans attirent les plus grands noms des sports mécaniques. Parmi les pilotes légendaires de cette édition : Jenson Button, champion du monde de F1 2009, Kevin Magnussen, 185 Grands Prix au compteur, et Valentino Rossi, neuf fois sacré en Grand Prix motos. Côté constructeurs Aston Martin, firme engagée depuis 1928 et vainqueur en 1959, effectuera son retour au plus haut niveau. Il s'agit d'une des dix marques présentes au départ qui ont déjà triomphé de la plus grande course d'endurance au monde !

Prêts pour le grand départ, samedi 14 juin, à 16 heures ?

lemans.org

Doublé au Championnat IMSA, 4e manche…

Porsche Penske Motorsport poursuit sa séquence de victoires ! Les deux Porsche 963 ont signé un nouveau doublé, cette fois sur le circuit de Laguna Seca, sous le ciel bleu californien, au terme d'une course de 2 h 40. Les pilotes d'usine, le Français Mathieu Jaminet et l'Australien Matt Campbell ont célébré leur première victoire de la saison lors de la quatrième manche du championnat IMSA WeatherTech SportsCar. Les leaders du championnat, Felipe Nasr (Brésil) et Nick Tandy (Grande-Bretagne), ont franchi la ligne d'arrivée en deuxième position, à 1,692 seconde des vainqueurs. Ils ont remporté les trois premières courses à Daytona, Sebring et Long Beach. Les deux duos de pilotes conservent leurs positions de premier et deuxième au classement et Porsche a accru son avance sur ses concurrents au championnat des constructeurs. Détroit accueille la cinquième manche de la saison le 31 mai pour une course de 100 minutes seulement dans les rues de l'État du Michigan.

Porsche AG

imsa.com

… Mais résultat décevant au Championnat du Monde d'Endurance FIA WEC, 3e manche

Après des résultats nuancés au Qatar et en Italie, les Porsche 963 d'usine no 6 (le trio Estre [FRA], Vanthoor – champions en titre du Championnat du monde d'Endurance FIA – et Wehrlein – champion de Formule E FIA 2024) et no 5 (Andlauer [FRA]/Christensen/Müller) ont terminé respectivement aux neuvième et douzième positions dans la classe Hypercar, lors de la course de six heures sur le circuit de Spa-Francorchamps, le 10 mai dernier.

En catégorie LMGT3 les deux Porsche 911 GT3 R de course engagées par Manthey 1st Phorm (7e place) et l'écurie Iron Dames (10e) ont marqué des points au Championnat du monde. Près de 100 000 spectateurs s'étaient rassemblés le long du circuit de Spa. On souhaite tout le meilleur à ces équipes pour le point culminant du calendrier des courses d'endurance sur le mythique circuit des 24 Heures !

fiawec.com

Porsche AG

Cap sur la Forêt-Noire pour le prochain road trip estival de Unxpected

Du 18 au 20 juillet 2025, le club Unxpected organise un roadtrip exclusif en Forêt-Noire, entre Baden-Baden et les plus belles routes d'Allemagne du Sud. Au programme : itinéraires soigneusement tracés à travers la nature, hébergement raffiné à l'hôtel Roomers**, visite privée de l'atelier GS Manufaktur, moments de détente au spa, et découvertes culturelles avec les musées Fabergé ou Frieder Burda. Une parenthèse élégante et sportive mêlant passion mécanique, art de vivre et rencontres d'exception.**

Infos et réservations : unxpected.fr

Jérôme au 06 23 08 70 80.

UNE PASSION POUR LES MODÈLES D'EXCEPTION

Serge Heitz

RETROUVEZ TOUS NOS MODÈLES SUR : www.sergeheitz-consulting.com

---

Avec plus de **30 ans d'expérience** sur le marché de la **Porsche d'exception**, notre société s'est posée en référence de cette marque emblématique allemande.
Ces dernières années **Serge Heitz** a bâti sa réputation pas à pas en France comme à l'international où la marque Porsche est synonyme de prestige.
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, le confort et la sécurité.

Ces bolides nous font vibrer, nous saurons vous transmettre cette étincelle.

Quelques modèles disponibles à la vente :

PORSCHE 356 à partir de 250 000€

356 B COUPÉ GT 1962 - *Oslo Blue, Camel*
356 ROADSTER GT 1959 -*Slate Grey, intérieur chocolat*
356 SPEEDSTER GT 1956 - *Gris Graphite, intérieur beige*

PORSCHE 911 à partir de 170 000€

911 2.0 S Coupé 1966 - *Slate Grey*
911 2.4 E Targa 1973 - *Slate Grey*
911 2.2 S Targa 1970 - *Tangerine*

---

13 BIS AV. DU GENERAL DE GAULLE 33950
CAP-FERRET (BORDEAUX)

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

WWW.SERGEHEITZ-CONSULTING.COM

CONTACT@SERGEHEITZ-CONSULTING.COM @SERGEHEITZAUTOMOBILECONSULTING SERGE HEITZ AUTOMOBILE CONSULTING

356 Cabriolet Carrera 2
Blanc/Noir 27 exemplaires

356 Speedster Pré-A GT
1954 -125CV Hard Top

POR
SCHE

911 Coupé 2.7 RS
Lightweight Jaune-Noir

911 Coupé 2.2 S
1970 Pastel Blue-Noir

DR

Rallye touristique à la découverte des Alpilles

Le Porsche Club of Belgium vous invite à découvrir la Provence autrement du 8 au 12 septembre 2025 avec un rallye touristique signé Clarcy On Road. Lavande, oliviers, marchés colorés, routes sinueuses et villages perchés : les Alpilles concentrent toute la magie de la Provence. Pendant 4 jours, laissez-vous guider au cœur d'un décor naturel saisissant, entre gastronomie locale, paysages époustouflants et itinéraires reconnus avec soin.

Un programme unique, entre art de vivre et plaisir de conduite :

- Nuitées au Domaine de Manville***** aux Baux-de-Provence
- Routes de charme : Les Baux, Saint-Rémy, Alpilles, Mont-Ventoux, Lourmarin, Roussillon, Gorges de la Nesque.
- Visites (Château La Coste et Château d'Estoublon), dégustation, dîner gastronomique et ambiance conviviale

Prix : 4 999 € TTC / couple (tarif membre Porsche Club of Belgium)

Le programme comprend :

- 4 nuitées avec petit déjeuner au Domaine de Manville*****
- 4 dîners et 2 déjeuners (boissons incluses selon programme)
- Visite et dégustation au Château d'Estoublon
- Carnet de route imprimé et électronique (Clarcy Co-Pilot)
- Accompagnement et organisation sur place.

Inscriptions : www.clarcyonroad.be/fr/events/2025/2025alpilles

Contact : info@porsche-club-belgium.be

HISTOIRE DE COULEURS

Carbon Black Metallic 7C3

L'émotion provoquée par une couleur est souvent liée à un souvenir, une auto, un lieu… Mon coup de foudre pour Carbonschwarz metallic remonte à un vendredi de mars 1998, sur les bords du lac Léman. Accompagné de mon ami Bernard, propriétaire d'une M3 E 36, nous déambulions sur le stand BMW du salon de Genève. Quelques secondes de pause pour se souvenir de ce merveilleux salon qui ouvrait de belle manière l'année automobile. Disparu sur l'autel du Covid et des réseaux sociaux. Nostalgie d'une époque où rien n'était trop beau pour éblouir les passionnés d'automobiles. Nostalgie qui embellit le souvenir de la rencontre avec cette BMW M5 E 39 Carbon Black metallic présente sur le stand.
Noire au premier coup d'œil, Carbonschwarz metallic brillait de milliers d'éclats bleu lapis-lazuli sous les projecteurs du salon. Magique ! Une peinture profonde et étonnante, qui, associée à l'image de cette BMW survitaminée, est toujours restée gravée dans un coin de ma mémoire. Une teinte que je crois n'avoir jamais croisée depuis ce jour de 1998. Comprenez mon émoi en découvrant sur le site PTSRS une 992 S/T dans la teinte PTS Carbon Black metallic (livrée en Belgique). Peut-être un propriétaire ou ex-propriétaire nostalgique de sa BMW M5 Carbon Black metallic ?
L'existence de ces teintes empruntées à des marques concurrentes, dans la liste des PTS Porsche, répond le plus souvent à des demandes de clients. Commandes traitées dans le cadre du programme Paint To Sample +. Une fois acceptées et réalisées (après devis – comptez plus de 25 000 euros), certaines de ces teintes rejoignent le programme PTS. C'est le cas d'une autre teinte BMW : San Marino Blue metallic.

Dominique Maroni

DR

Succès pour Porsche au rallye Dieppe Normandie 2025

Tony Cosson et Kevin Millet ont magistralement dominé l'épreuve normande et ils signent le premier succès mondial d'une Porsche 992 GT+ au classement général d'un rallye. Après une première apparition remarquée lors du rallye Rhône-Charbonnière fin avril, la Porsche 992 GT+ a continué son programme de développement en compétition lors du rallye de Dieppe Normandie les 10-12 mai derniers, cinquième manche du Championnat de France des Rallyes de deuxième division. L'équipe de Cosson Sport Events a été la plus rapide sur l'ensemble des huit épreuves spéciales du programme. cosson-sport-events.fr

CARAVANES AVENTURES

VOYAGES DÉCOUVERTE EN 4X4 AUTOUR DU MONDE

Déconnecter du monde, pour mieux se ***reconnecter*** à soi

03 88 68 89 00
www.caravanes-aventures.com
courrier@caravanes-aventures.com

PASSIONAUTO.COM
by ROSEPASSION

40 000
PIÈCES EN LIGNE
300 000 PIÈCES DISPONIBLES SUR COMMANDE : INTERROGEZ-NOUS !

DÉCOUVREZ NOS **ACCESSOIRES ET IDÉES DE CADEAUX !**

NOS EXPERTS À VOTRE ECOUTE Du lundi au vendredi 8h-18h non stop
Par mail 24h/24 - 7j/7 - contact@passionauto.com - 02-47-747-911

PASSIONAUTO.COM Un service **PREMIUM** en toutes circonstances
+ Livraison sur toute l'Europe et Dom Tom sur **passionauto.com**

Adhérent FFVE 780

LES PIÈCES POUR ENTRETENIR, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER

Photos Porsche AG

Dr Jens Puttfarcken

Dr Jens Puttfarcken devient Président de Porsche France SAS

Après trois ans chez Audi AG, Dr Jens Puttfarcken revient chez Porsche pour prendre la présidence de Porsche France à compter du 1er juin 2025. Il possède une longue expérience du monde automobile, dont près de 25 ans chez Porsche, qu'il a intégré en 1997 dans la direction Commerce. Il cumulera les fonctions de Président de Porsche France SAS, de Président de Porsche Distribution SAS et de Directeur du Porsche Experience Center au Mans. Dr Jens Puttfarcken prend la succession de Marc Meurer qui devient Président du Directoire de Volkswagen Group France. Durant ces sept années à la tête de Porsche France, Marc Meurer a contribué à l'électrification avec le lancement de la première Porsche 100 % électrique, le Taycan, et plus récemment du nouveau Macan.

Marc Meurer

Porsche AG

PARTENARIAT FLAT 6

32e PARADIS PORSCHE de SAINT-TROPEZ

10 au 12 Octobre 2025

« Écho N° 5 »

991 GT3 phase 1 : la diva mal aimée ?

Une nouvelle 911 GT3 : quoi de plus exaltant aujourd'hui, pour un sportif passionné, que de s'aventurer aux confins de l'extrême ? Or, justement, le goût de Porsche pour les hautes performances n'a pas de limites et la nouvelle 991 GT3 3.8 vous invitait à franchir de nouvelles frontières, à la recherche du centième de seconde qui fera toute la différence sur circuit comme sur route. Ce 32e Paradis Porsche repoussera ses limites pour fêter avec faste les 25 ans des Porsche 911 GT3. Chez Porsche, pour la nouvelle 991 GT3, le premier équipement indispensable est un tout nouveau moteur, un flat 6 3.8 l plus puissant, 475 CV, au caractère très affirmé, qui monte jusqu'à 9 000 tr/min ! Un moteur qui m'a fait craquer tant il « chante haut et clair », cristallin et métallique, mais qui hélas posera beaucoup de problèmes de fiabilité, métalliques aussi, à Porsche (qui assumera) et qui fera, pour certains, de cette 911.1 GT 3.8, la diva mal aimée de la famille GT3. Avec un châssis plus large, plus rigide, cette nouvelle 911 type 991.1 GT3 devient encore plus efficace, plus rapide, avec des freins surpuissants, elle est plus technologique avec des roues arrière directrices pour à la fois plus de stabilité, mais aussi plus de dynamisme, et surtout la grosse nouveauté est l'apparition de boite PDK sur la GT3 pour des changements de vitesse type F1 et des mises en vitesse encore plus rapides !

L'habitacle plus évolué et cossu des 991 conserve le choix entre une finition cuir et Alcantara, idéale pour la route ou une finition pack Clubsport pour le circuit ! Ce choix, route ou circuit, sera l'âme des trois jours du Paradis Porsche 2025, en vous proposant nos plus belles routes, ainsi que nos deux circuits varois sur un maxi-format de trois jours.

Dès le vendredi matin, nous serons en nombre sur le mythique circuit Paul Ricard pour comparer le son des 911 GT3, avec un festival de sessions découvertes ouvertes à tous « les Porschistes », et de sessions dédiées aux pistards passionnés. Après une première soirée festive le vendredi soir aux Caves du Roy de notre partenaire l'hôtel Byblos, dès le samedi matin, nos « Porschistes pistards » se retrouveront pour un deuxième track day sur le circuit du Luc, tandis que pour les autres, le rallye touristique leur permettra de découvrir et de parcourir les magnifiques routes du Var avec un road book *made in* Porsche Club Méditerranée. Pendant tout ce samedi très dense, les animations se succèderont dans le village du Parc à Saint-Tropez : stand Porsche France et Centre Porsche Toulon-Fréjus, boutiques, vente de l'affiche officielle du Paradis Porsche 2025…

Après une courte nuit festive tropézienne aux Caves du Roy, nous pourrons, le dimanche matin, déambuler sur le parking du Port de la cité du Bailli au milieu de 550 Porsche, de la 356 à la 992, avec comme toujours un alignement spectaculaire « *made in* Porsche Club Méditerranée » !

Le dimanche après-midi, vous pourrez participer au défilé de la Parade des Porsche sur le port de Saint-Tropez, ou bien l'admirer, avant une dernière traditionnelle « soirée Blanche » aux Caves du Roy !

Le Paradis Porsche sera « le rendez-vous » des passionnés Porsche dans une cité mythique, Saint-Tropez, aux fragrances de fin d'été, qui nous projettera, le temps d'un week-end, à mille lieues d'un environnement où l'automobile sportive trouve de plus en plus difficilement sa place.

Nous vous proposerons, le mois prochain, les derniers détails du riche programme de ce week-end, lors de notre 6e « Écho du Paradis Porsche » à lire dans notre partenaire presse : *Flat 6 Magazine*.

D'ores et déjà, cochez bien ces dates dans votre agenda, prévoyez votre week-end pour nous rejoindre à Saint-Tropez pour ce 32e Paradis Porsche.

Nous vous attendons !

www.mediterranee-porscheclub.fr

TRACK-DAY
En track-Day, Demi-journée ou session découverte.

EXPOSITION
Exposition statique 100% Porsche

RALLYE
Rallye touristique au Road Book

SOIRÉE
Une soirée animée sur le rooftop du musée de la romanité

Inscription sur :
www.nimenflat.fr

NÎM'EN FLAT
LE RENDEZ-VOUS DES PORSCHISTES

Actus Classic

PAR NATHALIE VRIGNAUD

Photos Porsche AG

Porsche pleure la disparition de Jochen Mass

Jochen Mass, ancien pilote d'usine Porsche durant onze ans, s'est éteint le 4 mai 2025. Son succès parle de lui-même : il a couru 105 fois en F1 (il a remporté le Grand Prix d'Espagne en 1975 et jusqu'à Schumacher, il était l'un des pilotes allemands de F1 les plus titrés en matière de points). Mais Jochen Mass a trouvé sa véritable place dans les sports d'endurance. Chez Porsche, de 1976 à 1987, il fut membre permanent de l'écurie d'usine. Il pilota des voitures de course telles que les 935, 936, 956 et 962. Aux côtés d'autres pilotes comme Jacky Ickx, il remporta des victoires consécutives. Il mit un terme à sa carrière sportive en 1992.

DR

Carrera Rallye Toulouse - Biarritz

27 et 28 septembre 2025

L'édition 2025 du rallye est organisée fin septembre prochain dans le Pays basque, au départ du château de Drudas. Le samedi, les concurrents emprunteront les routes des coteaux de Gascogne en direction de l'étape gourmande du midi, à la Ferme aux Grives chez Michel Guérard. L'après-midi, ils parcourront la région du Bas-Armagnac et des Landes pour rejoindre l'hôtel du Parc Beaumont à Pau. Le dimanche matin, le road book mènera les équipages gravir plusieurs sommets pyrénéens avant un repas à la fameuse maison Ithurria à Ainhoa, restaurateur depuis cinq générations. L'étape de l'après-midi sera ponctuée par un passage en Espagne avant de rejoindre Biarritz.

Renseignements : Stéphane Plagnat - 06 11 23 19 48
plagnat.stéphane@orange.fr

ERRATUM
911 SC américaines

Dans le n° 409 d'avril 2025, nous avions réalisé un guide d'achat sur les 911 SC dites « américaines », mais quelques imprécisions se sont invitées dans notre article. En effet, nous avons préféré afficher la fiche technique des versions européennes. Un choix discutable, mais que nous avons dicté par le fait que la fiche technique de « référence » en Europe reste la 911 SC européenne. À noter que la boîte de vitesses pour la version 204 ch est donc la 915/61, et non la 915/62.

Dans la même veine, il aurait fallu publier un essai d'époque sur une 911 SC « américaine », alors que nous avons préféré une version 204 ch. Nous le disions dans notre guide d'achat, il n'y a aujourd'hui plus trop d'importance à s'offrir une version européenne ou américaine.

LA CLINIQUE DE L'ALLUMEUR
06.14.18.68.75
www.clinique-allumeur.com

L'unique spécialiste de la révision complète Et du remplacement de la courroie du double allumeur Porsche

Vous êtes l'heureux propriétaire d'une 964 ou d'une 993 ?
Votre moteur est peut-être en danger.

Nous exécutons tous travaux sur banc d'allumage pour allumeurs toutes marques. Contrôle, réglage, synchronisation rupteurs multiples.

Préférez-vous changer ceci ?
(coût + de 15 000 €)

OU

Plus simplement cela ???
(à partir 595 € seulement)

Nous reconditionnons également tous les allumeurs Porsche de la 356 à la 3.2

Pour tout savoir - Informations, renseignements et conseils sur : clinique.allumeur@gmail.com ou appelez le 06.14.18.68.75 www.clinique-allumeur.com

© Jean-Christophe Cambremaud

Rallye des Princesses Richard Mille 2025

À l'heure où nous écrivons ces lignes, le Rallye des Princesses Richard Mille aura rendu son verdict. Ce rallye historique de régularité réservé aux équipages féminins s'est déroulé du 17 au 22 mai 2025. Son tracé de 1 600 km au départ de Paris rejoignait Dijon, Villeneuve-Lez-Avignon pour finir à Saint-Tropez en sillonnant les plus belles routes de France. Le petit plus ? Inutile de préparer une voiture de course, il s'adresse aux autos anciennes homologuées. Un rallye où brillent les Porsche, puisque c'est une 356 1600 Cabriolet qui a remporté l'édition 2024. Au moment de notre mise sous presse, le classement définitif n'est pas encore connu, nous vous le communiquerons le mois prochain !

www.peterauto.fr

Classic 911 market .com

- 1er site d'annonces Porsche Classic
- 1 800 connexions par jour
- Annonces géolocalisées
- Reprises sur les réseaux Classic Passion (100k)
- Messagerie privée et sécurisée

www.classic911market.com

SAVOIE CLASSIC CAR
MEETING PORSCHE

UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION
LIMITATION 100 PORSCHE
PARTICIPATION 250€/ ÉQUIPAGE
Tous modèles Porsche avant 2004
(356, 911, 964, 993, 996, 986, 914 & Moteur Avant)

PROGRAMME

▪ **LE 26 SEPTEMBRE à partir de 20h00** *(Veille de l'événement)*
Dîner sur réservation (en option) sur le lieu du départ à Albertville (Base Camp)

▪ **LE 27 SEPTEMBRE à partir de 8h00**
Accueil & Accréditation des équipages
(possibilité de le faire la veille sur place)
08h30 / 9h00 - Départ des participants
12h00 / 14h00 - Déjeuner
17h30 / 18h30 - Arrivée des participants à Sallanches
18h30 - Remise des prix (quizz) et cocktail de clôture

ALBERTVILLE
COL DE TAMIÉ - 907 M / COL DES ESSERIEUX - 755 M
COL DE L'ÉPINE - 947M / COL DE LA FORCLAZ - 1150 M
BOURG SAINT MAURICE / CORMET DE ROSELEND - 1968 M
BARRAGE DE ROSELEND / COL DES SAISIES - 1658 M
SALLANCHES

12ème ÉDITION - 27 SEPTEMBRE 2025

J'PEUX PAS J'AI RALLYE

INSCRIPTIONS EN LIGNE : www.savoie-classic-car.fr

#SavoieClassicCar

Par Dominique Maroni

992 Targa GTS South Sea Blue metallic 5S0

DR

Bleu des Mers du Sud métallisé en français. Une teinte Paint To Sample empruntée au nuancier Mercedes Classe A millésimes 2015-2017. Le choix de Vincent, amateur de Porsche aux couleurs originales. *« Je me suis (vraiment) intéressé aux voitures très tardivement »*, confie le parisien. *« J'ai acheté ma première Porsche en 2013, à l'occasion d'une soirée événement organisée par le Centre Porsche Paris 16. Sur un coup de tête ! Un 981 Cayman S blanc exposé dans le showroom. Un peu fade… »* Une 991 Targa GTS Jaune Racing a pris la place du Cayman.

« La première Porsche configurée selon mes goûts. Avec un détail unique, les poignées de porte teintées en noir. » C'est peut-être un détail pour vous, mais une jolie « victoire » pour notre hôte. *« Il y a quatre ans, j'ai remplacé ma Targa jaune par une… Targa Heritage Design Cerise métallisé. Pour l'anecdote, je connais le propriétaire de ma première Targa. L'ami d'un ami. Un hasard, car ce n'est pas moi qui la lui ai vendue. Je suis content, car elle est entre de bonnes mains. »* Quand la 992 Targa phase 2 est sortie en GTS, Vincent a commandé sa troisième Targa ! *« J'étais curieux de découvrir ce nouveau concept hybride. »* Vient à cet instant la question de la couleur : South Sea Blue metallic. *« Les couleurs du nuancier 911 actuel ne sont pas top pour un amateur de couleurs vives. J'aime bien le bleu, et j'envisageais de choisir Bleu Lugano, une teinte nouvelle du nuancier. Quand j'ai reçu l'accord pour une PTS, j'ai recherché un bleu plus clair et métallisé, avec un effet changeant comme sur la Targa Heritage. Il n'y en a pas beaucoup finalement. J'ai hésité avec Bleu Ipanema métallisé, mais après avoir vu ce coloris sur un modèle au P.E.C. du Mans, j'ai finalement choisi South Sea Blue metallic. Je le trouve très beau, et il a beaucoup de succès. »* Un bleu proche du Bleu Minerva métallisé des 911 SC, pour se rapprocher d'une teinte Porsche historique. Intéressons-nous à présent à la configuration intérieure. *« J'aime beaucoup l'intérieur de la Targa Heritage, et je souhaitais la même logique. Un mélange de cuirs clair et foncé. J'ai donc réalisé le même principe en cuir Bleu Nuit et Craie. »* Une configuration que Vincent prépare en amont. *« Je fais des essais et des simulations chez moi, et je finalise avec mon commercial, Nicolas Burgard »*. La 992 GTS phase 2 se reconnaît à son nouveau bouclier avant échancré, logeant dix volets mobiles verticaux, et à sa poupe accueillant une jupe redessinée. C'est plutôt une réussite pour Vincent.

> *« UN BLEU PROCHE DU BLEU MINERVA MÉTALLISÉ DES 911 SC, POUR SE RAPPROCHER D'UNE TEINTE PORSCHE HISTORIQUE.»*

« Cela lui donne un look peut-être plus agressif que les versions précédentes. Simplement, j'ai souhaité remplacer le plastique brut d'origine qui n'est pas très joli, par l'option : pack extérieur peint en noir. » C'est effectivement plus élégant. Étriers de frein peints en noir : *« cela aurait été dommage de les avoir en Rouge Indien. »* (Sourire)

« No plastic ! » Tel pourrait être le dénominateur commun de la configuration intérieure choisie par Vincent. Dossiers des sièges Sport Plus, colonne de direction, grilles d'aération avec lamelles en cuir Craie, pare-soleil, couvercle de boîte à fusibles, garnitures de seuil, et même une option que j'ignorais, garniture de porte-gobelet, sont recouverts de cuir. *« C'est l'avantage de Porsche, on peut vraiment, grâce aux options Exclusive, personnaliser la voiture comme on veut, même si ce n'est pas économique. »* (Sourire.) » Soulignons qu'il s'agit d'options Porsche Exclusive Manufaktur disponibles sur le configurateur de série.

Questionnaire de Proust ?

Votre meilleur moment Porsche ?
La Savoie Cup avec mes Targa. Un rassemblement auquel je participe chaque année… depuis des années, et où l'on se régale à tous points de vue.

Votre route préférée ?
Les petites routes de Bourgogne. Entre Auxerre et Dijon. Des routes sympathiques et vallonnées dans un joli paysage.

Qu'est-ce qui vous paraît indispensable dans votre 911 ?
Le toit ! (Sourire.) *Plus sérieusement, le son de l'échappement. Les ingénieurs ont su créer sur cette GTS, une sonorité moteur vraiment sympa et originale.*

Qu'est-ce qui vous paraît superflu ?
Les « bip » de survitesse qu'il faut supprimer à chaque fois. C'est insupportable… et superflu.

Un détail de votre 992 Targa qui vous plaît plus particulièrement ?
Il y en a deux. Le nouveau bouclier arrière est très réussi sur cette GTS phase 2. Très posé au sol, très large. La présentation et l'aspect de la console centrale qui est entièrement tendue de cuir Craie. ●

MECATECHNIC

Notre mission,
permettre à chacun de vivre
sa passion pour l'automobile.

RETROUVEZ TOUTES NOS **PIÈCES DÉTACHÉES**
& **ACCESSOIRES** SUR **MECATECHNIC.COM**

INSTAGRAM
@mecatechnic

FACEBOOK
mecatechnic.wambrechies

YOUTUBE
@mecatechnic

ATELIER Gobin 1984

SPÉCIALISTE PORSCHE DEPUIS 1984

ENTRETIEN
VENTE & SUR-MESURE

50 rue Robert Schuman 86170 Neuville-de-Poitou - France
tél. 05 49 53 25 08 • contact@ateliergobin.com • www.**ateliergobin**.com

LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

LIVRAISON DES PREMIÈRES 956

Traduit de l'allemand par Andreas Kunert - Photos : DR

C'est en mars 1983, après la course IMSA de Miami, que nous devions livrer les premières 956 aux clients. Erwin Kremer, Mark Surer et Michael Winkelhock nous rendirent visite le jeudi 10 mars au nouveau service compétition à Weissach. Sur les photos, on voit bien comment j'étais en train d'expliquer la technique de la 956 au team Kremer et à ses pilotes. À cette occasion, nous avons également présenté au team Kremer notre tout nouveau camion-service, destiné à accompagner les écuries privées partout en Europe pour les courses du groupe C. Cette assistance comprenait les techniciens, les pièces nécessaires et des moteurs et boîtes de rechange. Ainsi, les écuries 956 pouvaient toujours exploiter les voitures au dernier niveau de développement et disposer le cas échéant du prêt de nos moteurs de réserve. Mes collègues du service compétition clients, Rainer Gohl et Gerd Schmid, étaient sur place avec leurs ordinateurs et documents pour mieux assister les clients. Pendant ce temps, Dagmar Reichkämmer, notre secrétaire au service compétition, assurait la permanence à l'usine qui se trouvait encore dans l'ancienne cantine du développement des chars. Avant le début du Championnat du monde FIA Groupe C à Monza, nous fûmes fort occupés, notamment pour préparer la 956 version longue de Jürgen Lässig dans sa livrée spécifique. Comme toujours avant le début d'une saison, j'eus de nombreuses réunions BPICA (Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles) et FIA à Paris, sans parler des réunions VDA (l'Association de l'industrie automobile allemande) et ONS à Francfort. ●

Quelques préparatifs avant de recevoir la team Kremer.

En compagnie des pilotes et des frères Kremer.

Les mécaniciens et les équipes d'assistance du service compétition posent fièrement autour d'une 956 prête à être livrée.

art wheels
restauration
et réparation
de jantes

L'EXCELLENCE DES SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS
EPV
ENTREPRISE DU PATRIMOINE VIVANT

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

art restoration

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

911 2.4E Coupé - Année 1973 - 41.652 Km - Moteur 2.4L - 165 CV - Boîte vitesse Manuelle 5 vitesses - Couleur Jaune Signal Réf 114 - Matching - Carnet d'Origine - Intérieur Sièges Recaro Sport d'Epoque - Toit Ouvrant - Restaurée Art-Restoration en 2019 - **Prix 145.000 €**

911 3.0L SC Targa - Année 1982 - 171.015 Mi - Moteur 3.0L refait il y a 35.000 Km - 180 CV - Boîte manuelle 5 vitesses - Couleur Bleu Clair Métallisé Réf 30T - Intérieur Cuir Beige Neuf - Historique - Très belle présentation - **Prix 84.000 €**

911 2.7 S Coupé - Année 1976 - 3000 Km depuis sa restauration - Moteur 2.7L - 165 CV - Boîte manuelle 5 vitesses - Couleur Jaune Clair Réf 117 - Intérieur Cuir Noir - Historique - Etanchéités moteur faites chez Art-Restoration - **Prix 79.900 €**

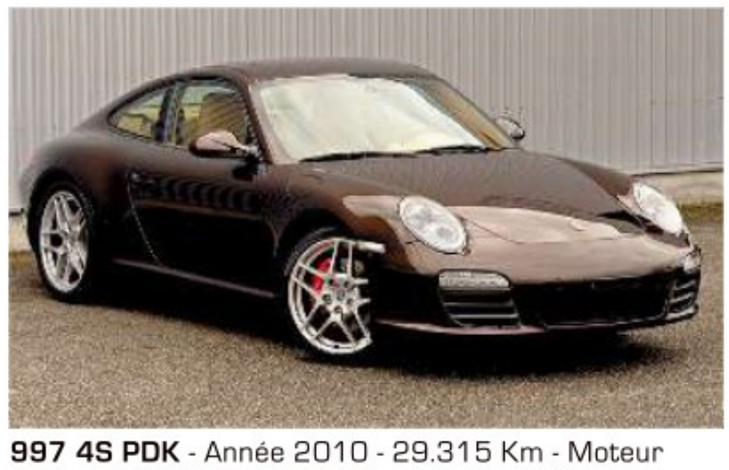
964 C2 Coupé - Année 1990 - 137.951 Km - Moteur 3.6L - 250 CV - Boîte manuelle 5 vitesses - Couleur Noir Réf A1 - Origine France - Historique complet - TO - Autobloquant - Etanchéité moteur faite - **Prix 87.000 €**

911 3.2 Targa G50 - Année 1988 - 148.255 Mi - Moteur 3.2 L - 217 CV - Boîte 5 vitesses - Couleur Gris Argent Réf 936 - Intérieur Cuir Gris - Historique Complet - Moteur refait Art-Restoration - **Prix 83.000 €**

964 Jubilé - Année 1993 - 147.020 Km - Moteur 3.6L - 250 CV - Boîte vitesse Manuelle 5 vitesses - Couleur Viola Métallisé Réf 3AE - Intérieur Cuir Gris Rubicon - Etanchéités moteur faites chez Art-Restoration - **Prix 159.000 €**

997 4S PDK - Année 2010 - 65777 Km - Moteur 3.8L - 385 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Noir Basalte Réf C9Z - Intérieur Cuir Etendu Sable - Piwi OK - Pack Chrono Sport - **Prix 78.000 €**

997 4S PDK - Année 2009 - 110.000 Km - Moteur 3.8L - 385 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Crème Réf 51A - Intérieur Cuir Etendu Cocoa - Pack Chrono Sport - PIWI OK - Révisée - Première Main - **Prix 71.000 €**



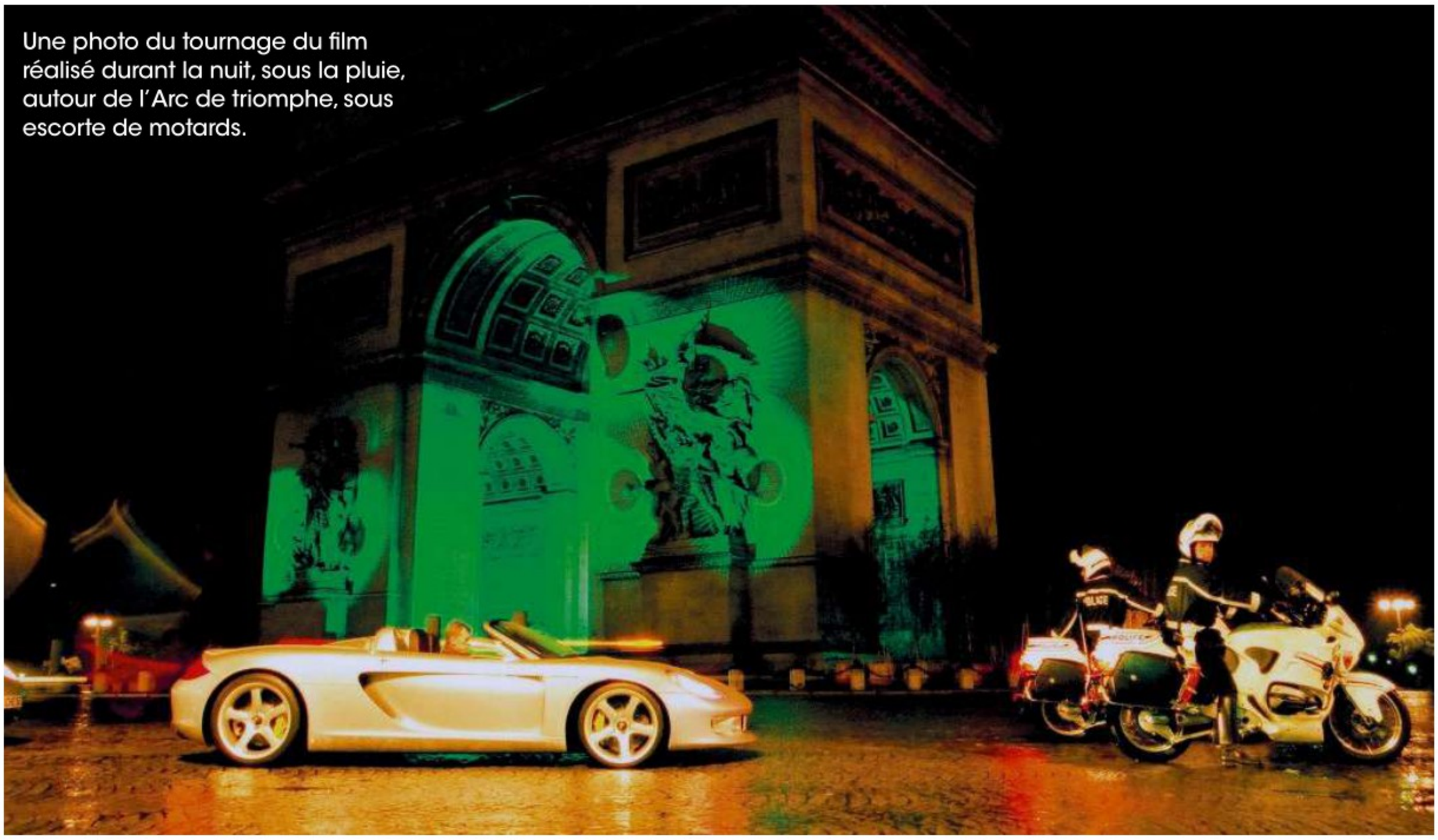
997 4S PDK - Année 2010 - 29.315 Km - Moteur 3.8L - 385 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Macadamia Réf M8W - Intérieur Cuir Sable - Pack Chrono Sport - PIWI OK - Révisée - **Prix 86.000 €**

Le billet de **Marc Joly**

UNE PRÉSENTATION MÉMORABLE !

Ce billet va permettre de faire la liaison entre celui paru dans notre n° 405, sur l'essai de la Carrera GT, et celui paru dans notre n° 408, sur les souvenirs de salons. Au milieu de tout cela se trouve un souvenir extraordinaire, celui de la présentation du concept de la Carrera GT, au Mondial de Paris 2000. Un événement unique dans l'histoire de la marque.
Nous sommes le jeudi 28 septembre 2000. J'ai fait sonner mon réveil à 5 h du matin, heure totalement inhabituelle pour moi, et encore plus inhabituelle pour mon ami Christian Tahon, présent également dans cet hôtel Ibis proche de la porte de Versailles. De son côté, l'idée même de faire sonner un réveil est contre sa religion. Mais cette fois, nous sommes motivés. Presque aussi motivés que pour un jour de départ en vacances. C'est que, quelques jours plus tôt, nous avons reçu une mystérieuse invitation, venant directement de Porsche, nous invitant à être présents à la pyramide du Louvre, ce jeudi, jour d'ouverture à la presse du Mondial de l'auto à Paris. Pour une présentation dont on ne nous dit absolument rien. Surprise. Tous ceux qui ont reçu cette invitation se sont fait la même réflexion : pour que Porsche invite les journalistes spécialisés du monde entier à se rendre aussi tôt au Louvre, c'est qu'il va vraiment se passer quelque chose de spécial. De très spécial. Mais bon, je vous avoue qu'au moment de me lever, si tôt, avec la perspective de ne pas avoir le temps de prendre un petit déjeuner (moment pourtant essentiel !), et de sortir sous la pluie, je me suis vraiment demandé si tout cela valait vraiment le coup. En d'autres termes, je serais bien resté au lit. Ce qui m'amène à vous rappeler qu'on ne fait vraiment pas des métiers faciles… Avec Christian, on a quand même réussi à s'arracher, et à prendre la direction du Louvre en se soutenant mutuellement le moral…
Dès notre arrivée sur place, en même temps qu'un bon nombre d'autres journalistes, aux airs tout aussi décalqués que nous, une certaine effervescence permet à chacun de se réveiller pour de bon, bien aidés par cette petite pluie froide qui tombe sur Paris. Personne, à ce stade, ne sait pourquoi il est là. Chacun y va de sa supputation, mais au final, personne n'est au courant, et tout le monde se trompe. Dès 6 h 15, nous sommes invités à pénétrer dans la pyramide du Louvre, et à nous diriger dans la salle de conférence, transformée en salle de cinéma. Le temps de nous installer, le noir se fait, l'écran s'allume, et nous découvrons, sidérés, un petit film tourné dans le désert du Colorado, avec Walter Röhrl descendant d'un camion une auto-concept, dont on ne connaît pas encore le nom, au look incroyable. On le voit aussi rouler au lever du soleil dans ce qui sera la Carrera GT, avec des images magnifiques. Le film s'arrête. Un autre reprend immédiatement, dans une ambiance totalement différente. Avec la chanson de Jacques Dutronc en musique de fond *(Il est 5 heures, Paris s'éveille…)*, nous découvrons de nouveau Walter Röhrl, roulant cette fois sur les Champs-Élysées, et sous la pluie, au volant de cette même incroyable Porsche !
Pas un commentaire, rien. Dès la fin du film, nous sommes invités à sortir de la pyramide, et à attendre

Walter Röhrl au petit matin, au volant du concept Carrera GT. À droite, en blanc, votre serviteur en train d'immortaliser ce grand moment !



Une photo du tournage du film réalisé durant la nuit, sous la pluie, autour de l'Arc de triomphe, sous escorte de motards.

quelques instants sur l'esplanade, autour d'un auvent, tous un peu hébétés par ce que nous venons de voir, mais surtout très excités. Nous venions de découvrir la nouvelle hypercar de Porsche, la 959 des années 2000 ! Sans aucune info technique pour le moment. Le temps de discuter quelques instants entre nous, et cette fois totalement réveillés, en mode surexcitation, nous entendons tout d'un coup un son magnifique qui s'approche : Walter Röhrl arrive, au volant de la Carrera GT, comme un prolongement magique des images que nous venons de voir sur le film. Imaginez, en sortant d'un bon film au ciné, que le héros et sa monture, vus sur écran géant, vous attendent pour de vrai ! Magique, non ? Le temps de mitrailler l'instant avec nos appareils photo, abasourdis et très émus, et la Carrera GT repart. Combien de temps est-elle restée ? Cinq minutes ? Dix minutes ? Elle est repartie comme elle est venue, sous une pluie fine. Et à ce stade, nous ne savions toujours pas ce que nous venions exactement de voir !

« IMAGINEZ, EN SORTANT D'UN BON FILM AU CINÉ, QUE LE HÉROS ET SA MONTURE, VUS SUR ÉCRAN GÉANT, VOUS ATTENDENT POUR DE VRAI ! MAGIQUE, NON ? »

Trois heures plus tard, cette fois sur le stand Porsche du salon, et devant les caméras du monde entier, le concept Carrera GT sera pour de bon dévoilé, avec un second exemplaire. Bien sûr, c'était avant Internet, mais il n'était déjà pas simple, à cette époque, de cacher aussi longtemps la création d'une telle auto. Walter Röhrl nous raconta, plus tard, combien fut épique le tournage du film dans le désert du Nevada : *« Pendant une semaine, nous avons dû nous lever à 3 h du matin, pour parcourir les 100 miles nous amenant sur les lieux du tournage, et profiter de la lumière du matin. De plus, il fallait tourner avant qu'il fasse 50 degrés, température courante dans la région ! Tout s'est fait dans le plus grand secret, et quand des touristes passaient, nous étions obligés de jeter une bâche sur la voiture, pour que personne ne la voie ! »*

Le tournage dans Paris n'en fut pas moins spectaculaire : on le doit au responsable presse et communication de l'époque, l'excellent Stephan Roux, l'un des rares à avoir été mis dans le secret, afin qu'il puisse organiser ce tournage, sous escorte de la police, en pleine nuit, quelques heures avant la présentation. Un beau et grand moment, en vérité. *« J'ai passé une nuit blanche, me raconta-t-il, mais cela valait le coup. On a même dû bloquer les quais pour faciliter le tournage, et malgré l'heure tardive, il y avait une vraie effervescence autour de nous ! Mais nous n'en menions pas large, en nous demandant si les journalistes seraient bien au rendez-vous à 6 h. Et ils l'ont été ! »*

La Carrera GT, on le sait, sera finalement produite, en 1 270 exemplaires, avec un incroyable V10 de 612 ch. Bien plus tard, on apprendra que ce V10 aurait normalement dû être installé dans un proto qui aurait dû marquer le retour de Porsche au plus haut niveau aux 24 Heures du Mans, projet abandonné à la demande de Wendelin Wiedeking, qui voulait tout miser sur le Cayenne. Un exemplaire du fameux proto fut conservé dans le plus grand secret au musée Porsche, sans jamais être exposé, jusqu'à ce que nous en proposions des photos, en exclusivité, dans notre n° 300. Mais au panthéon des meilleures présentations à la presse, celle de la Carrera GT, en ce petit matin pluvieux de septembre 2000, reste un sommet dans le genre. Avec l'ami Christian, quand nous serons très vieux, nous évoquerons sûrement ce souvenir, le soir, au coin du feu, dans l'EHPAD Saint-Ferdinand, autour d'une bonne camomille. ●

992 GT2 RS
NOUVELLES IMAGES

Sous les traits trompeurs d'une 992 GT3 RS, Porsche affine en secret sa future GT2 RS. Prises sur le Nürburgring, les dernières images laissent entrevoir une évolution radicale : aérodynamisme retravaillé, ailes élargies, possible hybridation issue de l'endurance…
Préparez-vous à faire entrer la plus extrême des 911.

TEXTE : CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : STEFAN BALDAUF

Avec cet imposant camouflage à l'arrière, on s'attend à un système d'échappement et un design exclusifs.

UNE SILHOUETTE DE GT3 RS… EN APPARENCE SEULEMENT

Déguisée sous les traits d'une 992 GT3 RS noire, la future Porsche 992 GT2 RS vient de se faire remarquer, une nouvelle fois, sur le Nürburgring. Une chose est sûre : malgré le camouflage très imposant, cette mule ne cache pas bien longtemps ses ambitions. Les ailes avant et arrière sont élargies, les prises d'air retravaillées, et surtout, les échappements trahissent une architecture bien différente de celle d'une GT3 RS classique. À l'arrière, les deux sorties camouflées en bas du diffuseur laissent deviner un échappement spécifique. L'ensemble laisse penser que Porsche teste ici non seulement un châssis plus radical, mais aussi une évolution majeure de la mécanique.

VERS UNE GT2 RS HYBRIDE

Le photographe l'affirme, la sonorité de cette mule n'a rien d'un flat six atmosphérique. Cette GT2 RS pourrait devenir la première Porsche 911 RS dotée d'une hybridation. Une technologie qui serait directement issue de l'expérience acquise en LMDh avec la 963, et qui viendrait épauler le flat six biturbo pour offrir des performances hors normes. Pour rappel, la 991 GT2 RS affichait déjà 700 ch. Cette nouvelle génération pourrait flirter avec les 800 ch. Sur circuit, les pneus plus larges, les nouvelles prises d'air et les réglages spécifiques devraient permettre d'exploiter au mieux cette nouvelle GT2 RS. Porsche semble ainsi faire de l'hybridation un véritable levier de performance. La GT2 RS reste encore largement voilée, mais elle trace sa route vers 2027 (date potentielle du lancement). Et nous, on a hâte de la voir sans filtre. ●

Nouveauté

911 SPIRIT 70

L'ESPRIT NÉO RÉTRO

Après la 992 Targa 4S Heritage Design et la 992 Sport Classic, Porsche poursuit sa série d'éditions limitées célébrant les icônes de son passé. La 911 Spirit 70 est la dernière en date. Nous sommes allés à Berlin rencontrer ses concepteurs. TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : PORSCHE AG

Nouveauté

Avec la lignée Heritage Design, Porsche a ouvert un nouveau concept d'éditions limitées répondant à une même ligne directrice : célébrer le style et les icônes qui ont marqué chaque décennie d'existence de la marque. En 2020, la 992 Targa 4S Heritage Design Edition rendait hommage aux années 50 et au début des années 60. En 2022, la 992 Sport Classic s'inscrit dans la continuité en s'inspirant des icônes des années 60 et du début des années 70. J'en vois déjà certains qui froncent les sourcils, et qui se demandent pourquoi nous n'intégrons pas la 991 Speedster, la 992 S/T ou même la 992 Turbo 50 à cette ligne de modèles Heritage Design. Parce qu'ils n'en font pas partie, même s'ils ont piqué quelques éléments esthétiques aux Heritage Design. Le Speedster et la S/T dépendent du département GT, tandis que la Turbo 50 est une édition limitée qui vit sa propre vie. Nous avons posé le contexte, venons-en au fait : la 911 Spirit 70 est donc la troisième itération de cette fameuse « dynastie » de la série Heritage Design, et elle s'inspire de l'état d'esprit et de la mode des années 70. Vous allez voir qu'en la matière, les concepteurs ont fait preuve d'audace. A l'occasion de cette présentation, nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec Christopher Golombek, porte-parole des divisions « Individualisation et Classic », Thorsten Klein, responsable du design des éditions limitées, et Boris Apenbrink, directeur des séries limitées de la division Exclusive Manufaktur.

1

1. Les jantes Sport Classic en 20 et 21 pouces adoptent une finition inédite appelée Bronzite.

2. La Spirit 70 ressuscite les *safety stripes*, une option insolite proposée sur les caisses G dans les années 70.

1 500 EXEMPLAIRES NUMÉROTÉS

Vous reconnaîtrez certainement la base qui a servi à la conception de la 911 Spirit 70 : il s'agit d'une 992 Carrera GTS cabriolet, en phase 2. Elle reçoit donc le 6 cylindres à plat turbocompressé, combiné à la nouvelle technologie d'hybridation électrique T-Hybrid qui permet à la Spirit 70 de délivrer une puissance cumulée de 541 ch et un couple max de 610 Nm. Rappelons que le T-Hybrid n'est pas un système hybride rechargeable, simplement un dispositif d'adjonction de performance, que nous avions essayé en détail dans notre n° 408. Comme toutes les GTS phase 2, la Spirit 70 n'est proposée qu'avec la boîte PDK. Vous aurez certainement remarqué que la Spirit 70 n'adopte aucune modification technique par rapport à une GTS de série. C'était également le cas pour la Targa 4S, alors que la Sport Classic a eu droit à une configuration technique unique en son genre dans la gamme Porsche. Nos hôtes précisent que pour les quatre séries limitées du programme Heritage Design, des ajustements techniques sont envisagés pour deux d'entre elles. La Sport Classic ayant eu droit à son lot d'ajustements techniques, aurait-on là un premier indice sur ce qui pourrait advenir à l'ultime modèle de la dynastie ?

Pour revenir à la Spirit 70, nous apprenons qu'elle sera produite à seulement 1 500 exemplaires numérotés. En comparaison, la 992 Targa 4S Heritage Design a été produite à seulement 992 exemplaires, tandis que la 992 Sport Classic a eu droit à 1 250 exemplaires. D'aucuns critiqueraient la perte d'exclusivité qu'entraîne la hausse des volumes, nous n'y voyons rien de critiquable. Au contraire, il nous semble louable que Porsche s'emploie à en produire davantage afin de répondre à la demande, alors qu'un nombre plus réduit d'exemplaires accentuerait la spéculation et les critiques. *« L'accès à certaines séries limitées peut parfois être difficile pour de nouveaux clients, mais nous avons augmenté les volumes pour en faciliter l'accès »*, précisent les représentants de Porsche. Et d'ajouter que, contrairement à Ferrari qui impose plus ou moins d'avoir un historique d'achat pour avoir accès à une série limitée, Porsche laisse la décision d'attribuer un modèle au client à l'appréciation des concessionnaires. Dernier point, nous apprenons que pour éviter toute saturation, il s'écoule deux ans entre chaque modèle de la série Heritage Design. Ce qui nous donne une idée approximative de la date de présentation de la dernière de la lignée.

2

Il s'écoule deux ans entre chaque modèle Heritage Design, pour ne pas saturer le marché.

L'EXUBÉRANCE DES SEVENTIES

Le moins que l'on puisse dire est qu'esthétiquement, les designers se sont fait plaisir. Commençons par l'évidence : cette nouvelle teinte Olive Neo, proposée gratuitement. Le nuancier de série inclut le Noir (1 000 €) et l'Argent GT métallisé (1 248 €). Ce dernier lui va également très bien, mais fait perdre beaucoup de sa personnalité à une 911 qui est faite pour assumer son exubérance. Nous demandons à Thorsten Klein pourquoi avoir choisi cette teinte Olive alors que d'autres nuances plus lumineuses telles que le Bleu Gulf, l'Orange auraient été des candidats idéaux, particulièrement représentatifs des années 70. « Nous ne souhaitons pas être trop prévisibles », déclare l'intéressé. Il rappelle que certains clients achèteront tous les modèles de la série Heritage Design et bien que populaire, l'orange ne semble pas harmonieux lorsqu'il est aligné avec la Targa 4S et la Sport Classic. Et de rappeler qu'une couleur plus vive aurait rapidement pu perdre de son attrait. Le Vert Olive s'est naturellement imposé, d'autant qu'il était également très en vogue dans les années 70.

Après des années à décliner le gris sur la Sport Classic, la GT3 RS ou le GT4 RS, cette nuance Olive Neo apporte de la fraîcheur et de l'audace. On aime ou on déteste, mais cela marque les esprits. Notez les inserts décoratifs Bronzite sur le bas de caisse.

L'Olive Neo offre par ailleurs un contraste idéal pour mettre en avant le grand retour des *safety stripes* (bandes de sécurité), ces bandes décoratives un rien criardes qui habillent le capot avant d'un énorme logo « 911 ». Elles reprennent le dessin d'une option proposée dans les années 70 sur les caisses G, et qui permettait justement d'avoir ces bandes en noir ou aux couleurs du drapeau allemand sur votre 911. Visiblement, cela permettait de mieux voir débouler une 911 à toute vitesse dans votre rétro. Vous n'aimez pas ? Vous pouvez choisir de les faire retirer gratuitement. Vous pouvez également choisir de ne conserver que les bandes sur le capot, en retirant les numéros sur les portières. Ce n'est que mon avis, mais j'estime que les *safety stripes*, bien qu'un peu chargées, font partie intégrante de l'identité de la Spirit 70 et qu'il vaut mieux les garder. En re- →

Nouveauté

Le retour de la sellerie Pascha est le détail le plus marquant de la Spirit 70.

1

2

3

vanche, les numéros sur les portières sont un peu excessifs. La capote noire s'habille d'une triple bande grise qui vient prolonger les *safety stripes*.
Pour finir sur le volet esthétique, de superbes finitions dans une nouvelle couleur « Bronzite » habillent les prises d'air centrales du bouclier, la partie extérieure des jantes Sport Classic, et les baguettes du bouclier arrière ainsi que les sorties d'échappement.

LE RETOUR DU PASCHA

Les choix esthétiques faits à l'extérieur vous semblent audacieux ? Accrochez-vous, et montez à bord ! Le motif Pascha, composé de damiers irréguliers qui imitent le mouvement d'un drapeau à damiers, fait son grand retour ! Il se drape de la même nuance Olive Neo que l'extérieur, et sera également disponible en Argent Foncé, ce que certains trouveront certainement plus digeste. Le motif Pascha habille le centre des sièges, les inserts décoratifs des sièges arrière, les baguettes décoratives de tableau de bord, ainsi que l'intérieur de la boîte à gants et le compartiment à bagages à l'avant. C'est très cool, délirant, limite excessif, mais plutôt réussi. Encore une fois, il faut saluer le fait que les concepteurs chez Porsche aient encore la liberté et l'audace de sortir ce genre de créations qui ne plairont pas à tout le monde, mais qui ne manqueront pas d'attirer l'œil et de marquer les esprits. On sent une vraie fierté de l'équipe de Porsche Exclusive Manufaktur d'avoir redonné vie au motif Pascha, d'autant que les concepteurs rappellent leur envie de faire renaître des détails parfois oubliés. Les *safety stripes* ou le tissu Pascha font justement partie de ce genre de détails. *« Chaque décennie est marquée par des intérieurs emblématiques »*, précise Thorsten Klein. *« Nous avons commencé avec le velours côtelé, puis le Pepita. Le Pascha a été sélectionné dès le début de ce projet. »* Le reste de l'habitacle est drapé de cuir. Pour ceux qui rêvent d'accorder leur tenue à leur Porsche, le constructeur lance une nouvelle collection de prêt-à-porter et d'objets décoratifs sur le →

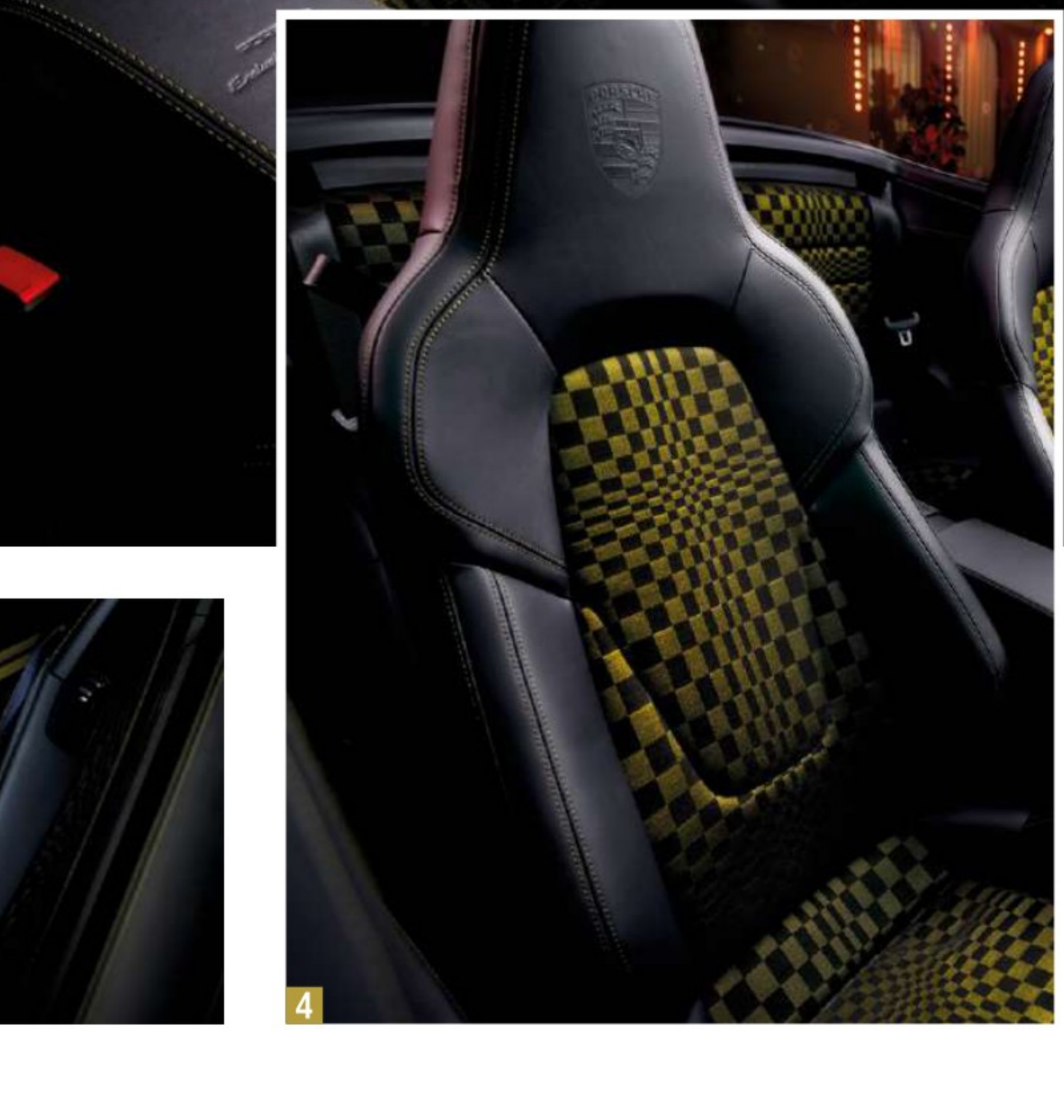
1. Chaque modèle est numéroté.

2. La boîte à gants est habillée de tissu Pascha.

3. L'éclairage de portière affiche la mention « icons of cool ».

4. La sellerie est disponible en Olive-Noir ou Argent foncé-Noir.

5. Un tapis de sol Pascha habille le compartiment avant.


4

5

thème de la 911 Spirit 70. Une collection qui inclut même des capots grandeur nature habillés des *safety stripes*, pour la modique somme de 3 690 €. Un nouveau chronographe Porsche Design sera également proposé aux acheteurs de la 911 Spirit 70.

Reste à parler argent. Proposée à 247 200 € avant options et malus de 70 000 €, la 911 Spirit 70 démarre donc à 317 200 € en France. Cela représente tout de même 52 400 € de plus qu'une 911 Carrera GTS normale (!). Si l'on s'amusait à chiffrer la liste des équipements supplémentaires, la couleur exclusive, l'habitacle inédit, nous n'avons pas trop de doutes sur le fait qu'une 911 Carrera GTS normale avec tous ces équipements arriverait au même prix.

1. Les numéros sur les portières sont une option gratuite, ils peuvent être retirés sur demande.

2. La signature dorée est un autre détail très réussi sur la Spirit 70.

CE QU'ON EN PENSE À LA RÉDACTION

Porsche avait mis la Spirit 70 dans le meilleur des cadres, en nous invitant à Berlin dans une ancienne piscine désaffectée reconvertie en night-club bourré de déco des années 70. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il y a quelque chose de très spécial qui se dégage de la Spirit 70, qui fait qu'elle ne laisse personne indifférent. Au premier coup d'œil, je me suis montré un peu circonspect. Et puis, c'est l'audace, le côté irrévérencieux et déjanté de la Spirit 70 qui l'emporte et qui la rend si intéressante. À une époque où Porsche multiplie les nuances de gris, il y a quelque chose de rafraîchissant à voir la marque faire revivre une couleur pop des années 70 et lui offrir un intérieur aussi psychédélique. En piochant dans la gamme des couleurs Paint To Sample (10 548 € tout de même), il y aura d'ailleurs de quoi créer des 911 spirit 70 encore plus uniques : Aubergine, Marron Sépia, Moongem. C'est la 911 polyvalente par excellence, avec tout ce qu'il faut pour sortir du lot. ●

1

La Spirit 70 a quelque chose de très spécial, elle ne laisse personne indifférent.

2

IMPACT SUR L'AVENIR

Lors de la présentation, nous taquinons un peu les représentants de Porsche en leur disant que créer une édition limitée en s'inspirant du passé de la 911 est la partie facile du travail. De fait, nous souhaitons savoir dans quelle mesure la Spirit 70 peut à son tour servir d'inspiration pour l'avenir de la marque. Les représentants ne se débinent pas : *« Pour nous, il s'agit d'une mission de long terme. Nous devons transmettre cet enthousiasme propre aux Coupés deux portes pour que cela rayonne sur toute la marque, vers les modèles quatre portes et les modèles électriques. L'héritage stylistique doit infuser toute la gamme Porsche. Même si nous ne vendons que 1 500 véhicules 911 Heritage Design, l'objectif est que le conducteur d'un Macan puisse s'identifier à l'esprit du Spirit 70 en passant devant une vitrine Porsche. »* Va-t-on bientôt voir des *safety stripes* sur le Macan ou le Taycan ?

LE RETOUR DU FLAT NOSE ?

Au fil de nos échanges, nous comprenons que la future 911 Heritage Design s'inspirera des années 80 et 90. Et quel élément mieux que le Flat Nose est représentatif de cette époque ? Nous nous risquons à poser la question, à laquelle Christopher Golombek nous répond : *« Le Flat Nose est un sujet polarisant. Bien que des demandes soient exprimées* via *le programme Sonderwunsch, les contraintes techniques rendent ce projet complexe. De plus, Harm Lagaay, designer historique, avait déclaré que cela* "ne devait jamais, jamais, jamais se reproduire" *. Ironiquement, il a dit cela quelques jours avant la présentation de la nouvelle 935… »* Entre les lignes, on croit comprendre qu'il ne faut pas attendre de Flat Nose, trop éloigné de l'identité de la 911 et trop difficile à réaliser.

DES NOUVELLES DU PROGRAMME SONDERWUNSCH

Il y a deux ou trois ans, Porsche a ouvert le programme Sonderwunsch, qui permet de réaliser des projets entièrement personnalisés avec des pièces développées spécifiquement. Aucun choix technique n'est imposé, tant que le véhicule reste fidèle à l'ADN Porsche et que le design final est validé par Michael Mauer.
Créer un modèle unique (« one-off ») avec des modifications technologiques majeures est envisageable, et le budget peut atteindre un million d'euros. Le prix n'est pourtant pas un obstacle, Porsche fait le plein sur ce programme puisque la liste d'attente est actuellement de sept à huit ans.

ENQUÊTE

911 CABRIOLET

LAQUELLE EST FAITE POUR VOUS ?

L'arrivée des beaux jours ne fait qu'amplifier une idée déjà bien ancrée : les cabriolets sont l'auto la plus indiquée pour en profiter dès que le moindre rayon de soleil fait son apparition. Reste à choisir la bonne 911, et nous avons réuni trois pépites pour vous aider. En route !

TEXTE : THOMAS SCHENCK – PHOTOS : JORIS CLERC

Vous n'imaginez pas à quel point les Porschistes aiment les cabriolets jusqu'à ce que vous parliez avec chacun d'entre eux. Il y a, et il y aura toujours des inconditionnels du coupé, et cela n'a rien de critiquable. J'ai longtemps fait partie de ce contingent d'irréductibles. Un coupé est plus rigide, plus performant, avec une ligne plus pure, mais il est aussi plus léger. Et puis, j'ai acheté un Boxster et j'ai fini par comprendre l'attrait et le plaisir de pouvoir décapoter le soir, lorsqu'il fait bon, en profitant de la chaleur d'été en longeant la côte. C'est un cliché ? Peut-être, mais chacun a sa manière de tirer parti d'un cabriolet. Toujours est-il que nous entendons très souvent des amateurs nous dire « je la préfère en cab' », pour toutes les raisons qui permettent de profiter d'une sportive sans toit. Et quoi de mieux qu'une 911 pour redécouvrir tous les charmes des cabriolets ? C'est en région lyonnaise que nous nous sommes déplacés afin de reprendre le volant de trois merveilles : une superbe 993 Carrera dans un magnifique Rouge Indien, une 996 Carrera 4S Bleu Nuit métallisé, et une 997 Carrera 4S phase 2 Blanc Carrara. Remercions dès à présent toute l'équipe de La Villa Rose, spécialiste indépendant situé près de Chaponnay dont l'ensemble des collaborateurs se sont pliés en quatre pour rendre ce reportage possible dans les meilleures conditions. Un grand merci à eux pour leur accueil, leur effort et leur professionnalisme. ➔

TROIS PHILOSOPHIES DIFFÉRENTES

Il vaut mieux le dire, ce dossier n'est pas un comparatif où nous ferons s'affronter ces trois modèles sur la base de critères objectifs. D'abord, parce qu'elles n'évoluent pas dans des ordres de budgets équivalents, et ensuite parce qu'elles n'ont rien de comparable techniquement. Notre volonté est surtout d'opposer trois philosophies on ne peut plus différentes afin que vous puissiez vous projeter et mieux comprendre quel modèle pourrait répondre à votre envie et votre usage. Dans un premier temps, la 993 vient défendre la philosophie des voitures anciennes. Avec ses deux roues motrices, sa boîte manuelle et le strict minimum en matière d'équipements de conforts, elle promeut une philosophie plus simple, plus minimaliste où les sensations de conduite priment sur le reste. Ensuite, la 996 Carrera 4S se veut le chaînon entre les anciennes et les modernes, pour un budget plus accessible. Et avec sa boîte Tiptronic, elle s'adresse plutôt aux esthètes à la recherche d'un roulage confort. Enfin, la 997 Carrera 4S phase 2 vient défendre l'argument de la polyvalence, de la performance et de la modernité, particulièrement avec ses quatre roues motrices et sa boîte PDK. Une fois n'est pas coutume, les Dieux de la météo n'étaient pas avec nous alors que nous avions l'intention de vous faire vivre toutes les joies du roulage avec le ciel au-dessus de la tête. Pourtant, il faut bien avouer que le jour de notre shooting, au lieu d'avoir le ciel au-dessus de nos têtes, on peut dire que le ciel nous est tombé sur la tête.

TROIS DESSINS, TROIS ÉPOQUES

S'il fallait décerner une palme esthétique entre les trois, je vous avoue que nous serions bien en peine d'élire un vainqueur tant nous avons affaire à trois modèles qui ont été gâtés en la matière. Commençons par la 993. Elle a pour elle d'être l'une des 911 les plus appréciées esthétiquement dans l'histoire de la 911. Je risque d'en fâcher quelques-uns, mais cela faisait bien longtemps que je n'avais pas roulé dans une 993 et je gardais un souvenir plus ému de sa ligne, qui m'a semblé presque discrète cette fois-ci. Ses ailes avant légèrement affinées lui confèrent une allure plus moderne, mais la mode est aux grosses ailes façon grenouille. En faisant abstraction des effets de mode de l'époque, il n'y a rien à dire : la 993 est vraiment une superbe 911, pleine de rondeurs, au dessin très harmonieux. Sa poupe en fera craquer plus d'un grâce à ses ailes renflées, et le client qui a fait le choix du Rouge Indien à l'origine mérite une médaille et une statue. Les couleurs vives sont rares sur la 993, mais désormais, elles s'arrachent. La ligne de la capote a pris un coup de vieux esthétique, la faute principalement à l'absence de vitre de custode qui laisse sa place à une large pièce de tissu. La 996 Carrera 4S est un peu l'enfant prodige de la génération 996, qui a succédé à la 993. La 996 avait un sacré défi à relever, et la 996 phase 1, apparue en 1998, a reçu son lot de critiques en raison d'une ligne jugée trop lisse. Ne sortons pas les choses de leur contexte, elle était tout de même jugée très belle, mais manquait de charpente, et ses feux en

Elles sont dans le désordre chronologique, mais on constate une vraie proximité esthétique entre les générations. C'est lié notamment au bandeau entre les feux.

forme d'œufs au plat étaient par trop éloignés des feux ronds mythiques de la 911. Faute à moitié rattrapée avec la 996 Turbo, puis avec la 996 phase 2 qui adoptera la forme des phares que vous avez sous les yeux avec cette 996 Carrera 4S. Et surtout, la Carrera 4S vient y ajouter une sacrée dose de charisme avec des ailes arrière élargies, un bandeau rouge entre les feux, des jupes latérales, de gros freins, des jantes de Turbo. N'oublions pas non plus le bas de caisse avant de Turbo, et le résultat est irréprochable. À mesure que la 996 Carrera 4S va vieillir, vous verrez qu'elle sera considérée comme l'une des plus belles 911, toutes générations confondues. Ce sera mérité. En cabriolet, elle profite également d'une nouvelle forme de capote (nous y reviendrons), qui casse moins la ligne de la 911, et la capote se replie désormais sous son coffrage, ce qui lui offre également une très belle ligne lorsque le toit est déplié. Le Bleu Nuit métallisé qui habille cet exemplaire a le mérite d'une relative originalité, à l'époque où toutes les 911 étaient grises ou noires. Dommage qu'il ne prenne pas mieux la lumière, car sous la grisaille lyonnaise, il paraissait presque noir. Au soleil, en revanche, c'est une autre histoire. Reste la 997, ici en version Carrera 4S. Rappelons que sur les 997 phases 1 et 2, les Carrera 4 et 4S s'offraient le luxe d'ailes arrière élargies, de 44 mm au total. C'est peu, mais cela se voit juste assez pour leur donner un peu de charme supplémentaire. Sur la phase 2, comme c'est le cas de cet exemplaire, les versions 4 et 4S avaient également un bandeau rouge réfléchissant entre les feux plus effilés. Une référence directe à la 996 4S et aux 911 plus anciennes qui la précédaient. La phase 2 gagne en maturité esthétique, avec des feux de jour à diodes plus petits que sur la phase 1 et des lentilles différentes dans les phares. Je ne vais pas vous dresser ici l'historique des modifications esthétiques et plutôt m'intéresser à l'évolution notable entre ces trois générations. La première, fluette mais pleine de rondeurs. La seconde, qui réinvente les feux légendaires de la 911 et ajoute ses épaules de lutteur à une génération qui, justement, manquait d'épaules. Et qui, par la même occasion, fait passer la 993 pour une danseuse. Et enfin la troisième, qui est en quelque sorte le meilleur de ce qu'ont à offrir la 996 et la 993 en matière d'esthétique. Et toujours avec des dimensions en hausse. Que d'évolutions en l'espace de seulement quinze ans ! →

Les Carrera 4S s'offrent des ailes arrière élargies qui renforcent l'attrait esthétique de la 911.

MOTEURS

D'un côté, la 993 et son six cylindres à plat de 3,6 litres refroidi par air produisant 272 ch à 6 100 tr/min et 330 Nm à 5 000 tr/min. Souvent révéré pour son statut de dernier moteur refroidi par air, il est vrai qu'il a le charme de l'ancien. Son grognement sourd au ralenti rappelle une époque où les normes antibruit étaient moins dures et où les filtres à particules n'existaient pas. Mais si vous avez bien calculé, sa plage optimale d'utilisation est assez réduite et dans les faits, il faut reconnaître que le moteur est plutôt creux à bas régime. En dessous de 3 000 tr/min, la 993 n'est pas particulièrement à son aise et c'est vraiment à partir de 4 000 tr/min que vous sentez le moteur se réveiller. Vous sentez dans le même temps qu'il s'éclaircit la voix et c'est au-dessus de 4 000 tr/min que les vocalises commencent vraiment, jusqu'aux 6 000 tr/min où il devient de plus en plus rageur tandis que la puissance se met à déferler. Déferler, c'est un bien grand mot, car on a fait beaucoup mieux depuis, mais la 993 est loin d'être ridicule face à ses « concurrentes » du jour. On pourra ici critiquer l'échappement qui n'est pas d'origine et dont le bourdonnement sourd vers 2 100 tr/min était pour le moins désagréable. La sonorité d'origine de la 993 est bien plus naturelle et agréable et c'est dommage, cela nous a enlevé un peu du plaisir auditif procuré par la 993 qui est plutôt bien lotie en la matière. Pour celui qui monte à bord d'une 993 pour la première fois, est-ce que l'on se sent en mal de puissance ou de performances ? Certainement pas, et il y a d'ailleurs un vrai plaisir à rouler sur le couple, entre 3 000 tr/min et 4 000 tr/min, dans de petits enchaînements de virages où je me suis régalé. Le châssis est bien campé, mais vous sentez qu'elle remue juste ce qu'il faut pour vous donner l'impression de la piloter, et le moteur arrive dans sa plage idéale où vous pouvez enrouler sur un bon rythme sans vous faire peur. Pour celui qui aime la promenade sportive sans vouloir risquer son permis, c'est un vrai bonheur, et si c'est ce que vous recherchez, une 911 ancienne est la monture idéale. De l'autre côté, la 996, toujours en 3,6 litres, est celle qui a instauré le refroidissement par eau dans la gamme 911. Moins sonore, mais néanmoins vif et généreux, le moteur produit 320 ch à 6 800 tr/min. Ses 370 Nm se manifestent dès 4 250 tr/min. En comparaison des 1 100 tr/min de plage d'utilisation optimale proposés par la 993, la 996 est donc dans sa plage d'utilisation optimale sur un intervalle plus large de 2 550 tr/min. Rien qu'en lisant cela, vous mesurez la différence que l'on risque de ressentir au volant. En passant au refroidissement par eau, le moteur de la 996 a abandonné sa sonorité rauque au profit d'une sonorité plus filtrée, mais non moins plaisante. Au ralenti, il troque ses grognements contre un feulement plutôt agréable. La disponibilité de ce moteur est en nette hausse, même si la comparaison est ternie par la présence d'une boîte Tiptronic qui met l'accent sur le confort et vient gommer la performance. En reprenant le contrôle et en repassant la boîte en mode manuel, vous appréciez à leurs justes valeurs les 320 ch qui commencent à donner de la voix vers 4 000 tr/min et le compte-tours continue de s'envoler jusqu'à 6 800 tr/min. Lorsque vous sortez de la 993, vous avez l'impression d'avoir quasiment 1 000 tr/min de trop et la 996 prend des tonalités un peu plus aiguës. Les 320 ch doivent ici compenser avec un poids en hausse. Alors qu'une 996 Coupé est donnée pour 1 370 kg, la Carrera 4S est donnée

En l'espace de quinze ans, la puissance du six cylindres est passée de 272 ch à 320 ch, puis à 385 ch. Et la facilité de conduite n'a cessé de progresser.

pour 1 470 kg. Et en cabriolet Tiptronic, c'est plutôt 1 620 kg. Ah, tout de même ! Donc forcément, le poids vient pénaliser un peu les sensations, mais les acheteurs de 996 4S le savent. Ce sont des esthètes qui apprécient d'avoir une 996 bien campée sur ses roues, pleine de prestance et avec un châssis de Turbo. En comparaison, la 993 semble donc plus vivante tandis que la 996 4S en Tiptronic filtre beaucoup, et il faut se cracher dans les mains pour faire en sorte qu'elle s'exprime. Au sommet de la pyramide, la 997 Carrera 4S est la plus musclée de la bande, avec un 3,8 litres de 385 ch à 6 500 tr/min et 420 Nm à 4 400 tr/min. Très bien servi par la boîte PDK, ce moteur est ici équipé d'un échappement Sport qui le rend très sonore à bas régime, mais qui n'apporte pas grand-chose à hauts régimes. Le 3,8 litres impressionne surtout lorsque vous commencez à l'énerver un peu et que vous tombez les rapports. En mode Sport ou Sport Plus, la réponse à l'accélérateur est plus vive, et cela se sent. Enfoncez l'accélérateur et votre vision périphérique s'amenuise soudainement, tandis que le paysage défile à une allure assez folle. Pour une 911 âgée de quinze ans, on ne peut pas dire que les performances aient perdu de leur actualité. C'est même assez fou. La sonorité ? C'est pas mal du tout lorsque l'aiguille du compte-tours s'envole, mais c'est plutôt silencieux à un rythme tranquille, probablement pour servir la polyvalence. La 997 phase 2 est bonne à tout faire et ses performances permettent clairement de passer partout deux fois trop vite. En contrepartie, les aides électroniques veillent au grain et offrent presque la garantie que vous ne vous mettrez jamais au tas. ➔

Nos 911 attirent l'attention, sans tomber dans l'exubérance.

UNE AFFAIRE DE BOÎTE

Boîte manuelle, boîte auto à simple embrayage, et boîte PDK à double embrayage. On ne pouvait pas faire plus varié, et chacune propose sa propre manière de rouler en Porsche.

S'il y a une chose qui différencie ces trois modèles, c'est bien la boîte. Et c'est tant mieux, car cela nous offre autant d'opportunités de profiter de la vie en Porsche de trois façons différentes. Et vous serez d'autant mieux armé pour déterminer laquelle est faite pour vous. Commençons par la 993, dont le maniement est un vrai bonheur. Nous sommes ici sur une boîte manuelle à 6 rapports, type G50/21 pour les maniaques. La 993 a également la particularité d'avoir un pédalier au sol, alors que les deux autres ont un pédalier suspendu. Il est également un peu décalé sur la droite, ce qui peut dérouter celui qui n'a conduit que des voitures modernes. Mais c'est pour cela que vous apprécierez l'expérience en 993, pour ces aspects un peu anachroniques qui vous replongent dans une autre époque, mais sans trop sacrifier à la facilité d'utilisation. Disons que si rouler en 911 était un jeu vidéo, vous auriez ici tourné le curseur entre le mode « facile » et le mode « moyen ». Le guidage de la boîte est très précis. Ce petit levier de vitesses tombe bien en main et je ne pense pas que vous vous perdrez dans son maniement tant il est simple. Même si le talon-pointe n'a rien d'obligatoire, il ne fait jamais de mal. À condition toutefois d'en maîtriser le mode d'emploi, car le pédalier au sol et la position assez haute de la pédale de frein oblige à faire un « vrai » talon-pointe à l'ancienne : la pointe sur le frein et paf ! Un bon coup de talon dans l'accélérateur qui vous gratifiera d'un « vrap » rocailleux à souhait. C'est inutile, mais si plaisant lorsque vous entendez le moteur vivre autour de vous et l'auto répondre à vos sollicitations. La 996 est celle qui va susciter le plus de débats, car elle est dotée de la boîte Tiptronic à 5 rapports. C'est une boîte automatique d'ancienne génération, donc à simple embrayage et ces boîtes automatiques ne sont pas connues pour être des foudres de guerre. En l'occurrence, cela se vérifie, car la Tiptronic est paramétrée pour privilégier le confort, ce qui fait qu'elle passe très, voire trop vite le rapport supérieur. Pour qu'elle se mette dans un mode plus sportif, il faudra appuyer assez nettement sur l'accélérateur, mais même ainsi, cela ne dure pas longtemps et elle va vite aller chercher le rapport supérieur. À l'usage, c'est un peu pénible et le seul moyen de mettre la Tiptronic dans la bonne plage de puissance de manière prolongée est de basculer le levier en mode manuel et de passer les vitesses avec les boutons logés au volant. Cet avis n'engage que moi, mais je ne trouve pas que la Tiptronic soit la meilleure boîte pour extraire tout le potentiel des 320 ch d'une 996 et ma préférence irait largement à une boîte manuelle. Mais il faut aussi voir la perspective d'autres utilisateurs. Il y a aujourd'hui beaucoup d'amateurs qui arrivent dans l'univers de la Porsche sans être des experts du dernier boulon, qui apprécient sa ligne, son prestige, sans trop se soucier de manier le levier comme des fous. Au contraire, ils sont même du genre à apprécier de ne pas avoir à se préoccuper de passer les vitesses dans les bouchons. Ils perdent un peu de performance ? Peu importe, ce n'est pas ce qu'ils recherchent. Et là, la Tiptronic est une excellente alternative pour les Porschistes qui souhaitent profiter de leur auto de la sorte. Reste la 997. S'agissant d'une phase 2, elle était disponible avec deux boîtes : une mécanique à 6 rapports, ou la PDK. Cette dernière a révolutionné la boîte automatique en instaurant le fonctionnement à double embrayage qui permettait non seulement des passages de rapports en quelques millisecondes, mais également un fonctionnement beaucoup plus intelligent. Sur cette Carrera 4S, nous sommes en présence de la boîte PDK, et je dois dire qu'elle n'a pas beaucoup vieilli, quand bien même les premiers exemplaires de PDK sont âgés de quinze ans. J'en profite pour faire une parenthèse : quand vous êtes au volant de la 997 phase 2, il vous paraît inconcevable qu'elle ait déjà quinze ans. N'importe quel néophyte lui donnerait cinq-six ans. Elle se laisse trahir par la vétusté du GPS, mais le reste demeure très actuel. Pour revenir à la PDK, le seul élément qui vient pénaliser sa qualité, c'est ce maudit volant à boutons. Vous verrez quelques paragraphes plus bas, dans notre prise en main, que je préfère rester en mode automatique, car l'ergonomie des boutons est mauvaise, et leur fonctionnement est complètement contre-intuitif dès lors que vous haussez le rythme. Vous arrivez à bon rythme à l'entrée d'un virage et si vous voulez rétrograder, c'est un sac de nœuds dans votre cerveau. « Mince, je dois faire comment déjà ? Je pousse ? Non, je tire. De quel côté déjà ? Holà mince, non, c'était pas ça. » Le volant à palettes sorti quelques mois plus tard a résolu le problème. Mais si vous avez le volant à boutons, laissez faire la boîte. À part cela, elle est d'une facilité et d'une rapidité qui lui permet de s'extraire de toutes les situations sur le bon rapport et elle fait office de partenaire de haut rang pour extraire tout le potentiel du moteur. Un modèle du genre si vous voulez le beurre et l'argent du beurre. →

Le choix de la boîte peut changer fortement la façon de profiter de sa 911.

OFFRE SPÉCIALE FÊTE DES PÈRES

1 AN D'ABONNEMENT SOIT 12 NUMÉROS

+

LES VERSIONS DIGITALES (OFFERTES) 106,80€

+

LA CARTE CADEAU BACHMANN* D'UNE VALEUR DE 60€

valable sur le site
www.fernandbachmann.com

89€ SEULEMENT AU LIEU DE ~~166,80€~~** SOIT 46% DE REMISE

RETROUVEZ CETTE OFFRE SUR WWW.FLAT6MAG.COM/FETEDESPERES2025

☑ Oui, je souhaite m'abonner ou abonner la personne de mon choix à *Flat 6 Magazine* pour 1 an soit 12 numéros en version papier et digital pour **89€** seulement au lieu de 166,80€*, soit 46% de remise. Offre valable pour la France métropolitaine. Tarifs étrangers et autres formules d'abonnement disponibles sur www.flat6mag.com

☐ Mr ☐ Mme Nom ..... Prénom .....

Adresse ..... Code Postal |_|_|_|_|_| Ville .....

Tél |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| E-mail ..... @ .....

Je souhaite recevoir par e-mail des offres de la part de Flat 6 Editions ☐ oui ☐ non

Je souhaite recevoir par e-mail des offres de la part de partenaires Flat 6 Editions ☐ oui ☐ non

Je règle par : FDP2025

- Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Flat 6 Magazine.
- Carte bancaire CB je passe ma commande sur flat6mag.com/fetedesperes2025 pour un paiement sécurisé.

Après enregistrement de votre abonnement, vous recevrez par e-mail un code personnel qui vous permettra de commander directement sur le site www.fernandbachmann.com (valeur de la carte cadeau 60€)
*Carte cadeau valable sur la boutique partenaire

**Prix de vente en kiosque. Vous pouvez acquérir séparément chaque exemplaire de Flat 6 au prix de 8.90€ Vous recevrez le 1er numéro de votre abonnement dans un délai de 4 à 5 semaines après enregistrement de votre règlement. Offre valable jusqu'au 30/06/2025. En retournant ce formulaire, vous acceptez que Flat6 éditions responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation Client et d'actions marketing sur ses produits et services. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement à tout moment, ainsi que du droit de définir des directives relatives au sort de vos données personnelles en cas de décès. Vous disposez également du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, y compris publicité ciblée et profilage. Pour exercer vos droits précités, il suffit de nous écrire Flat6 éditions – Garopôle, place de la gare 80100 Abbeville – France. RCS Amiens 528 915 374

CONFORT

Je pense que vous me voyez venir, mais vous allez tout de même avoir quelques surprises. D'abord, n'allez pas croire que la 993 soit un bout de bois dépourvu d'équipements. C'est même l'intérêt de se tourner vers une 993 si vous rêvez d'une ancienne : vous êtes encore dans la période des 911 minimalistes, mais au moins, elle a le mérite de vous offrir un peu de confort. Notre exemplaire est ici équipé des sièges à réglages intégralement électriques, de quoi se régler une position de conduite aux petits oignons, même si le volant reste fixe. Le maintien des sièges est honorable et ils sont surtout très confortables, rien à dire de ce côté-ci. Vous avez aussi le plaisir d'une clim qui fonctionne, et l'autoradio est un peu désuet, il gagnerait à être remplacé par un PCCM Porsche Classic qui offrirait le Bluetooth, le Car Play et un micro GPS. Et côté confort, c'est à peu près tout ? On pourra également saluer un amortissement qui demeure bienveillant pour vos lombaires, et s'il n'y avait pas cet échappement un peu envahissant, la 993 demeure assez silencieuse pour envisager de longs trajets. C'est la 996 qui surprend par son amortissement plus ferme, attribuable aux suspensions rabaissées de 10 mm et raffermies, en provenance de la 996 Turbo. Que voulez-vous, on ne peut pas tout avoir. Si vous voulez le look de bagarreuse, vous vous ferez secouer un peu plus. Elle est équipée du PCCM Plus proposé par Porsche afin de rajeunir le système d'info-divertissement des 996 et 997. C'est un investissement (1 533 € hors pose), mais on ne serait pas surpris d'apprendre que cela devienne un critère d'achat pour les clients à la recherche d'une occasion. Une chose est sûre, son écran tactile de 7 pouces, compatible avec Apple Car Play et Android Auto, redonne un coup de modernité à l'électronique embarquée de ces modèles. Et par voie de conséquence, leur offre davantage de polyvalence, car vous pourrez téléphoner en route, écouter Spotify ou utiliser Waze pour vous repérer. Le tout, dans une 996. N'est-ce pas le meilleur des deux mondes ? Vous êtes dans une 911 analogique, avec juste ce qu'il faut de connectivité pour rester en phase avec le XXIe siècle. À la rédaction, on aime. Saluons aussi la présence du régulateur de vitesse, ce qui paraît être une évidence aujourd'hui, mais la 993 qui illustre ces lignes n'en avait pas. La 997 surprend par la qualité de filtrage de ses suspensions. Et pourtant, notre 997 avait des amortos très fatigués. C'est par petites touches et par le truchement d'un équipement en hausse que la 997 vous séduit par son confort. Les sièges électriques à mémoire offrent des réglages supplémentaires au niveau des renforts latéraux, ce qui vous assure de vous sentir parfaitement maintenu dans les sièges Sport. Les sièges chauffants sont un vrai atout qui vous permet de soulager les lombaires raidies par un long trajet, ou tout simplement de vous réchauffer. Et dans les conditions de notre essai, où nous sommes « contraints » de rouler décapotés, vitres ouvertes et sans filet anti-remous pour les photos, je vous garantis que cela n'a rien d'un luxe. Certes, le PCM a pris un coup de vieux et lui aussi mériterait d'être remplacé par un PCCM Plus, mais il fait le job. On apprécie également que la 997 phase 2 fasse encore partie des 911 accessibles en matière de technologie. Avec la 992, le constructeur a basculé dans une sphère numérique qui rend la prise en main et l'utilisation de certains gadgets trop difficiles. Avec la 997, vous retrouverez encore vos petits sans trop de mal. Mais il y a aussi un revers à la médaille du confort de la 997 phase 2, et c'est celui des options. Nous sommes ici en présence d'une 997 parfaitement équipée, probablement parmi les plus équipées que vous trouverez sur le marché. C'est là que l'on mesure l'importance de se tourner vers un modèle bien optionné. Une auto chichement dotée ne vous donnera pas le même agrément. Ce n'est que mon avis, mais je préfère vous orienter vers une 911 remplie d'options, quitte à avoir un plus petit moteur, plutôt qu'un gros moteur et un habitacle un peu moins agréable à vivre. Mais c'est à vous de voir. →

Côté confort et polyvalence, la 997 phase 2 a placé la barre très haut.

La 993 est minimaliste, sans être spartiate. Le confort est au rendez-vous, mais sans technologie. À part les sièges intégralement électriques pour cet exemplaire. Et, bien sûr, la clim.

Avec son nouveau PCCM d'origine Porsche, la 996 a regagné ce qui lui manquait en modernité. Le châssis est un peu ferme, mais les sièges sont cossus. Les places arrière, en revanche, sont très inconfortables.

Elle est truffée d'options, et au quotidien cela change tout. Ne négligez pas l'apport de l'équipement pour l'agrément. Mention spéciale aux sièges Sport à 18 réglages électriques, avec dossiers peints en couleur carrosserie.

911 CABRIOLET : LAQUELLE EST FAITE POUR VOUS ?

La capote sans vitre de custode et avec lunette arrière en plastique paraît un peu datée. Elle est parfaitement étanche.

La capote de la 996 accueille une lunette en verre et se rapproche nettement de la ligne du coupé. Une réussite.

Tout comme pour la 996 4S, la capote de la 997 peut s'ouvrir en roulant jusqu'à 50 km/h.

CAPOTES

Nous aurions pu mettre les capotes au rang du confort, mais il y a ici trop à dire tant elles sont différentes. Il y a d'abord la 993 dont la capote a clairement pris un coup de vieux. D'abord, l'absence totale de vitre de custode alourdit la silhouette une fois l'auto capotée, et la lunette arrière en plastique trahit là aussi le côté un peu daté des 911 de cette époque. L'étanchéité de la capote est pourtant irréprochable, mais on doit signaler des bruits d'air qui se manifestent autour de 120-130 km/h. Rien d'insurmontable, mais pour ceux qui aiment le silence, ce sera un point négatif. La manœuvre de décapotage ne peut s'effectuer qu'à l'arrêt, frein à main tiré et sur une surface plane. C'est important de le signaler, le fonctionnement de la capote est entièrement électrique. Nous vous recommandons d'interrompre la manœuvre à mi-chemin afin d'aplanir la lunette arrière avec le plat de la main, ce qui évitera qu'un vilain pli ne se forme avec le temps. Vous verrez sur nos photos que la capote ne disparaît pas totalement sous une coque. Là encore, ce n'est pas particulièrement élégant, et tout peut se résoudre en installant le couvre capote qui lui confère davantage d'élégance. Cela demande de l'huile de coude, certes. Ensuite, nous vous recommandons vivement d'installer le filet anti-remous, sans lequel les remous d'air seront très présents dans l'habitacle. Et vu le mauvais temps dont nous avons été gratifiés pendant notre séance photo, je peux vous dire que nous avons senti passer l'absence de filet anti-remous (nous le retirons pour les photos, car c'est plus joli sans lui).

Il y a environ sept à huit ans d'écart entre la 993 et la 996, et l'on mesure le chemin parcouru entre les deux générations. La comparaison entre les deux capotes l'illustre à merveille. D'abord, le dessin complètement repensé de la capote permet à la 996 Cabrio d'afficher une ligne très proche de celle d'un coupé, même « avec le chapeau ». La vitre de custode fait son retour, ce qui profite à la ligne et également à la visibilité de trois quarts arrière. On apprécie le fait que la lunette arrière soit en verre, ce qui est le cas depuis 2001 et l'apparition de la 996 phase 2. La capote se manœuvre par le biais d'un petit bouton et un fait notable est à signaler, apparu avec la 996 Carrera 4S sur le millésime 2003 : vous pouvez ouvrir et refermer la capote en roulant jusque 50 km/h. Et ça change – presque – tout. Quelques gouttes de pluie ? Hop, vous refermez sans attendre de trouver un bas-côté pour vous garer. Un petit rayon de soleil ? Bim bam boum, la capote est ouverte le temps de le dire. Au quotidien, ça n'a rien d'un détail. Raffinement suprême, toutes les 996 étaient livrées d'origine avec un hard top pour l'hiver. Mais ce cadeau a fini par devenir un peu empoisonné, car l'étanchéité et le confort des capotes d'origine sont tels que le hard top était peu utilisé et encombrait le garage des propriétaires. Une fois n'est pas coutume, la 997 ne vient pas vraiment révolutionner le système adopté sur la 996. Elle est un peu mieux insonorisée et se manie toujours en roulant jusqu'à 50 km/h. Ajoutons deux précisions, qui valent également pour les 996 : les cabriolets perdent un peu d'habitabilité arrière, car les dossiers de sièges sont plus inclinés vers l'avant. La raison est simple : Porsche a intégré juste derrière les sièges arrière des arceaux antiretournement qui se déploient automatiquement en cas de forte collision, afin de protéger les occupants. Mais du coup, ils prennent un peu de place. Ce n'est finalement qu'avec la 991 qui suivra la 997 que l'on observera de vrais gros changements esthétiques sur la capote. ➔

On voit que la conception de la capote de la 993 est d'un autre temps.

AU VOLANT DE LA 993

En comparaison des deux autres, la 993 paraît toute fluette et ses proportions plus modestes lui donnent du charme. Elle a déjà trente ans et pourtant, cela ne paraît pas. Mais que de chemin parcouru quand on met une 992 récente à côté. Mais ce n'est pas le sujet. Le charme opère dès que l'on pose les yeux dessus, et sa très rare livrée Rouge Indien ne fait que renforcer son charme d'ancienne et son côté « voiture plaisir sans prise de tête ». L'habitacle est simple, et la sensation d'espace surprend, mais s'explique facilement : ici, pas d'énorme console centrale bardée de boutons, ni même d'iPad au milieu de la planche de bord. Il y a un levier de vitesses, une clim et une radio. Ça nous va bien, on n'a pas besoin de plus. *Let's go* ! Le premier coup de clé donne le ton : le grognement rauque de la 993 a de quoi séduire, on est sur un bon vieux flat 6 refroidi par air. Vous ne serez pas intimidé par la direction ou la boîte : la direction assistée remplit très bien son office et la boîte est très bien guidée, elle est très facile à prendre en main. Le défaut de ces moteurs 3,6 litres est d'être creux à bas régimes. Vous pourrez rouler sur le couple autour de 3 000 tr/min, mais en dessous, c'est plus calme. D'ailleurs, on pourra trouver un défaut à cet exemplaire qui n'est pas équipé de son échappement d'origine. Le nouveau pot ne nous semble pas idéal, puisqu'à 2 100 tr/min à rythme stabilisé, le moteur émet un bourdonnement omniprésent et assez pénible, à tel point que vous tombez un rapport pour ne pas vous faire assommer les oreilles. C'est dommage, car la sonorité d'origine de la 993 est moins envahissante, plus naturelle et plus métallique. C'est sur les petites routes que le charme opère pleinement, lorsque vous franchissez le seuil symbolique des 4 000 tr/min. Là, c'est un nouveau moteur qui s'offre à vous, rond, disponible et qui retrouve une sonorité plus caractéristique de la 993 qui ne fait que prolonger le plaisir. Le charme de la 993 est dans sa capacité à enrouler les virages entre 4 000 tr/min et 5 000 tr/min sur un beau rythme sans se faire peur, avec une tenue de route qui n'a pas vieilli et qui ne vous causera aucune frayeur. Nul besoin d'être un pilote pour la faire sautiller sportivement de virage en virage en vous offrant quelques vocalises lorsque le tracé se dégage. Elle est homogène et onctueuse. Une fois décapoté, n'oubliez pas d'installer le saute-vent, sans lequel vous vous ferez vite brasser à l'intérieur, et l'esthétique de la capote n'est pas des plus réussie lorsque celle-ci est refermée. Au reste, les sièges maintiennent bien, même sans l'option sièges Sport et le pédalier à l'ancienne surprendra certainement ceux qui n'ont jamais roulé dans une 911 ancienne. ➔

La 993 est l'une des 911 anciennes les plus faciles à prendre en main. La boîte est précise, la direction est facile. Miam !

La 993 paraît presque fluette face à ses deux héritières.

HEDONIC

Ce département vous permet de transformer votre 911 classic pour la rendre unique, plus confortable, plus moderne et encore plus agréable à conduire : des premiers modèles des années 60 jusqu'aux modèles de 1989 !

Des modèles disponibles à partir de 150.000€ sur www.hedonic.fr.

ORIGINE

HEDONIC

ALUMINIUM

13 bis avenue du Général De Gaulle 33950 CAP FERRET

Service commercial : +33 6 80 57 61 47 Service administrtif : +33 5 56 03 09 47

WWW.HEDONIC.FR

AU VOLANT DE LA 996

Avec ses hanches larges, son gros bandeau et ses suspensions rabaissées, la 996 emporte la palme de l'esthétique.

Esthétiquement irrésistible, la 996 Carrera 4S vieillit bien. Elle vieillit même très bien et ce ne sera pas la première fois que l'on dit que la Carrera 4S est la plus belle des 996. Ses gros naseaux à l'avant lui donnent une allure plus intimidante qu'une Carrera normale et sa poupe est un modèle du genre : ailes élargies, bandeau lumineux qui vient compléter harmonieusement la partie arrière et des pots d'échappement Sport qui viennent parachever le coup de crayon. Le type qui a dessiné la 4S mérite une prime, un intéressement, des tickets restau et le titre d'employé du mois. Vous montez à bord d'une 911 cossue, qui se distingue par son ergonomie un peu à part dans l'histoire de la 911. Les boutons d'actionnement des vitres électriques ont migré vers la console centrale et la première fois, vous les cherchez. C'est peut-être un détail, mais il contribue désormais à la singularité de la 996. J'apprécie particulièrement l'organisation des cinq compteurs rapprochés. Certains y voient un coup de canif dans la disposition mythique des cinq compteurs de la 911, mais vous gagnez en lisibilité et ils contribuent eux aussi à vous faire entrer dans une autre époque de la 911 : celle où l'icône cherchait à se réinventer pour devenir plus accessible à tous. Le son du six cylindres est typique des Porsche du début des années 2000, avec un doux feulement à bas régime. Ici équipée d'une boîte Tiptronic, la 996 vous propose ici une autre façon de profiter de la vie en Porsche, en toute tranquillité. Les réglages par défaut de la boîte 5 Tiptronic sont indéniablement orientés vers le confort. Elle démarre en deuxième et passe le rapport supérieur dès que possible. Elle déroule sa partition sur le couple en permanence et il faut vraiment la bousculer pour qu'elle tombe les rapports et se mette à faire chanter les 320 ch logés à l'arrière. Et lorsque vous montez dans les tours, vous retrouvez le caractère entier de ces moteurs qui ont été si injustement décriés, alors qu'ils semblent aujourd'hui pleins de vie et d'envie, avec en prime une belle sonorité. C'est presque dommage, car il faut trop bousculer la boîte pour être sur le bon rapport qui agit presque comme une boîte 4,

La conduite en boîte Tiptronic est plus tranquille et s'adresse aux amateurs de promenade sans recherche de performances. Les plus énervés se tourneront vers la boîte manuelle.

puisque le premier rapport est à peine utilisé. Ou alors, passez en mode manuel. En gardant le contrôle, vous vous retrouverez plus facilement dans la plage de puissance idéale pour une promenade sportive. Du côté du confort, le châssis Sport emprunté à la 996 Turbo fait qu'elle semble la plus ferme du lot. Confortable, mais ferme, presque trop. La présence du nouveau PCCM Porsche permet de gagner en polyvalence, vous pouvez de nouveau manipuler un GPS moderne et connecter votre téléphone. En résumé, il faut bien comprendre où se situe l'intérêt de la 996 Carrera 4S. Très beau trait d'union entre le très moderne représenté par la 997 et une recette plus ancienne proposée par la 993, elle permet à ceux qui seraient un peu déroutés par les anciennes de conserver une prise en main facile dans une 911 moderne. Et pour couronner le tout, à un budget plus accessible. Sa sportivité est ici pénalisée par la boîte Tiptronic qui est réservée à ceux qui veulent du confort et se soucient peu des performances, avec en prime la possibilité de payer moins cher qu'avec une boîte manuelle. →

Retro+

4.7/5
AVIS CLIENTS

THE FEEDBACK COMPANY eKomi

NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 8736 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous

NICOLAS THÉROND
Président-directeur général de
Retro+
assure aussi en Rallye !
CHAMPION DE FRANCE 2024 DES RALLYES VHC
SUR PORSCHE 911 SC GR4

Plus belle la vie !

Ma première moto !

Tarif Collection à partir de 9 ans !

Toujours plus de liberté !

Maison de famille !

Sans hésitation on y va !

Acteur historique du monde des **véhicules de collection,** la mission de **Rétro+** est de **préserver et perpétuer un héritage** de passions qui font battre le coeur de centaines de milliers de Françaises et Français. Solidement ancrés sur nos **valeurs profondément humaines,** nous imaginons chaque jour comment nous pouvons **contribuer à rendre plus heureux tous ceux qui roulent** sur les routes en France ou à l'étranger. **Le plaisir de conduire, de restaurer et transmettre aux générations futures** des véhicules d'exception sont le moteur de notre engagement, nous permettant d'assurer ce qui compte le plus pour vous : vos véhicules mais aussi **le plaisir de vivre votre passion.**

Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance. Rejoignez la communauté !

05 65 100 100 • www.retro.fr

Rétro+ 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 350894848. N°ORIAS : n°07001752 (www.orias.fr) – Création : dessigns.fr. *Au 17/03/2025

AU VOLANT DE LA 997

Je vais vous faire une confidence. Lorsque j'ai pris le volant d'une 997 Targa 4S en PDK appartenant au Musée Porsche en Allemagne, il faut bien admettre que je m'étais un peu ennuyé. Il faut reconnaître que nous avions également pris le volant de modèles moins filtrés et en comparaison, la 997 phase 2 semblait aseptisée et pas particulièrement joueuse. Je n'attendais pas grand-chose de ce cabriolet, et c'est tout le temps dans ces circonstances que les surprises sont bonnes. Sa combinaison de Blanc Carrara, associée à une capote et un cuir bleus, la rend particulièrement originale, et les jantes Carrera Sport couleur titane ne font qu'embellir l'ensemble. Elle est absolument superbe ! L'intérieur n'est pas en reste avec des finitions en carbone, de magnifiques coques de sièges Sport peintes en couleur carrosserie et des équipements à profusion. On apprécie le fait qu'elle affiche déjà 123 000 kilomètres, c'est une 997 qui roule et qui ne fait que nous rappeler à quel point il ne faut pas avoir peur des Porsche qui ont roulé. Une chose est sûre, vous franchissez un cap en termes de confort. Mieux filtrée, plus cossue, nous nous sommes bagarrés pour monter à bord et profiter des sièges électriques et chauffants, surtout par 13 degrés dehors. C'est dans de telles conditions que vous mesurez à quel point la proposition offerte par la 997 phase 2 est pertinente : c'est la polyvalence par excellence. Mais qui dit polyvalence, dit confort ET performances. Et en la matière, non seulement le 3,8 litres de 385 ch a du couple à revendre, mais un bref passage en mode Sport Plus suffit à vous catapulter d'un virage à l'autre en avalant les lignes droites le temps de le dire. La boîte PDK remplit parfaitement son office et offre à la 911 une modernité et un agrément qui suffisent à expliquer son succès aujourd'hui en occasion. La 997 phase 2 est clairement la première 911 de l'ère « très moderne ». Seuls ses boutons de boîte au volant sont surannés et poussent à laisser la boîte gérer toute seule en permanence. Et pour couronner le tout, les quatre roues motrices apportent un supplément de sécurité qui accentue encore son côté polyvalent. Quelle monture ! →

La 997 est la plus facile du lot. Ses suspensions filtrent mieux et la boîte PDK comprend tout. Les performances restent balistiques.

Esthétiquement, difficile de croire que la 997 phase 2 a déjà quinze ans.

DESTINATION PORSCHE

Concours d'élégance
Soirée au «Sommet»
Concentration
Food truck
Exposants
Baptêmes
2 Rallyes

MASSIF DU SANCY
AUVERGNE FRANCE

14 et 15 juin 2025

Le Mont-Dore (63)

Les Volcaniques

Inscriptions:

ECI63.fr

Avec la présence de
Grégory GALIFFI : Animateur de télévision
Marc ZIGHERA : Editeur de Flat 6 magazine

BUDGET

En matière de budget, nous ne sommes pas tout à fait dans des sphères comparables, et c'est l'une des raisons pour lesquelles un comparatif en bonne et due forme n'aurait pas de sens. Si l'on se réfère à la cote des Porsche réalisée par *Flat 6 Magazine*, une 993 Carrera Cabriolet 272 ch se situe aux alentours de 72 000 € pour un modèle entre le bon et le parfait état, et il faudra monter à 84 000 € pour un modèle en parfait état. Pour la 996 4S Cab, comptez 51 000 € pour un modèle entre le bon et le parfait état, et 55 000 € pour un exemplaire en parfait état. Cet exemplaire proposé à la vente par la Villa Rose est actuellement affiché à 53 800 €. Enfin, la 997 phase 2 en version Carrera 4S Cabriolet se positionne à 71 000 € entre le bon et le parfait état, et 77 000 € pour le parfait état. Un exemplaire Noir Verni avec 140 000 kilomètres est actuellement en vente à la Villa Rose pour 67 200 €, un peu en dessous de notre cote, mais cela se justifie par un kilométrage plus élevé. En définitive, la 996 Carrera 4S est de loin le meilleur compromis si notre axe de décision est le budget. Mais au risque de se répéter, ce sont surtout des philosophies différentes qui s'opposent : l'esprit collection et le plaisir de l'ancienne pour la 993, la polyvalence accessible avec un petit côté ancienne pour la 996, et la polyvalence Grand Tourisme sportif pour la 997 4S. À ce titre, l'aspect budget est ici indicatif et vous aidera surtout à savoir ce qui est accessible à votre bourse.

IMAGE

Nous avons affaire à trois 911 à l'image très forte, trois modèles particulièrement appréciés qui plus est. En voilà trois qui risquent de se battre en truel (cette expression n'existe pas dans le dictionnaire). Bien qu'elle soit en version turbo-look, la 996 est un peu en retrait, car elle n'a pas encore le statut de voiture de collection et a un peu de mal à rivaliser face à la cote d'amour de la 997 phase 2. Cette dernière bénéficie aussi d'une forte image et rappelons que les ailes élargies des versions quatre roues motrices contribuent également à ce petit côté turbo-look qui plaît tant aux Porschistes. À côté, la 993 paraît toute fluette par rapport aux deux autres. Mais c'est probablement cela qui permet à la 993 de l'emporter. Elle a moins l'air d'une « grosse bagnole », et son côté voiture ancienne la rend plus raffinée, plus attachante tant aux yeux des Porschistes qu'aux yeux des passants qui la regarderont avec davantage de bienveillance. Au petit jeu de l'image, les anciennes ont encore un coup d'avance.

Sur le plan de l'image, ces trois 911 se disputent le titre.

L'EMBARRAS DU CHOIX

Ce n'est pas un comparatif en bonne et due forme, il n'y aura donc pas de vainqueur déclaré. Mais on imagine sans mal qu'en lisant ces lignes, une gagnante se dégage déjà pour vous. Qu'il s'agisse d'un choix lié au prix, au confort, à la collection ou aux sensations de conduite, je n'ai aucun doute sur le fait que votre usage et vos envies vous ont d'ores et déjà permis de faire votre choix. Conclusion très politique, me direz-vous, et c'est vrai que ça fait très langue de bois. Alors, mouillons-nous un peu. Ce sont trois 911 extraordinaires, c'est indéniable. La 993 est exceptionnelle par sa ligne, son cachet, le caractère de son moteur et le plaisir qu'elle procure au volant. Sa capote un peu ringarde l'est un peu moins, tout comme sa polyvalence assez discutable au regard des standards d'aujourd'hui. La 996 se distingue par sa ligne musculeuse, son budget plus accessible (et ça ne durera pas, quelle affaire !) et son moteur qui, lui aussi, a des sensations assez organiques à revendre. La Tiptronic est à réserver à ceux qui ne cherchent pas trop la performance et aiment la balade tranquille. La 997 phase 2 vient ici nous prouver toute la légitimité de sa cote d'amour parmi les 911 modernes. La combinaison de ses performances, de la boîte PDK et de sa facilité d'usage en fait un choix tout indiqué pour ceux qui rêvent d'une 911 bonne à tout faire. Comme on les comprend, à tel point que l'on a du mal à lui trouver des défauts. Si ce n'est, peut-être, qu'elle est presque trop facile et qu'elle lisse les sensations. Et pourtant, je signerais sans problème pour l'une des trois. C'est peut-être la conclusion ultime de ce comparatif : choisir est un luxe bien tragique, car choisir suppose, selon les termes d'André Gide, de *« repousser ce que je n'élisais pas. »* Et nous vous souhaitons sincèrement d'avoir ce genre de problème, car vous allez beaucoup aimer cette vie en 911 Cabriolet. ➔

LE CHÂTEAU DE RAJAT

Nous tenons à remercier tout particulièrement le château de Rajat qui nous a accueillis le temps d'une séance photo. Située à 30 kilomètres au sud-est de Lyon, cette construction du XIXe siècle de style Louis XV est un lieu tout indiqué pour vos réceptions, événements et séminaires. Le parc arboré de 20 hectares vous permet d'être dans un écrin de calme et d'organiser des événements privatifs dans la discrétion et l'intimité. Le château dispose de quatre salles de réception, ainsi que d'une orangerie de 450 m². Le château est disponible sur réservation pour les événements d'entreprises (séminaires, conventions, road shows, salons, team building), ainsi que les événements privés, notamment les mariages. Ou pour un rassemblement d'un Club Porsche ?

chateaurajat.fr
06 69 00 20 92
@chateauderajat

LE CHOIX DES JOURNALISTES

LE CHOIX DE **MARC ZIGHERA**

Thomas m'a demandé de choisir : entre les trois cabriolets, lequel est mon préféré ? Avant de vous répondre directement, je vais préciser qu'avec le temps, mes choix ont eu tendance à évoluer. Il y a une dizaine d'années, je préférais de loin les anciennes, mais avec les années, mes choix sont devenus maintenant différents. Est-ce dû à l'âge ? À ma meilleure connaissance de ces 911 ? Je serais bien incapable de le dire, mais aujourd'hui, mon choix se dirige vers des voitures plus récentes, car elles m'apportent plus de rigueur, de confort et de modernité. À savoir, une climatisation performante qui me permet de voyager confortablement, un châssis plus rigoureux et une boîte de vitesse réactive qui conviennent mieux à mon style de conduite, un régulateur de vitesse qui m'assure de conserver mes points, car je ne sais pas pourquoi, mais un problème d'ordre physique fait que mon pied droit a toujours tendance à vouloir s'enfoncer… Donc, afin de lever le suspense qui n'en est plus un au regard de ce que je viens de vous décrire, mon choix va naturellement se porter vers le Cabriolet 997 4S phase 2 pour sa rigueur de conduite, son confort et sa modernité qui sont les trois valeurs qui m'intéressent pour un achat de ce type. Et pour tout vous dire, je trouve la 993 jolie et élégante, mais je n'ai jamais pris de plaisir à la conduire ; ceci est dû, à mon sens, à deux paramètres : un poids assez élevé en regard de sa puissance qui vous oblige, si vous voulez vous amuser, à vous trouver plutôt haut dans les tours. Pour finir, la 996 Tiptronic dispose aussi de son atout : si vous voulez une 911 avec un budget serré, que vous n'êtes pas à la recherche d'une performance impossible liée à son excellente boîte Tiptronic, qui n'est autre qu'une boîte Mercedes indestructible, et que vous voulez « cruiser » tranquillement au volant d'un cabriolet, alors elle peut être faite pour vous.

LE CHOIX DE **CHARLOTTE BAZAILLE**

Quand Thomas m'a demandé de choisir la Porsche que j'ai préférée parmi celles que j'ai essayées, j'ai d'abord esquivé sa question. *« Je vais faire un résumé de mon expérience si ça te va, parce que choisir, c'est impossible ».* Mais il a insisté : *« Réponds sans réfléchir, tu prends laquelle ? »* Et là, difficile de trancher. Il faut dire que chacune m'a offert quelque chose de singulier. Prenez la 993, par exemple. C'était une première pour moi, et j'ai été bluffée. Je m'attendais à une conduite plus rude, plus exigeante. En réalité, la direction est plus douce que ce que je pensais, la boîte de vitesses agréable, les dimensions idéales. J'ai même répété plusieurs fois qu'il s'agissait d'une voiture « à ma taille ». Une vraie belle surprise. Cependant, la ligne d'échappement modifiée ne colle pas avec la philosophie du modèle. Et, bien que superbe en Rouge Indien et en version cabriolet, la ligne de la 993 Carrera ne me touche pas autant que d'autres. À contre-cœur, je l'ai donc mise de côté et la placerais en deuxième position s'il y avait un classement. Puis vient la 996 Carrera 4S Cabriolet. Esthétiquement, c'est ma préférée des trois. La teinte, l'allure générale : tout me parle. Elle est équipée de la fameuse boîte Tiptronic souvent décriée. Tant mieux, j'étais curieuse de me faire un avis. À bord, l'ambiance me paraît datée, certainement à cause du gris qui habille l'habitacle et qui n'est pas à mon goût. Et prenant le volant, j'ai ressenti de la frustration : la voiture ne

tombait jamais dans le bon rapport et paraissait assez lourde. Heureusement, une fois les commandes au volant prises en main, une autre 996 s'est révélée. Mais il fallait s'y prendre avec douceur, avec patience, presque avec indulgence. Ce n'était pas une sportive à brusquer, plutôt une compagne de balade au rythme posé. Résultat ? Un vrai coup de cœur visuel, mais une expérience de conduite trop sage à mon goût. Je garde l'envie de la découvrir un jour en boîte manuelle. Et puis, il y a eu la 997 Carrera 4S Cabriolet. Dès les premiers mètres, je me suis sentie très à l'aise. Ce blanc associé à la capote bleue lui donnait de l'élégance. La direction, le freinage, la sonorité, l'équilibre du châssis… tout était juste, sans excès. Moderne, mais pas trop. Sportive, mais jamais brutale. Je me suis réellement amusée à son volant, sans me poser trop de questions. C'est celle avec laquelle j'aurais pu traverser la France sans hésiter. Et c'est celle dont j'ai eu le plus de mal à rendre les clés. Alors, si je dois répondre sans réfléchir, comme le voulait Thomas, la réponse est là : ce serait elle. Selon moi, la 997 coche toutes les cases et constitue le meilleur équilibre entre sensations et design de nos trois Porsche du jour.

LE CHOIX DE **THOMAS SCHENCK**

Je serai plus concis que Charlotte. Non par paresse, mais parce que vous avez déjà lu mes impressions de conduite un peu plus haut. J'admets que le choix est cornélien tant ces trois modèles offrent des plaisirs différents, à tel point que l'on voudrait profiter des trois à la fois. Le choix le plus raisonnable serait la 997 Carrera 4S. Non seulement car j'ai été impressionné par sa polyvalence et ses performances, mais aussi parce que si vous voulez profiter de votre Porsche, c'est clairement celle dont vous pourrez profiter le plus facilement, en toutes circonstances. C'est facile, confortable, madame appréciera les sièges chauffants, et vous pouvez traverser la France avec. La 993 est le choix du connaisseur et le choix nostalgique, puisque la 993 Cabriolet est littéralement la première Porsche que j'ai conduite, et que j'en garde de grands souvenirs. J'adore sa sonorité, j'adore son allure, et j'adore ce Rouge Indien. Elle offre un plaisir de conduite très authentique, minimaliste et son look lui donne une classe que les récentes auront bien du mal à égaler. Oui, mais c'est la moins polyvalente, et la moins performante. Et sa capote, je dois l'avouer, manque d'allure, à moins que l'on n'enfile le couvre capote. Et au milieu de la mêlée, il reste la 996 Carrera 4S. Avec son allure à tomber par terre, son moteur très organique, son confort de moderne et son comportement qui nous offre un tout petit goût d'ancienne sans en faire l'effort. Une chose est sûre, la Tiptronic n'a pas mes faveurs et si je cède aux sirènes de la 996 4S, ce sera avec une boîte manuelle. Ah diable, que le choix est difficile. C'est bien la preuve que tous les choix seront bons et qu'il n'y aura rien à regretter. En fait, je reprocherais presque à la 997 d'être un peu trop facile. Je l'adore, elle m'a complètement séduit. Mais quitte à n'avoir qu'une seule Porsche, je préférerais quelque chose d'un peu plus fruité. Reste la 4S qui est le meilleur compromis entre les deux, et la 993 et son ambiance nineties. Ce sera la 993. Le choix le moins rationnel, mais c'est le choix de la passion. Celle de mes premiers souvenirs, celle avec les sensations les plus authentiques, la plus classe du lot, celle qui a la meilleure image. Mais une chose est sûre : ce sera avec l'échappement d'origine. ●

Guide d'achat

BOXSTER S 987 3.4 PHASE 1 FINE LAME

Il fait partie des Porsche les plus recherchées pour ceux qui veulent mettre le pied à l'étrier ou qui rêvent d'une monture plaisir. Rencontre avec un cabriolet qui n'a pas pris une ride et qui ne cesse de séduire. Le tout, dans sa version la plus rare, en 295 ch.

TEXTE ET PHOTOS : WALID BOUARAB

Guide d'achat

Les jantes SportDesign en 19 pouces sont une option très appréciée. On pouvait également avoir les Carrera S et les Carrera Classic.

Je suis grand. Trop grand. 1,90 m en chaussettes, avec un torse de singe et des jambes de héron. Autant dire que dans certaines sportives, je ne m'installe pas, je m'insère. J'enfile l'habitacle comme un manteau trop petit et je fais mine de sourire, les genoux calés contre le tableau de bord, la tête dans le ciel de toit. Mais cette fois, j'étais prêt à souffrir un peu. Parce que la souffrance avait un nom : Boxster S 3.4 type 987. Et dès les premiers tours de roues, j'ai compris que j'allais sourire quand même. Beaucoup. Jusqu'aux oreilles. Même coincées. Le Boxster 987 S, c'est un peu la madeleine de Proust de l'amateur de Porsche puriste. Sorti en 2005, restylé en 2009, il appartient à une époque bénie où la fiche technique ne ressemblait pas à un dossier médical. Pas de turbo, pas de batterie de 600 kg dans le plancher, pas d'écrans dignes d'un centre de contrôle de la NASA. Juste une mécanique noble, une boîte manuelle, et un châssis taillé pour les routes secondaires. L'essence même de ce que devrait être un roadster sportif.

ATHLÉTIQUE, MAIS ÉLÉGANT

J'ai eu entre les mains un 987 S phase 1, mais 3.4, donc post-2007, lorsque l'homogénéisation de la gamme avec le Cayman a apporté un coup de boost au flat-six. La puissance monte de 280 ch à 295 ch. Un regain d'énergie qu'il faut aller chercher haut dans les tours. On y reviendra. Mon exemplaire d'essai, gentiment confié par un passionné, était revêtu d'un bleu marine profond. Une teinte discrète mais élégante, presque aristocratique. Pas de tape-à-l'œil ici, juste de la classe, de la vraie. Comme un costume bien coupé qui ne cherche pas à se faire remarquer, mais que l'on n'oublie pas. S'il gagne aux entournures (plus 9 mm en longueur, et 21 mm en largeur) le Boxster 987 conserve une ligne légère, presque aérienne. On reconnaît cette version S à l'entrée d'air supplémentaire située sous la plaque d'immatriculation, →

UN PEU D'HISTOIRE… ET DE TECHNIQUE

Au mondial de Paris de ce mois de septembre 2004, c'est une nouvelle génération de Boxster, nom de code 987, qui fait son apparition. Esthétiquement, le Boxster 987 a su prendre ses distances avec la 911 type 997, ce qui lui a permis d'affirmer sa personnalité. On la doit surtout à la nouvelle forme des phares : adieu la forme en œuf au plat, une forme trapézoïdale un peu plus conventionnelle a été privilégiée.
Les feux de jour sont intégrés dans les prises d'air du bouclier avant. La forme des rétroviseurs a changé : ils sont toujours fixés au triangle de portière, mais le support est une double branche qui a également une fonction aérodynamique. Les portes sont cambrées vers l'extérieur, et les poignées de portes sont nouvelles. Les prises d'air latérales ont été agrandies et sont plus effilées. Les ailes arrière sont un peu plus marquées, ce qui n'est pas sans évoquer les 550 Spyder des années 50. Un aileron arrière mobile est toujours installé au sommet du capot arrière.
Le Boxster S se distingue par sa prise d'air centrale dans le bouclier avant, ainsi que par ses étriers de freins peints en rouge logés derrière des jantes de série de 18 pouces. Les 19 pouces sont une option. Quatre modèles de jantes 19 pouces sont disponibles en option. **À l'arrière, on trouve un logo « Boxster S » couleur argent et surtout, une double sortie d'échappement.** Ce sont là les seuls signes distinctifs qui permettent de différencier le Boxster et le Boxster S.
Au niveau du moteur, la première version sera proposée avec un moteur 3.2 litres produisant 280 ch. Celui qui nous intéresse ici fait son apparition au millésime 2007. Parfois appelé phase 1.5, il se distingue par son moteur dont la cylindrée passe à 3,4 litres. Il produit 295 ch à 6 250 tr/min et 340 Nm à 4 400 tr/min. Il faut comparer cela aux 280 ch à 6 200 tr/min et 320 Nm à 4 700 tr/min du Boxster S millésime 2005–2006.
Les performances pures progressent légèrement : le 0 à 100 gagne un dixième pour s'établir à 5,4 secondes. Techniquement, la base reste néanmoins inchangée par rapport au millésime 2005. Privilège de version plus haut de gamme, le Boxster S est équipé de série d'une boîte manuelle à 6 rapports. Elle peut être remplacée en option par la boîte automatique Tiptronic S à 5 rapports. **Côté châssis**, les essieux arrière sont de type McPherson avec bras triangulaires et jambes de force. Le constructeur a travaillé sur l'amélioration de la rigidité. Le système antipatinage PSM est livré de série. L'aérodynamique est retravaillée, avec notamment un carénage inférieur avec une surface agrandie de 70 %, ce qui permet de faire baisser le Cx de 0.31 à 0.29. On pourra signaler une légère prise de poids : +10 kg, ce qui le porte à 1 305 kg, contre 1 295 kg pour le 987 S Phase 1. Les freins sont un peu plus grands, et les jantes de série sont en 18 pouces, contre du 17 pouces de série pour son prédécesseur. Les jantes 19 pouces sont en option. **En option sur tous les Boxster, la suspension PASM fait son apparition pour la première fois dans la gamme.** L'auto est alors plus confortable en conduite au quotidien, et son efficacité en pilotage sportif est là aussi nettement plus élevée.
L'équipement s'est bonifié avec la génération 987. De série, on trouve désormais l'antipatinage PSM, la climatisation, le système radio CD, une capote s'ouvrant en roulant jusqu'à 50 km/h et l'ordinateur de bord de série. La forme des sièges est nouvelle, le volant est réglable en hauteur et en profondeur. L'habillage des sièges de série est en cuir partiel avec assise en Alcantara, il faut piocher dans les options pour avoir un intérieur tout cuir, avec du cuir sur la planche de bord et les portières. Les sièges Sport, les réglages électriques, les sièges chauffants sont des options. On note aussi l'installation de deux porte-gobelets amovibles au-dessus de la boîte à gants. En dernier lieu, le volume du compartiment à bagages a augmenté : 150 litres au lieu de 130 litres. **Le Boxster S se distingue par la présence de fonds de compteurs blancs au lieu du noir sur le Boxster 2.7 et d'une alarme de série. Les différences d'équipements se trouvent plutôt au niveau du châssis et des éléments mécaniques.**

On reconnaît un Boxster S à sa prise d'air centrale dans le bouclier avant.

aux étriers de freins rouges et à la double sortie d'échappement (unique sur le Boxster). Aussi, le diamètre des jantes démarre à 18 pouces de série, contre 17. L'ensemble vieillit avec un charme indéniable. La pureté des lignes y est pour quelque chose. Extérieurement, le 987 continue de trimbaler des proportions qui flattent la rétine. Pas de lignes torturées, pas d'ouïes surdimensionnées ni d'ailes hypertrophiées. Juste ce qu'il faut de muscle sous une robe fluide. Et ce petit museau aux phares légèrement inclinés, clin d'œil assumé à la Carrera GT, ajoute une pointe de sportivité sans sombrer dans l'excès. →

Ses ailes sculptées renforçaient la silhouette plus musculeuse du 987 par rapport à la version précédente.

L'ESSAI D'ÉPOQUE

Flat 6 Magazine n° 190, décembre 2006. Dans un comparatif signé de la plume de Marc Joly, notre ex-rédac chef organisait un duel entre Cayman S et le Boxster S 987. Marc débute en précisant que le Boxster S et le Cayman S sont désormais sur un pied d'égalité en ce qui concerne la puissance. Mais faisons les choses dans l'ordre. Sur le plan esthétique, Marc a bien du mal à départager les deux modèles, saluant la ligne plus acérée du Cayman, face à un Boxster plus élégant. Au niveau de l'équipement, le Boxster tire son épingle du jeu grâce à sa capote qui en fait un modèle deux en un. Nous arrivons au moteur et Marc salue tout d'abord la musique « tout à fait extraordinaire » du moteur 3.2, et estime que la musique du 3.4 serait un peu en baisse, mais sans pouvoir le confirmer fermement. Il apprécie toutefois sa musique « plus mélodieuse, plus mécanique, j'allais dire plus naturelle » que celle du Cayman. Au rang des performances, c'est un peu la douche froide, car le Boxster S qui nous avait été confié ne donnait pas tout son potentiel, alors que les chiffres donnés par l'usine confirment une amélioration des performances. C'est un mystère que nous n'avons jamais éclairci, peut-être dû à un modèle pas très en forme. Il n'y a que de belles choses à dire lorsque l'on s'intéresse au comportement routier : « *Si vous avez choisi de rouler cool, ou normalement vite, tout se passera comme dans un rêve, avec votre Porsche scotchée au sol et un comportement parfait (…) et le Boxster ne souffre aucunement d'une rigidité légèrement plus faible.* » Quelques différences avec le Cayman permettent de mieux appréhender les spécificités du Boxster : « *Le Cayman semble un peu plus précis, plus facile à placer et moins survireur que le Boxster.* » On apprend également que côté budget, le Boxster S neuf et sans options coûtait 55 521 €, contre 61 143 € pour le Cayman S. Il est amusant de constater qu'à états équivalents, il y a désormais 1 500 € d'écart entre les deux modèles et que c'est le Boxster qui est le plus cher. C'est du côté du plaisir pur que le Boxster a le plus gros avantage aux yeux de Marc Joly : « *Quasiment aussi rigoureux que le coupé en termes de dynamique, il est aussi capable d'offrir le grand frisson du grand air, et cela pèse lourd au moment du choix !* » En définitive, les deux modèles sont renvoyés dos à dos au terme de ce comparatif, Marc n'ayant pas tenu compte des contre-performances du modèle essayé. Mais en ajoutant le point du plaisir pur qui est la catégorie la plus subjective du comparatif, c'est bien le Boxster qui remporte la timbale pour un petit point.

Flash-Back

PAR DOMINIQUE MARONI

Le millésime 2007 sur lequel est sorti le Boxster S 987 3.4 295 ch ayant été chiche en nouveautés pour cette gamme, nous préférons vous offrir une rétrospective du millésime 2005, marqué par la présentation du Boxster S 987.

Photo 1

Millésime 2005

Profitant du Mondial de l'Automobile, Porsche publia les premiers chiffres du groupe pour le millésime échu en juillet 2004. Wendelin Wiedeking avait le sourire du succès. Les bénéfices dépassaient pour la première fois le milliard d'euros ! Qu'ils étaient loin les millésimes poussifs du début des années 90. Le Boxster, présenté en 1996, n'est pas étranger à ce succès, malgré une baisse de 28 % de sa production lors du millésime 2003-2004. L'effet de retenue avant un changement de modèle.

Les deux nouveautés du millésime 2005, 911/997 et Boxster 987, ont été dévoilées durant l'été 2004 (d'abord la 911). La première mondiale du Boxster 987 eut lieu lors du Mondial de l'Automobile de Paris (photo 1).

« Le nouveau Boxster et la nouvelle 911 firent fureur au Mondial de l'Automobile de Paris et prouvèrent ainsi, dans la capitale de la mode, que les classiques ne se démodent jamais. » Ainsi débutait l'article de *Christophorus* signé Felix Krohmer. *« Encore plus sportive », « plus puissante », « des flancs encore plus marquants »* furent quelques-uns des compliments prodigués par les visiteurs. Il avait gagné en muscles, sans perdre sa silhouette de Roadster. *« Quand je serai plus grand, ce sera ma voiture, c'est sûr ! »*, déclara un jeune visiteur du Mondial. Peut-être roule-t-il en Boxster aujourd'hui ? Wendelin Wiedeking résuma le nouveau modèle en quelques mots. *« Par rapport à son prédécesseur, il y a une chose qu'il n'est pas : complètement différent. Cela ne faisait pas partie du cahier des charges. Pour le nouveau Boxster, nous souhaitons rester fidèles à la ligne qui fait notre succès : évolution et non révolution. »* Rappelons que ces mots furent prononcés lors du Mondial en 2004. Ils éclairent la personnalité du 987. *« On ne peut pas réinventer un classique. On le rend plus mûr et plus musclé »*, poursuit Hans-Jürgen Wöhler, responsable de la gamme Boxster. Dix voitures étaient mises en scène sur le stand Porsche dans le Hall 1 du Mondial 2004, dans un camaïeu de coloris très classiques : Gris Arctique métallisé et Bleu Nuit métallisé. L'auteur rappelle qu'entre Paris et Porsche, c'est une relation à couper le souffle. Et de rappeler la présentation à grand spectacle de la Carrera GT en l'an 2000… et celle du Cayenne deux ans plus tard. Le Cayenne, rappelons-le, si important dans les résultats rapportés plus haut. Et puisque chez Porsche, l'histoire s'écrit avec un grand H, c'est à Paris que fut présenté en 1951 l'ancêtre du Boxster, le 550 Spyder. Le principe de la biplace sportive avec moteur central était acté. Notons que le magazine Porsche *Christophorus* publie dans son numéro 311 le premier essai du nouveau Boxster intitulé *« La vie en Jaune »* (photo 2). Un voyage haut en couleur au volant du nouveau Boxster. L'occasion d'entendre Walter Röhrl, pilote d'essai et ambassadeur de la Maison Porsche, donner son avis sur le nouveau venu. *« Le Boxster a les joues bien gonflées. »* Les grandes roues et les ailes élargies du petit nouveau semblent plaire au pilote. *« Regarde un peu dans le rétroviseur »*, conseille-t-il au journaliste qui l'accompagne, *« c'est vraiment incroyable à quel point la silhouette de ce Boxster fait songer au 550 Spyder. » « Le rallyman, à l'esprit d'ordinaire si critique, semble émerveillé par sa promenade en Boxster »*, rapporte le journaliste. Les chiffres de ventes de cette deuxième génération lui donneront raison…

Le millésime 2005 est au cœur de la mise aux normes 100 % *corporate* des centres Porsche nationaux. Dans sa rubrique française, *Christophorus* daté d'octobre-novembre 2004 évoquait l'ouverture du Centre Porsche Lyon Nord. Situé à Champagne-au-Mont-d'Or, visible de l'autoroute A6, celui-ci venait compléter le C.P. Lyon historique, rue Parmentier (7e). Jacques Bertoni, dirigeant emblématique de la concession lyonnaise, avait fait coïncider l'inauguration du Centre Porsche et la présentation de la 997… le 15 juillet 2004 à 9.11 p.m. précise. L'équipe de l'Olympique Lyonnais, Champion de France 2004, assistait à cette soirée, précisaient les auteurs. Le 30 septembre 2004, c'était au tour du Centre Porsche Toulouse de fêter son installation dans ses nouveaux locaux, à Labège, au sud de la ville rose. Jean-Pierre Pla, son directeur, avait convié 700 convives pour célébrer l'événement. Dans cette terre de rugby, ce sont les joueurs du Stade Toulousain qui étaient cette fois les invités d'honneur.

Point de joueurs de l'OM, du moins pas officiellement, lors de l'inauguration du Centre Porsche Marseille. Dominant l'autoroute à l'entrée Est de Marseille (11e), le nouveau bâtiment répondait aux nouvelles normes *corporate* de Porsche. En 2025, il est toujours le point de rendez-vous des Porschistes marseillais, sous l'égide de la famille Baldassari, concessionnaire de la marque dans les Bouches-du-Rhône depuis 2002.

Photo 2

Guide d'achat

1 Les boutons de lève-vitres retrouvent leur position traditionnelle sur les portières.

2 C'est ici le volant de série. En option, Porsche proposait un volant multifonctions et un volant Sport.

3 Le Boxster n'a que trois compteurs.

4 La console pleine de boutons est un peu datée.

5 Ce bouton permet de relever l'aileron arrière.

6 Le Boxster S était proposé en boîte 6 manuelle et en boîte Tiptro à 5 rapports.

7 Les sièges offrent un très bon maintien. Les sièges Sport sont une option.

7

Pas d'écran tactile, un vraie clé,
une boîte méca. Cela fait un bien fou.

6

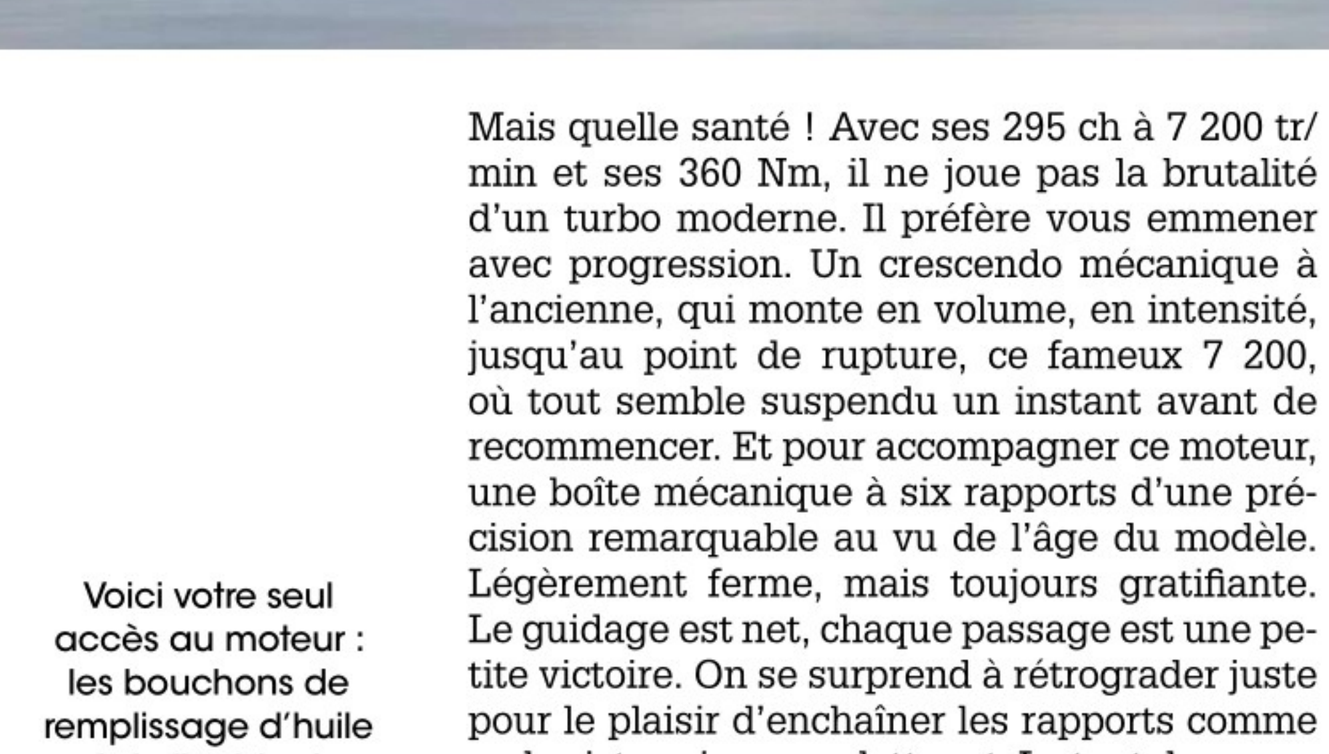
Le moteur central offre une sensation de facilité à son volant.

RETOUR À L'ESSENTIEL

Une fois installé (ou plutôt calé en force) derrière le volant, je découvre un habitacle qui revêt une certaine simplicité. Cet exemplaire ne regorge pas de tous les équipements d'époque, et accuse le poids des ans. Et vous savez quoi ? Ça fait un bien fou. Alors oui, l'intérieur souligne un peu son âge. Les plastiques durs trahissent les deux décennies passées, les boutons font un peu toc. Le système de navigation (s'il est présent) semble sortir d'un musée de l'Informatique. Mais tout cela devient presque attendrissant. On n'achète pas un 987 pour ses gadgets. On l'achète pour la communion qu'il propose. Une communion entre l'homme, la machine, et l'asphalte. On redécouvre le plaisir de tourner une vraie clé pour démarrer, d'ajuster un siège avec un levier mécanique (hormis pour le dossier), de sentir la commande de clim qui clique entre les doigts. Rien de superflu. Rien pour distraire. Juste l'essentiel. Le seul luxe ici, c'est ce petit logo Porsche sur le volant, et le doux frisson qu'il procure à chaque pression sur la pédale d'embrayage. À chaque mise en marche, c'est un peu comme allumer une mèche. Le flat-six prend vie dans un râle typique qui, à froid, continue de hérisser les poils à chaque démarrage. Un son d'autant plus marquant qu'il vient de l'arrière, juste derrière la nuque. Un rappel constant que vous êtes assis devant un cœur qui bat.

C'est le genre de bloc que l'on n'ose plus vraiment produire aujourd'hui. Trop noble, trop linéaire, pas assez politiquement correct. Mais quelle santé ! Avec ses 295 ch à 7 200 tr/min et ses 360 Nm, il ne joue pas la brutalité d'un turbo moderne. Il préfère vous emmener avec progression. Un crescendo mécanique à l'ancienne, qui monte en volume, en intensité, jusqu'au point de rupture, ce fameux 7 200, où tout semble suspendu un instant avant de recommencer. Et pour accompagner ce moteur, une boîte mécanique à six rapports d'une précision remarquable au vu de l'âge du modèle. Légèrement ferme, mais toujours gratifiante. Le guidage est net, chaque passage est une petite victoire. On se surprend à rétrograder juste pour le plaisir d'enchaîner les rapports comme un barista soigne son latte art. Le tout dans une auto qui ne pèse que 1 350 kg. À l'heure où →

Voici votre seul accès au moteur : les bouchons de remplissage d'huile et de liquide de refroidissement.



QUELQUES CONSEILS

Le Boxster 987 S 3.4 295 ch n'ayant existé que pendant un millésime, nous fournissons des conseils qui s'appliquent également aux Boxster S 987 phase 1 en 280 ch. Commercialisé du millésime 2006 au millésime 2008, le Boxster S 987 est suffisamment moderne pour un usage régulier, mais encore ancré dans l'esprit mécanique pur de la marque, il mérite toutefois une inspection sérieuse avant achat. Son moteur est une mécanique solide, mais pas exempte de risques. Sur le bloc M97/21, le roulement IMS, bien que renforcé et intégré différemment, est un problème très rare selon les professionnels. **En revanche, un autre souci dit de « cylindres rayés » a touché des autos.** De petites particules du traitement de surface des cylindres peuvent se détacher, et le frottement avec les pistons peut créer des rayures sur la paroi du cylindre. Dans ce cas, les cylindres 6 (toujours), 5 et 4 peuvent se rayer. La principale incertitude réside dans le fait que certains présentent des rayures très légères, n'ayant aucun impact, tandis que d'autres souffrent de rayures si importantes qu'elles entraînent une perte de compression, une surconsommation d'huile et de la fumée au démarrage. **Si au démarrage à froid la voiture fume anormalement, il y a potentiellement un problème.** En anticipation, les bons spécialistes effectueront un passage à l'endoscope : il faut démonter les bougies, passer une caméra et vérifier. Si l'endoscope ne révèle rien, il y a de quoi être rassuré. **À partir de là, vous pouvez y aller tranquille.** Et surtout, respectez scrupuleusement le temps de chauffe du moteur ! Demandez un historique clair, avec preuves de vidanges tous les 10 000 kilomètres à 15 000 kilomètres. La consommation d'huile doit rester raisonnable (moins de 1 litre pour 1 000 kilomètres). Des bruits de cliquetis à chaud peuvent indiquer des tendeurs de chaînes fatigués ou de déphaseurs Variocam capricieux. **Côté trains roulants**, vérifiez l'état des bras de suspension, des silentblocs et des coupelles d'amortisseurs. Une usure irrégulière des pneus peut trahir une géométrie déréglée. Sur route, l'auto doit être neutre, précise et exempte de vibrations. **Et pour tout roadster, il ne faut pas négliger un point essentiel : la capote. Électrique de série, la capote en toile est bien conçue, mais peut vieillir, surtout si l'auto dort dehors. Inspectez les joints latéraux, souvent source d'infiltrations.** Le moteur de capote (situé dans le compartiment arrière) peut devenir paresseux avec l'âge ou l'humidité. Une vérification de l'évacuation d'eau (dans les puits derrière les sièges) est indispensable : s'ils sont bouchés, l'eau peut s'infiltrer jusqu'au boîtier électronique sous le siège conducteur, avec des conséquences coûteuses. La vitre arrière (en verre dès la génération 987) ne doit présenter ni décollement ni buée persistante. Le carnet doit être tamponné tous les deux ans ou 20 000 kilomètres, mais un passionné précautionneux aura souvent fait mieux. À surveiller aussi : la pompe à eau, les radiateurs parfois obstrués par les feuilles, le liquide de frein (à changer tous les deux ans). **Un Boxster S 987 bien suivi est une sportive très fiable et au caractère affirmé. Oubliez les versions modifiées ou négligées, privilégiez un historique limpide, et n'hésitez pas à vous faire accompagner par un spécialiste lors de la visite.**

1

2

3

1. L'aéro est travaillée jusqu'aux rétros à doubles branches qui laissent s'écouler l'air.

2. Les nouveaux phares offrent une identité plus nette au Boxster, qui se différencie ainsi de la 911.

3. Les feux arrière font évoluer en douceur le dessin de l'ancienne version.

certaines sportives flirtent dangereusement avec les deux tonnes, cette légèreté transforme chaque virage en jeu d'enfant. Car le 987 ne vous mâche pas le travail : il vous implique, vous oblige à être fin, à écouter, à sentir. Et en retour, il vous le rend avec un plaisir pur, brut, sans artifice. Sur les petites routes de campagne, là où les virages s'enchaînent comme les notes d'un solo de jazz, le Boxster S 987 déploie une partition comme on n'en fait plus vraiment. Alors oui, l'efficacité dont les sportives d'aujourd'hui font preuve donne un petit coup de vieux au comportement de ce Boxster. Mais le charme, lui, reste intact. Le train avant mord le bitume avec une belle précision et la direction hydraulique vous remonte tout. La texture de la route, l'angle d'accroche des pneus, l'envie du châssis de pivoter (en théorie, je ne me suis pas permis d'aller jusque-là…). C'est un langage que l'on avait presque oublié, remplacé par des assistances muettes. Et ce châssis… D'aucuns qualifieraient cet équilibre de parfait, grâce à une belle répartition et des trains roulants qui savent faire le job. Il faut aller aux limites pour en découvrir les pourtours, mais l'intérêt après plus de vingt ans devient limité. Le gabarit plus compact que celui de la 911, et surtout l'architecture à moteur central-arrière donnent une philosophie différente, même si les ingénieurs ont clairement tenté, depuis toujours, de transmettre l'ADN Porsche. Il y a un ressenti fidèle que l'on retrouve jusqu'au freinage. Puissant et endurant. Les disques de 318 mm à l'avant sont mordus par des étriers quatre pistons. Rien à redire. Même après une session un peu musclée, tout reste droit, net, sans affolement.

1

1. Vous seriez surpris par l'importance du volume de chargement à l'arrière.

2. La générosité des Boxster S en a surpris plus d'un. Ce n'est pas du tout une petite Porsche.

UN NOUVEL ÂGE D'OR

En 2025, le Boxster S 987 phase 2 est dans une sorte d'âge d'or. Ni trop jeune pour être banal, ni trop ancien pour être capricieux. Les cotes sont stables et relativement sages : comptez entre 32 000 € et 37 000 € pour un exemplaire propre, au kilométrage raisonnable, avec un historique suivi. Les modèles les plus recherchés – configuration sobre, couleur rare, boîte manuelle, carnet limpide – peuvent grimper à 45 000 €. Le 987 S n'est pas une Porsche pour frimer. C'est une Porsche pour rouler. Pour vibrer. Pour redécouvrir le plaisir de conduire, simplement. Il ne vous étouffe pas sous la puissance, il vous fait vivre chaque tour de roue. Et à l'heure où le marché se dirige vers des sportives de plus en plus technologiques, de plus en plus aseptisées, il apparaît comme un refuge. Une cabane au fond des bois où l'on se sent bien, loin du bruit du monde. Alors oui, je suis trop grand pour lui. Oui, j'ai dû me contorsionner pour sortir du siège baquet avec un peu de dignité. Mais je suis ressorti avec le sourire. Et peut-être même un peu plus jeune. Parce qu'il y a vingt ans, le 987 S a su capturer quelque chose de rare : l'équilibre entre performance et plaisir, entre passion et raison. Et ça, croyez-moi, ça ne prend pas une ride. ➔

Pour couronner le tout, la capote se déplie en dix secondes, et en roulant jusqu'à 50 km/h.

L'avis du **PROPRIÉTAIRE**

Olivier est un passionné amoureux de son Boxster :

« Depuis que je suis tout petit, j'ai toujours été passionné d'automobiles. Et pas forcément de Porsche d'ailleurs. J'aimais les voitures dans leur ensemble. Et inévitablement, les modèles plaisir ont toujours une place particulière dans le cœur des passionnés. Plus tard, quand j'ai décidé de franchir le pas, je me suis dirigé vers Porsche, et finalement pour des raisons plutôt rationnelles. Je connaissais la réputation de fiabilité de la marque, et la qualité du service après-vente. Il y a une sorte de facilité à être un client Porsche, pour l'accès aux pièces par exemple. On ne retrouve pas ça chez toutes les marques, et c'est plutôt rassurant quand on craque pour ce genre d'engin.

Je cherchais un petit modèle pour la balade. Je ne suis pas obnubilé par la performance pure ou le chrono : je voulais faire de la route et pas de circuit. Mon premier Boxster était aussi un 987, mais la version de base. Après quelques années, j'ai dû le vendre lors d'une reconversion professionnelle. Mais au bout d'un an, c'était trop, il m'en fallait à nouveau un. Et je suis tombé sur l'annonce de cette version S que j'ai aujourd'hui. Je l'ai vue chez Virage Automobile, et c'était comme un coup de cœur lorsque l'on visite une maison : j'ai vu très vite que j'allais repartir avec. Il a vraiment le compromis qui me va bien. J'ai plus de puissance ici, plus de plaisir, mais je ne perds rien en confort. C'est très important pour moi, et le passager, bien sûr. Je pars souvent en balade avec ma femme, et même lorsque la journée est fraîche, on peut en profiter décapoté. On remonte les vitres, on active les sièges chauffants, c'est parfait… C'est vraiment cette polyvalence qui me séduit. Ce que l'on ne retrouve pas dans une Lotus par exemple. Si aujourd'hui je devais changer, je pense que je partirai sur un Boxster toujours, mais sur la génération suivante, 981, en phase 1. C'est vraiment la synthèse idéale pour moi. Je ne suis pas prêt à passer sur une 911. Déjà, c'est un autre budget, et c'est plus imposant, plus ostentatoire.

Non vraiment, je crois que j'ai trouvé la compagne idéale. »

>> BONUS >>

TURBO-LOOK

Il y a bien une nouveauté qui arrive dans le catalogue des options avec les Boxster équipés du moteur 295 ch : les jantes de Turbo bicolores en 19 pouces sont désormais disponibles. À notre connaissance, elles sont plutôt rares.

RAPIDE, LA CAPOTE !

La capote du 987 est l'une des plus rapides de son temps, avec une ouverture-fermeture électrique en environ 12 secondes. Particularité : elle peut être actionnée en roulant, à condition de ne pas dépasser 50 km/h. Un détail qui semble anodin aujourd'hui, mais qui était rare sur les cabriolets de milieu des années 2000. Le mécanisme est entièrement électrique, néanmoins avec un verrou manuel, et la lunette arrière est désormais en verre chauffant – une évolution majeure par rapport à la génération 986.

L'OPTION 220

Souvent oublié dans les configurations, le différentiel à glissement limité (option 220) était disponible sur le Boxster S 3.4. Très recherché aujourd'hui, notamment sur les modèles destinés à un usage circuit, il transformait le comportement en sortie de courbe. Combiné au châssis Sport PASM, il permettait de tirer pleinement parti de l'équilibre du moteur central arrière. Un équipement discret, mais révélateur des ambitions dynamiques du modèle.

GPS

Le système de navigation PCM 2.1, proposé en option sur les premières années du 987, est devenu célèbre… pour sa lenteur et sa complexité d'utilisation. Basé sur des DVD de navigation à charger manuellement, il souffre d'un affichage daté dès 2006. Heureusement, il était possible de le remplacer par un PCM 3.0 plus moderne dès le restylage de 2009. Aujourd'hui, de nombreux propriétaires optent pour des systèmes *aftermarket* au look Porsche Classic, bien plus fonctionnels.

DES SIÈGES PAS COMME LES AUTRES

Les sièges Sport adaptatifs (option 407) sont une vraie rareté sur le Boxster S 987. Ils combinent réglages électriques en douze directions et soutiens latéraux à gonflage variable. Contrairement aux sièges sport standards, ils offrent un excellent compromis entre maintien sur circuit et confort longue distance. Ces sièges, au mécanisme complexe, étaient un luxe sur un modèle déjà très bien équilibré de série.

TOUJOURS PLUS

Avec la montée en gamme de Porsche au milieu des années 2000, les options disponibles sur le Boxster S 987 étaient pléthoriques. Des jantes en 18 pouces ou en 19 pouces, au Pack Chrono, en passant par le cuir intégral ou l'option très exclusive peinture à la demande (Paint To Sample), les possibilités étaient proches de celles d'une 911. Il existe ainsi des Boxster S 3.4 à plus de 90 000 € en prix neuf, configurés dans les moindres détails – un critère à bien considérer en occasion.

AUDITORIUM

Le 3,4 L atmosphérique est célèbre pour sa montée en régime linéaire et mélodieuse. Mais c'est à partir de 4 000 tr/min que le Boxster S libère réellement sa voix, grâce à un système d'admission variable et à l'échappement à valve (option X51 ou échappement Sport PSE). Ce dernier, activable via un bouton sur la console centrale, était peu courant, mais transformait littéralement l'ambiance à bord. Les modèles post-2009 avec injection directe ont un timbre plus métallique, moins rauque, mais plus rageur dans les tours.

LA COTE

Elle est en progression ! Lors de notre pointage du mois de mai 2025, nous avons observé que les Boxster 987 S sont en hausse de 2 000 € sur l'année. Ils sont portés par un phénomène assez naturel de reprise, car ces autos sont devenues relativement accessibles et les amateurs s'y intéressent de plus en plus. Comme en parallèle, les modèles soignés deviennent rares, cela tire la cote vers le haut. Notre cote Flat 6 est à 35 000 €, et comptez davantage pour un modèle irréprochable. Sur des sites de petites annonces en ligne, on trouve des modèles à 32 000 € - 33 000 €, mais rarement moins, sauf avec des kilométrages très élevés.

À LIRE… ET À RELIRE

Guide d'achat
Boxster S 987 280 ch – n° 220
Hors-série
Encyclopédie Boxster/Cayman – Tome 1 – Versions 986/987
Guide d'achat
Boxster S 987 RS 60 – n° 287
Comparatif
Boxster S 986 contre Boxster S 987 280 ch – n° 167
Comparatif
Boxster S 987 280 ch contre 997 Carrera cabriolet – n° 172
Comparatif
Boxster S 3.4 295 ch contre Cayman S – n° 190 ●

FICHE TECHNIQUE BOXSTER 987 S 3.4

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
N° de type moteur : M97/21
Cylindrée : 3 387 cm^3
Alésage x Course : 93 x 78 mm
Puissance : 295 ch à 6 250 tr/min
Couple : 340 Nm à 4 400 tr/min
Rapport volumétrique : 11.0 :1
Injection : Bosch Motronic ME 7.8
Carburant : SP98
Boîte : Mécanique à 6 rapports M96/25
Tiptronic à 5 rapports
Capacité du réservoir : 64 litres
Capacité du réservoir d'huile : 9,5 litres
Poids à vide : 1 355 kg (1 395 kg en Tiptronic)
0 à 100 km/h : 5,4 s (6,1 s en Tiptronic)
Vitesse max : 275 km/h (267 km/h en Tiptronic)

LES PLUS

- Esthétique indémodable
- Rapport prix/plaisir/performances quasi imbattable
- Cote en hausse
- Sonorité
- Facilité de prise en main

LES MOINS

- Système de navigation désuet
- Les couleurs vives sont rares
- Les exemplaires vraiment soignés se raréfient
- Problèmes de cylindres rayés qui exigent beaucoup de vigilance

Ni trop jeune pour être banal,
ni trop ancien pour être capricieux.

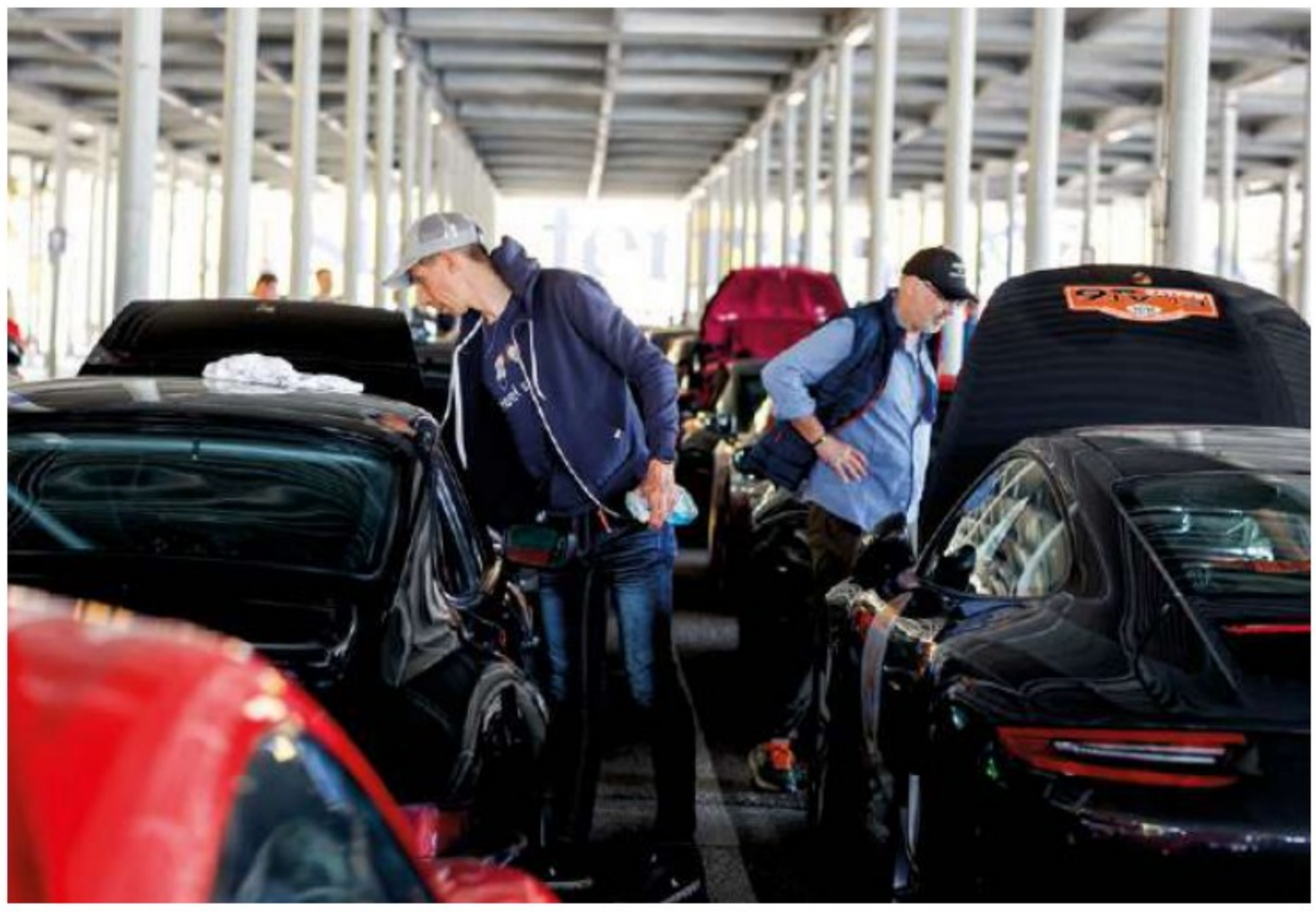
On reconnaît un Boxster S à sa double sortie de pot d'échappement.

LE FLAT 6 RALLYE JETTE L'ANCRE SUR L'ÎLE D'ELBE ET EN CORSE

Pour sa sixième édition, le FLAT 6 Rallye a pris la mer, direction l'île d'Elbe avant de retrouver les traditionnelles routes de la Corse. 80 équipages, un plateau de Porsche diversifié, des paysages sublimes et une ambiance chaleureuse : récit d'un voyage où passion et partage tracent la route.

TEXTE : CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : DPPI, GRÉGORY LENORMAND ET FRÉDÉRIC LE FLOC'H

Après avoir participé au FLAT 6 Rallye au Pays basque en 2022 puis en Corse en 2023, il me tardait de reprendre la route pour une nouvelle édition. Je ne dis pas cela car je fais partie de la maison, mais bien parce que j'adore l'esprit qui se dégage de ce rassemblement. Des dizaines de Porsche qui parcourent des paysages à couper le souffle, des repas locaux et de la convivialité, c'est selon moi la recette d'un rallye réussi. Je suis donc votre commandant de bord pour cette sixième édition qui fait escale pour la première fois sur l'île d'Elbe avant de reprendre ses quartiers en Corse. La compagnie de *Flat 6 Magazine* vous souhaite un agréable voyage !



Stickage et nettoyage des voitures avant d'embarquer.

UNE FLOTTE DE 80 ÉQUIPAGES

Le point de départ de ce FLAT 6 Rallye se fait sur les quais ensoleillés du port de Toulon, où les équipages se retrouvent avant l'embarquement. L'excitation est palpable, et l'émotion monte à la vue des Porsche qui se rassemblent, prêtes à prendre la mer. Pour garder un effet de surprise, j'avais volontairement évité de consulter la liste des inscrits. Et je ne suis pas déçue ! Le plateau est varié. Je remarque rapidement une femme venue seule, prénommée Arielle, au volant de sa Porsche 1500 Spyder, réplique de 1955. Autour d'elle, des 911 Carrera S, GTS, 911 GT3, une belle série de cabriolets, et surtout une palette de teintes immanquables (Rouge Indien, Jaune Racing, Ruby Star Neo, pour n'en citer que quelques-unes). Des raretés viennent compléter le tableau : 964 Speedster, 993 Turbo, Spyder RS en Viola Metallic, Boxster 25 Years, 991 Speedster, 992 Turbo 50 Years… Un plateau riche, qui donne le ton d'un séjour prometteur. Ce moment d'échange permet aussi aux habitués de se retrouver et aux nouveaux venus de nouer les premiers liens. En discutant, je réalise que l'île d'Elbe reste un mystère pour beaucoup. L'inconnu s'ajoute donc à l'aventure. Les consignes sont données par Stéphane Giraud, à la tête de Rallystory, et Marc Zighera, président de *Flat 6 Magazine*. Le temps est venu de lever l'ancre.

CAP SUR L'ÎLE D'ELBE

Pour la première fois dans l'histoire du FLAT 6 Rallye (qui dure depuis 2021), les 80 équipages posent leurs valises sur l'île d'Elbe. Après le briefing de rigueur, nous quittons le ferry pour rejoindre les hauteurs de l'île par une route panoramique, bordée de végétation et ponctuée de vues spectaculaires sur la mer. Bien que fortement empruntée, cette route nous permet de prendre de la hauteur rapidement et d'enchaîner les premiers virages. Manifestement prévenus de notre venue, les habitants se sont postés le long du tracé pour photographier les Porsche. Cette année, j'ai la chance de partager le volant avec Gérard Larrousse, ancien pilote officiel Porsche en endurance entre 1969 et 1971, et double vainqueur des 24 Heures du Mans avec Matra. Nous roulons dans une →

Porsche au premier plan et bateau à l'arrière-plan annoncent le début du rallye.

Les propriétaires de cabriolets ont pu profiter de rouler décapotés tout au long du séjour.

ÉTAPE 1
175 KM

ÉTAPE 2
85 KM

Les quelques habitations rappellent incontestablement les couleurs de l'Italie.

Cette île, plus sauvage que la Corse, offre des paysages magnifiques avec des vues imprenables sur la mer.

Plusieurs générations se mélangent, ce qui donne de très belles lignées de Porsche.

Le camion de Rallystory, un participant incontournable !

La compagnie Corsica Ferries a spécialement fait le déplacement vers l'île d'Elbe pour nous.

992 Carrera Gris Vanadium métallisé, intérieur Noir/Bordeaux. L'essai complet de ce modèle arrivera bientôt dans nos colonnes… Je garde donc le suspense. Au bout de quelques kilomètres, je me perds dans le road book. Mauvaise navigatrice, certes, mais cela ne nous empêche pas de rallier le restaurant La Caletta, les yeux rivés sur les paysages côtiers. L'après-midi, changement de rôle : Gérard s'occupe de l'itinéraire, et je prends le volant afin de parcourir les 100 kilomètres qui nous séparent de l'hôtel. Les routes sinueuses, et bordées de panoramas imprenables sur la Méditerranée, m'offrent une première prise en main idéale de la 992 Carrera. Entre villages pittoresques et nature sauvage, c'est la dolce vita. Je vous recommande même d'accompagner la lecture de ce passage d'une chanson d'Eros Ramazzotti, pour être parfaitement du voyage. Après une centaine de kilomètres, nous arrivons à l'Hermitage, notre hôtel pour la nuit, niché dans la baie de la Biodola, les pieds dans l'eau. C'est une ambiance de carte postale. Comme pour le repas du midi, nous profitons d'une vue mer exceptionnelle pour un repas italien.

Le lendemain matin, nous reprenons la route pour une boucle de 80 kilomètres sur la partie ouest de l'île, en compagnie du chef Simone Zanoni (George V à Paris) et de son épouse Greta, à bord de leur 992 GT3 RS Bleu Gulf. Très rapidement, nous retrouvons plusieurs autres équipages et faisons la route tous ensemble : Spyder RS et 991 Turbo S en tête. Le temps est toujours au beau fixe, et la vue dégagée nous permet d'apercevoir la Corse à tribord. Nous roulons également sur des portions préparées pour un rallye local qui doit se tenir la semaine suivante. Après une pause café, nous repartons en suivant un Spyder 981 Jaune Racing ainsi qu'une 964 Speedster Jaune Vitesse. En interrogeant les participants, le retour est unanime : tous sont conquis par cette escale sur l'île d'Elbe. Plus sauvage que la Corse, cette île offre des vues imprenables sur la mer, des routes sinueuses sur les traces de Napoléon et de très jolis villages. Après un très bon déjeuner à l'Hermitage, nous regagnons le bateau afin d'effectuer les trois heures de traversée vers Bastia. Prochaine escale : l'île de Beauté. ➔

Nous avons emprunté des routes étroites et tracées pour le rallye qui avait lieu la semaine suivante.

L'île d'Elbe résumée en une photo : végétation abondante, vue mer et des Porsche bien sûr !

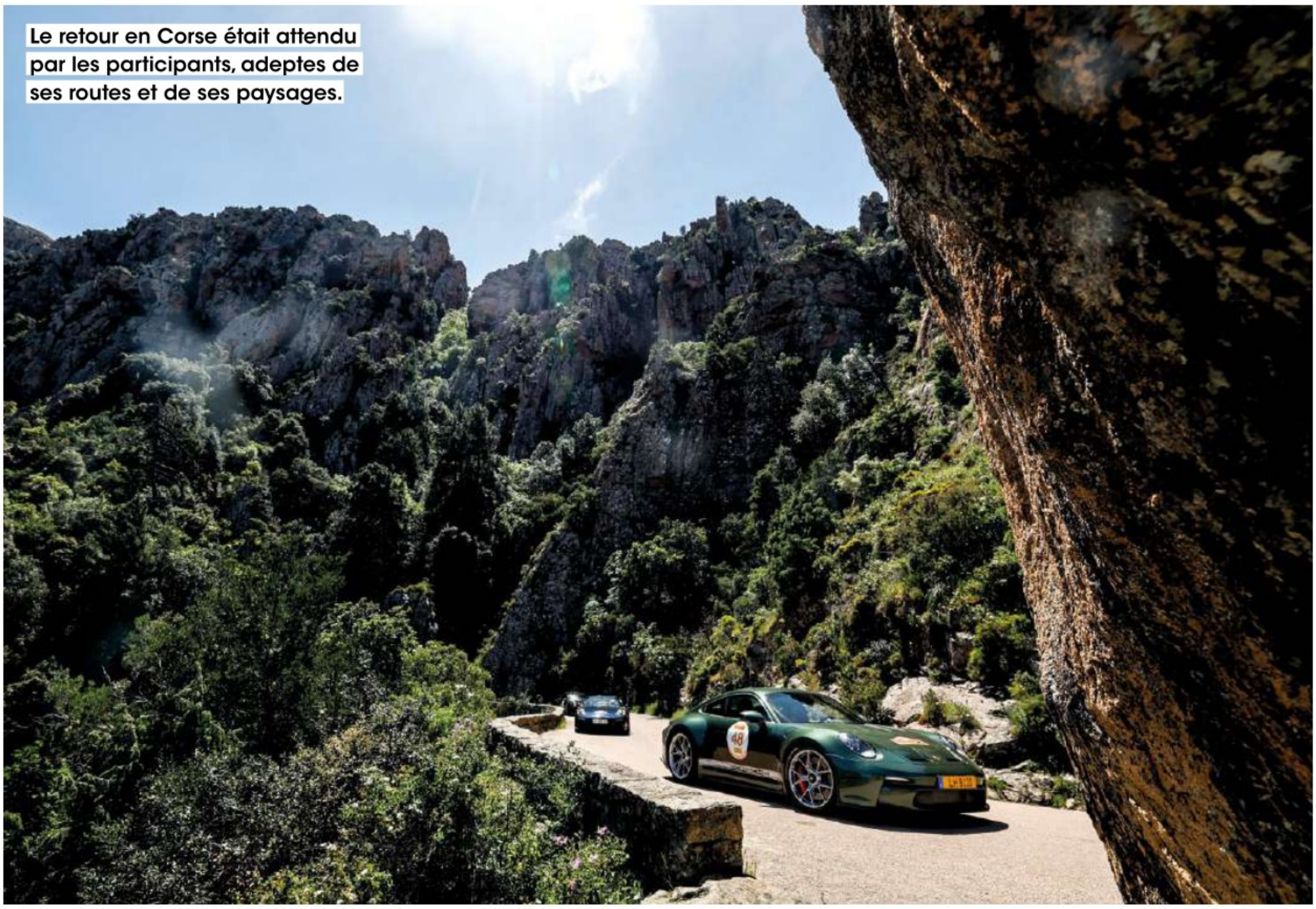
MES AMIS ! CE PARFUM… C'EST LA CORSE !

À peine les roues posées sur le sol corse, ce sont les senteurs de l'île qui nous enveloppent. Ce parfum de pin et de sel marin évoque immédiatement une réplique culte d'*Astérix et Obélix* : *« Ce parfum… C'est la Corse ! »*. Nous arrivons à Bastia le jeudi 1er mai en fin d'après-midi et sans tarder, nous parcourons les 155 kilomètres qui nous séparent de Porticcio. Mention spéciale aux habitants de l'île qui sont toujours nombreux à nous accueillir et à venir photographier les Porsche qui débarquent. La Corse occupe une place particulière dans mon cœur. J'y ai passé de nombreuses vacances étant enfant, et y revenir aujourd'hui, au volant d'une 992 Carrera, crée un contraste fort avec la voiture familiale de l'époque. C'est une véritable montée en gamme… et en émotions ! Gérard Larrousse, fidèle compagnon de route pour cette édition, en profite pour me distiller quelques conseils de pilotage. Il me gratifie même d'un compliment amusé : *« Tu es meilleure pilote que co-pilote ! »*. Les routes corses, plus larges et plus roulantes que celles de l'île d'Elbe, nous permettent de savourer la conduite et les paysages. Gérard saisit l'occasion pour livrer des souvenirs de rallyes auxquels il a participé dans les années 60. Nous traversons Corte, Vivario, et observons, au loin, les sommets encore enneigés qui se teintent d'or à l'heure du coucher du soleil. Alors que nous roulions par petits groupes sur l'île d'Elbe, cette traversée de la Corse ressemble à un immense cortège. Nous nous suivons presque tous et devant nous, nous profitons des Porsche à perte de vue. Les participants sont unanimes, l'île d'Elbe était magnifique, mais la Corse, c'est la Corse ! Ce décor majestueux nous guide jusqu'à notre escale du soir : le Radisson Blu Resort de Porticcio. La journée a été longue et tous les équipages sont ravis d'arriver pour dîner. Le lendemain matin, une nouvelle escale s'offre à nous, avec plus de 200 kilomètres de routes corses à parcourir. Notre cap du jour : la plage d'Arone, où un déjeuner ensoleillé nous attend. L'itinéraire emprunte le col de San-Bastiano, puis celui de Sevi, offrant à chaque virage une nouvelle facette du relief insulaire. La Corse se dévoile dans toute son authenticité : des cochons, des chèvres et des vaches croisent notre route. Quelques passages permettent d'augmenter le rythme. Certains roulent très tranquillement tandis que d'autres adoptent une conduite plus sportive. C'est ainsi que nous laissons derrière nous de nombreux équipages, avant de nous retrouver avec des 992 et une 991 GT3. Nous arrivons dans l'une des parties les plus belles de Corse : les calanques de Piana. Ici, la prudence est de mise, la route étant empruntée. Nous en prenons plein les yeux avant de rejoindre la splendide plage d'Arone, baignée de soleil. Quelques participants ne résistent pas à l'appel de la mer. Avec ce cadre idyllique et une météo parfaite, tout est réuni →

ÉTAPE 3
155 KM

ÉTAPE 4
235 KM

ÉTAPE 5
250 KM


Le retour en Corse était attendu par les participants, adeptes de ses routes et de ses paysages.

Le parking rempli de Porsche au moment du déjeuner à la plage d'Arone.

Les animaux sur les bords des routes font partie intégrante du charme de la Corse.

Il y a toujours des participants inscrits avec leur Classic, un vrai régal pour les yeux.

Autre régal, la mer à perte de vue sur certaines portions de l'itinéraire.

Les routes corses, plus larges et plus roulantes que celles de l'île d'Elbe, nous permettent de savourer la conduite et les paysages.

GR-295-AJ

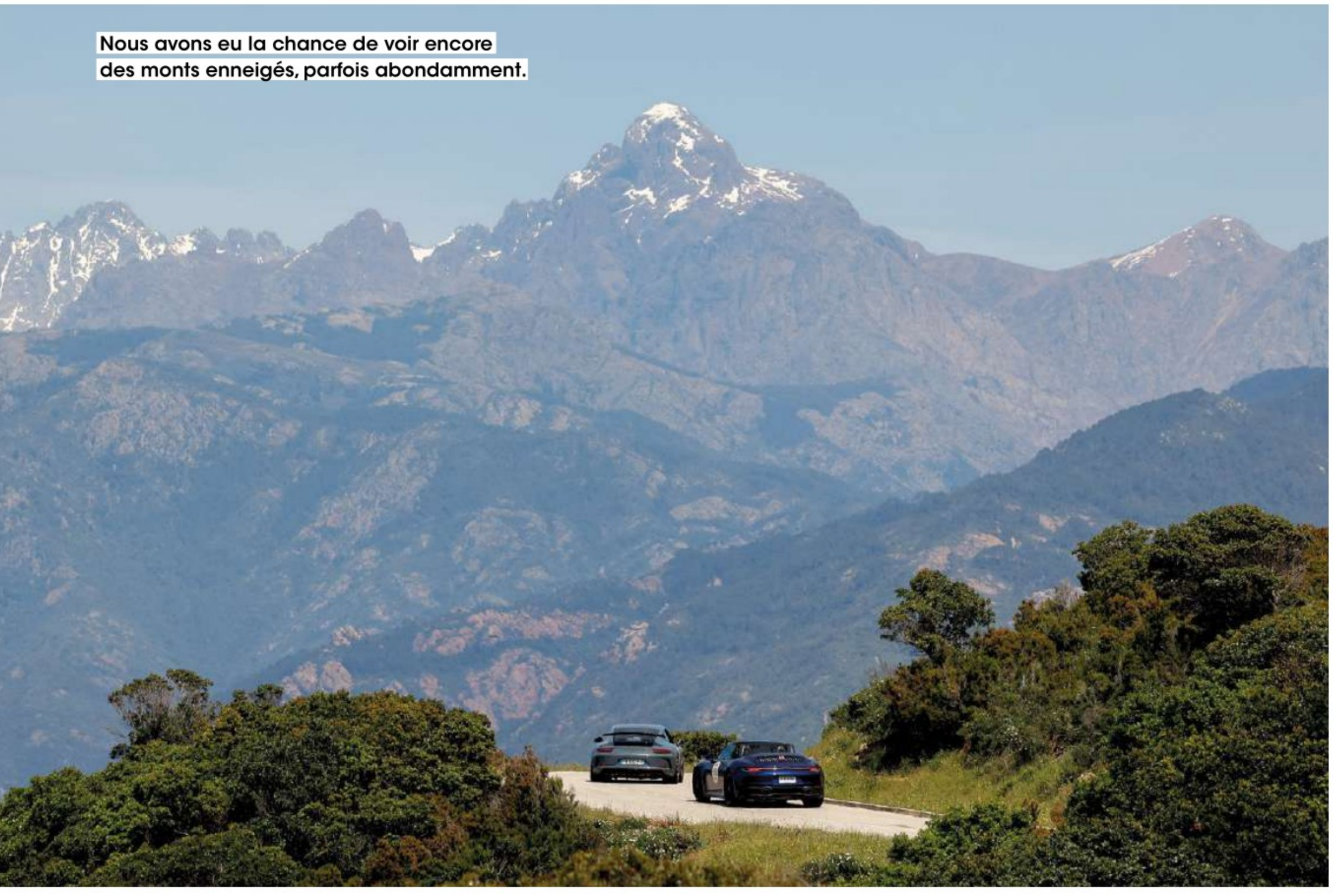
pour profiter pleinement d'un après-midi. Il règne ici un doux parfum de dolce vita, le rallye prenant soudain des airs de croisière estivale. Le temps s'arrête un peu, avant de repartir pour l'hôtel à Porticcio. Cette fois-ci, une 991 Targa et un Speedster 991 nous accompagnent. Les propriétaires de cabriolets et de modèles équipés de toits ouvrants savourent pleinement ce séjour auquel le soleil a décidé de se joindre.

En soirée, tous les équipages se sont retrouvés pour la remise des prix, entourés des partenaires de l'événement. Parmi eux, Rallystory, co-organisateur du rallye aux côtés de *Flat 6 Magazine*, ainsi que Porsche France, venu avec cinq modèles (trois Porsche 911 et deux Cayenne) spécialement pour l'occasion. Dominik Gruber, Directeur marketing de la marque en France, a d'ailleurs pris part à l'événement du début à la fin. Le chef Simone Zanoni a également été appelé et en a profité pour partager quelques dernières photos avec les participants. Il faut aussi souligner l'accueil toujours aussi chaleureux des Corses. Dans chaque village traversé, les sourires sont nombreux et nous ne manquons pas de les saluer. Certains habitants n'hésitent pas à faire le déplacement jusqu'à Porticcio pour admirer les Porsche, notamment de jeunes passionnés. Comme quoi, la passion ne se perd pas et il ne tient qu'à nous de l'entretenir en échangeant un moment avec eux.

Certains équipages qui ne se connaissaient pas se retrouvaient pour faire la route ensemble.

RETOUR À BON PORT

Comme souvent lors d'une belle traversée, le temps file à vive allure. Nous mettons le cap vers le domaine de Murtoli, escale



Nous avons eu la chance de voir encore des monts enneigés, parfois abondamment.

Un grand merci à Porsche France qui a mis 5 véhicules à disposition pour ce Rallye. Un Cayenne était en train d'ouvrir la route au moment de notre photo.

emblématique du FLAT 6 Rallye, niché dans un écrin de nature préservée. Nous partons dans les derniers et Gérard rattrape progressivement les équipages partis avant nous. Devant nous, une 992, un Cayman 987 et un Boxster GTS donnent le rythme avant d'arriver en haut du col de Saint-Eustache, où Gérard croise d'anciens compagnons de course de ses années de rallye en Corse.
Après cette pause, le convoi se scinde en petits groupes de Porsche, naviguant au cœur de l'île. Après avoir passé le col de Bacino, nous atteignons Pianottoli, puis le domaine de Murtoli, toujours aussi bucolique.
Pour cette dernière étape, c'est à mon tour de prendre la barre. Gérard, jusque-là attentif, se laisse distraire et se perd dans le road book. Je ne manque pas de lui glisser, avec humour : *« Tu es meilleur pilote que co-pilote ! »*.
Vous l'aurez compris, l'ambiance à bord avec Gérard était au beau fixe. Les derniers virages de cette odyssée sont l'occasion de rouler sportivement, sans oublier de jeter un œil sur la baie d'Ajaccio que nous surplombons.
Je profite des derniers enchaînements de virages, suivie par d'autres propriétaires avec qui nous avons partagé d'excellents moments tout au long du rallye. Le cortège finit par jeter l'ancre au port d'Ajaccio, notre ultime destination. J'en profite pour échanger avec les participants. Tous, qu'ils soient novices ou habitués du rallye, partagent un même enthousiasme. Aucune fausse note : cette sixième édition est saluée comme un franc succès. Il faut dire que les deux îles méditerranéennes, avec leurs paysages spectaculaires et leurs routes, ont conquis tous les cœurs. La Corse sera-t-elle de nouveau sur notre itinéraire l'an prochain ? Nous pouvons d'ores et déjà vous annoncer que oui ! Nous vous en dirons plus une fois la prochaine édition arrimée.
Nous tenons à remercier tous les participants, dont le comportement exemplaire sur la route a largement contribué à la réussite de cette édition. C'est grâce à ce respect partagé que nous avons le plaisir, chaque année, d'être aussi bien accueillis et de pouvoir revenir rouler sur ces magnifiques routes. L'équipage de *Flat 6 Magazine* espère que vous avez passé un agréable voyage et vous donne rendez-vous prochainement pour un nouveau rallye. ●

De gauche à droite : Dominik Gruber, Simone Zanoni, Gérard Larrousse, Marc Zighera, Charlotte Bazaille et Stéphane Giraud.

FLAT 6 RALLYE
ALGARVE ET ANDALOUSIE

Le 7e FLAT 6 Rallye se déroulera du 19 au 26 septembre 2025, avec un parcours de 1 415 kilomètres sur routes entièrement asphaltées, à travers le Portugal et l'Espagne. Six étapes sont prévues, avec des hébergements haut de gamme chaque soir, dont des lieux emblématiques comme le palais Alfonso XIII à Séville et le Gran Hotel Miramar à Malaga. Le transport aller-retour des véhicules en camion fermé est inclus depuis plusieurs grandes villes européennes jusqu'à Faro, avec un retour depuis Malaga. L'accès au Portugal et à l'Espagne est très facile, c'est l'Union européenne ! Pas besoin de visa, et les formalités de douane pour les véhicules sont simplifiées.

Carnet de voyage

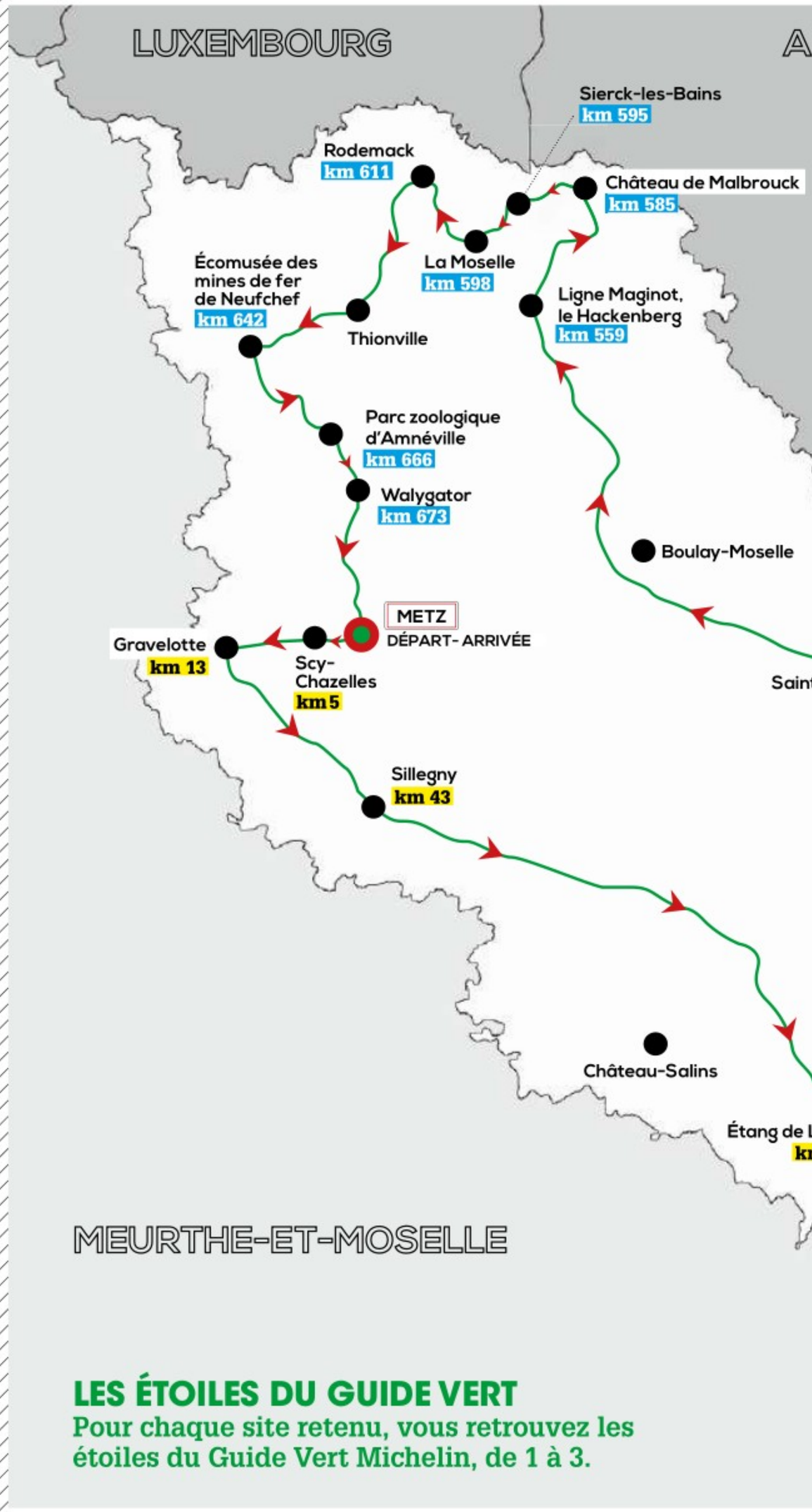
LA MOSELLE (57) EN 993 CARRERA PHASE 1

(1re PARTIE)

Dans la série « ces départements peu connus des Français », bienvenue en Moselle ! Où vous allez découvrir plein de beaux sites variés, reliés par des routes toutes plus belles les unes que les autres. Et tout cela au volant de la toute première 993 Carrera, dans une originale configuration.

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

Carnet de voyage La moselle (57) en 993 Carrera phase 1



LES ÉTOILES DU GUIDE VERT

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

Il nous reste encore un certain nombre de départements de la région Grand Est à réaliser, et c'est tant mieux, car cette région est au moins aussi riche que les autres en parcours merveilleux à découvrir. Nous partons cette fois en direction de la Moselle, dont l'image manque encore un peu trop d'attractivité. C'est un peu comme pour le Nord ou le Pas-de-Calais, certains n'y voient qu'une accumulation de sites industriels peu glamours, alors que nos carnets ont démontré tout le contraire. Vous allez voir qu'en Moselle, il y a vraiment de quoi prendre du plaisir pour une belle balade en Porsche, d'autant que les sites à visiter y sont très variés. J'avais quatre propositions de lecteurs pour parcourir ce département ! Rien d'étonnant à cela, la proximité du Luxembourg et de l'Allemagne fait que la proportion de Porsche y est plus élevée que la moyenne habituelle. Le choix a été d'autant plus difficile que sur ces quatre propositions, deux me suggéraient rien moins qu'un choix de deux modèles, soit un total de six Porsche ! Et que du très beau, et très attractif ! Après m'être arraché quelques-uns des rares cheveux qui me restent, j'ai finalement opté pour cette 993 Carrera phase 1, toute simple, toute belle. Pourquoi ce choix ? D'abord parce qu'il y a longtemps que nous n'avons pas fait de carnet en 993, et jamais avec cette version. Ensuite pour son étonnante configuration, sur laquelle je reviendrai au fil de mon récit. Un grand merci à Nicolas, son propriétaire, et bien sûr aux trois autres candidats, dont je garde précieusement les coordonnées pour d'autres éventuelles opportunités.

LES RÈGLES DU JEU

Devant le succès remporté par nos carnets de voyage, il est bon d'en rappeler les règles du jeu ! Ces carnets sont entièrement réalisés par notre rédaction. Le choix des lieux visités est l'addition des connaissances personnelles de l'auteur, qui sillonne la France en long et en travers depuis plus de 50 ans, et des informations du Guide Vert Michelin, priorité étant donnée à tous les sites trois et deux étoiles de ce guide. Pour des raisons d'organisation (timing très serré, l'ensemble devant être effectué en moins de deux jours, pas de pause déjeuner, travail d'abord, etc.), ces carnets ne peuvent être réalisés qu'avec le seul journaliste à bord, afin qu'il puisse respecter un cahier des charges très précis. Toutes ces choses étant dites, un immense merci à nos nombreux lecteurs qui nous proposent spontanément leur Porsche pour des carnets de voyage, vous êtes formidables !

km 0 METZ ★★★

Je suis allé chercher l'auto hier soir, chez Nicolas, dans un village du nord du département, presque à la frontière luxembourgeoise. Mais je tenais à démarrer ce carnet par le chef-lieu du département, car le seul moyen de réussir des photos dans une grande ville est de s'y rendre au petit matin, où tout est encore possible. Cela m'a ainsi permis de faire ces deux images, l'une au pied de la majestueuse cathédrale Saint-Étienne, l'autre devant le Centre Pompidou-Metz. On est ici sur du trois étoiles, et un séjour dans cette ville s'impose : vous pourrez y visiter, outre la cathédrale (dont les verrières sont exceptionnelles) et le Centre Pompidou-Metz (avec ses expos temporaires d'arts moderne et contemporain, toujours surprenantes), le musée de la Cour d'Or et son exceptionnelle collection d'archéologie, mais aussi la ville ancienne et ses maisons et édifices en pierre de Jaumont. Sans compter tout le reste. Je ne compte plus le nombre de séjours faits dans cette ville. À une époque, je m'y rendais tous les ans à la période du marché de Noël. Il me reste peu de place pour vous parler de la 993 ici, tant il y a à dire sur Metz. Mais sachez d'ores et déjà qu'il s'agit d'une version américaine, ce qui explique en partie sa couleur blanche. J'y reviendrai ! →

km 0 METZ

km 0 METZ

km 5 SCY-CHAZELLES ★

>>ROAD BOOK : METZ, M157A, LONGEVILLE-LÈS-METZ, M157A, M103G, SCY-CHAZELLES

Déjà un changement complet de style ! Nous voici dans le mignon petit village de Scy-Chazelles, perché sur sa colline avec vues sur Metz. On y trouve la maison de Robert Schuman, le « père de l'Europe », une église fortifiée du XII^e^ siècle (au fond sur la photo) et aussi un jardin des plantes de chez nous.

J'en arrive donc, enfin, à la configuration de cette 993 : extérieur Blanc Grand Prix, intérieur Beige Cachemire. Cherchez bien, des 993 normales, blanches, vous n'en avez sûrement pas vu beaucoup dans votre parcours de Porschiste. Cette couleur était bien au catalogue, mais très peu vendue en Europe. Quand j'ai annoncé à l'ami Dominique Maroni, notre spécialiste des couleurs, que je faisais ce carnet avec une 993 blanche, il m'a tout de suite répondu : « Ce doit être une américaine ! » Sacré Dominique, ses connaissances dans le domaine des couleurs m'épateront toujours ! Effectivement, les Américains étaient plus friands que nous de la couleur blanche, surtout dans les États les plus chauds. De fait, elle a été livrée neuve en Arizona, à Phoenix, où les températures sont souvent très élevées.

km 5 SCY-CHAZELLES

km 13 GRAVELOTTE ★

>>ROAD BOOK : SCY-CHAZELLES, D903, GRAVELOTTE

Cette fois, la fameuse expression « Il pleut comme à Gravelotte » n'a pas lieu d'être, quand on voit ce splendide ciel bleu ! Mais hélas, on ne sait que trop combien cette expression est liée à la pluie de bombes et de balles qui tombèrent en ces lieux en août 1870, lors de la guerre entre Prussiens et Français. En une seule nuit, on compta près de 6 500 militaires tués ! Le bâtiment que vous voyez est le musée de la Guerre de 1870 et de l'Annexion. C'est le seul musée traitant de la guerre de 1870 en France (et même en Allemagne).

Le parcours de cette 993 l'a amenée à bouger plusieurs fois aux USA, avant d'être rapatriée en Europe. Nicolas en est donc le dernier acheteur, il a remis un compteur en kilomètres, et, après une longue recherche, a fini par trouver un bouclier arrière européen, plus gracieux que l'américain avec ses *bumpers* et sa plaque carrée.

La fameuse expression "Il pleut comme à Gravelotte" n'a pas lieu d'être.

km 13 GRAVELOTTE

km 43 SILLEGNY

km 43 SILLEGNY ★

>>ROAD BOOK : GRAVELOTTE, D903, REZONVILLE, D103B, GORZE, D12, D6B, ANCY-SUR-MOSELLE, D6, ANCY-DORNOT, NOVÉANT-SUR-MOSELLE, D66, CORNY-SUR-MOSELLE, D657, D67, ARRY, LORRY-MARDIGNY, SILLEGNY

Ne vous fiez surtout pas à l'aspect très quelconque de cette petite église. Ce n'est pas l'extérieur qu'il faut regarder, mais l'intérieur, où l'on trouve des murs entièrement peints au XVIe siècle, remarquablement restaurés, colorés et inventifs. Étonnant !

Si vous me suivez bien, la 993 de Nicolas ne conserve donc que peu de signes extérieurs indiquant qu'elle est américaine, à part les deux petits éléments noirs sur le bouclier avant, et les clignotants rouges à l'arrière. D'origine, elle était également un peu plus haute que les européennes, mais cela a été rectifié par un précédent propriétaire. Depuis le début de mon voyage, je suis sous le charme de la finesse de ces 993 « normales ». On s'extasie (et je suis le premier à le faire) devant une C4S ou une S, avec leurs rondeurs et ailes larges, mais la finesse et le parfait équilibre des lignes du modèle Carrera sont vraiment touchants. Tout au long de mon périple, je ne cesserai d'être séduit par la beauté simple de cette version.

km 111 ÉTANG DE LINDRE ★

>>ROAD BOOK : SILLEGNY, D5, D67, ROUTE SANS NOM, D113B, GOIN, LIÉHON, ROUTE SANS NOM, SILLY-EN-SAULNOIS, ROUTE SANS NOM, D71, BEUX, LUPPY, D910D, BÉCHY, D910, HAN-SUR-NIED, D999, VATIMONT, BRULANGE, DESTRY, BARONVILLE, D674, MORHANGE, D999, CONTHIL, VAL-DE-BRIDE, DIEUZE, D999, D199F, TARQUIMPOL, ÉTANG DE LINDRE

Indications de route : quand vous êtes sur la D67 après Sillegny, juste après un petit pont, prendre la première route à droite, sans nom ni indications, qui vous fera rejoindre la D113b.

À Liéhon, prendre la première route à droite, sans nom, qui vous amènera à Silly-en-Saulnois.

À Beux, prendre la première route à droite, en épingle, direction Luppy (panneau à l'envers)

En avançant vers l'est du département, le ciel s'est couvert. Dommage, car l'arrivée sur l'étang de Lindre (nous sommes dans le Saulnois, sur le plateau lorrain, riche en sites naturels) est bien belle. Dans un premier temps, j'avais prévu de faire une photo à Lindre-Basse, où se trouvent un espace muséographique et une belle promenade le long de l'étang, mais surprise, celui-ci est totalement à sec, vidé pour travaux ! Il en restait heureusement une partie remplie, ici, à Tarquimpol. Sachez que c'est le plus grand étang piscicole de France !

Un autre détail typiquement américain ne vous aura pas échappé, car il est très visible : le fameux périscope pour le troisième feu stop. À l'époque, seul le marché américain avait rendu ce troisième feu stop obligatoire, au point

km 111 ÉTANG DE LINDRE

d'obliger Porsche à créer ce périscope, jugé disgracieux, mais qui fait aujourd'hui partie du charme de l'histoire. Il a été intégré de manière plus élégante sur toutes les phase 2, au millésime 1996, en haut de la lunette arrière. ➔

km 128 PARC ANIMALIER DE SAINTE-CROIX ★★

>>ROAD BOOK : ÉTANG DE LINDRE, D199F, D199G, ASSENONCOURT, D93, D91, DESSELING, FRIBOURG, D95, RHODES, ROUTE SANS NOM, PARC ANIMALIER DE SAINTE-CROIX

1 500 animaux, 130 espèces, 130 hectares de terrains où ils peuvent s'ébrouer plus ou moins librement, tels sont les chiffres de ce très beau parc, dont la particularité est d'avoir été créé par un agriculteur en 1980, qui désirait mieux faire connaître les animaux de la région et d'Europe !
Il fait toujours bien frais, en ce premier jour de carnet, réalisé tout début avril : si les températures sont correctes pour la saison, un vent glacial de nord-est souffle fort, et je suis toujours bien content de me réinstaller à bord de ce doux cocon de 993, dont le confort n'a pas vieilli. Le chauffage fonctionne très bien, on est très bien installé, la teinte intérieure est belle et lumineuse, tout fonctionne parfaitement, la vie est douce. Figurez-vous que j'ai juste été un peu dérouté, lors de ma prise en mains de l'auto, par le pédalier décalé et rapproché. J'en ai pourtant essayé, des 993, j'ai même vécu sa sortie en direct, mais cela faisait un petit moment que je n'en avais plus conduit, et cet aspect m'a plus marqué que d'habitude, avant que je ne retrouve très vite mes marques, au point de me régaler de la facilité avec laquelle on peut faire le talon-pointe.

km 128 SAINTE-CROIX

km 131 RHODES

>>ROAD BOOK : PARC ANIMALIER DE SAINTE-CROIX, ROUTE SANS NOM, D95, RHODES, D95C

Je n'avais pas du tout prévu de faire une photo à cet endroit, mais impossible de résister : à Rhodes (rappelant le nom de la célèbre ville grecque) se trouve un de ces nombreux étangs qui parsèment la région, et celui-ci est vraiment craquant avec sa petite église blanche en harmonie avec la 993.
Et si l'on parlait du son ? D'origine, une 993 a une belle sonorité, assez grave. Ici, elle est sublimée par un pot Scart, qui lui offre une très belle musique, et même un peu de *backfire*, en version grave, là aussi. Cette belle symphonie s'entend cependant plus de l'extérieur que de l'intérieur, où l'habitacle ne restitue qu'une partie des fantaisies sonores de cet échappement. Plus tard dans mon voyage, en roulant avec le toit ouvert, je l'apprécierai encore un peu plus, même si, bizarrement, il produit alors un petit effet de résonance pouvant être fatigant à la longue, que l'on devrait pourtant plutôt subir avec le toit fermé, et pas ouvert. Étrange… En tout cas, elle sonne vraiment bien !

D'origine, une 993 a une belle sonorité, assez grave.

km 131 RHODES

km 161 COURSE DE CÔTE D'ABRESCHVILLER

>>ROAD BOOK : RHODES, D95C, LANGUIMBERG, D95C, D955, HÉMING, D41, NEUFMOULINS, LORQUIN, D41, D44B, D44, ABRESCHVILLER, D96, COURSE DE CÔTE

Nous ne manquons jamais de faire un lien avec le sport automobile chaque fois que cela est possible, et pour le département de la Moselle, je n'avais pas envie de rater le tracé de la course de côte d'Abreschviller, comptant pour le Championnat de France de la montagne. Elle existe depuis 1966, et a vu passer et gagner les meilleurs spécialistes de cette discipline si particulière. J'en ai fait quelques-unes étant jeune, dans mon coin, et je vous garantis que ce n'est pas du tout évident ! Il faut être performant tout de suite, dès les premiers mètres, avec des pneus souvent froids, et ne rien lâcher sur un tracé très court. L'exercice est encore plus compliqué lorsque l'on dispute une telle course en monoplace, comme c'est le cas en championnat de France.

Le tracé de celle d'Abreschviller est très court, l'épingle que vous voyez est le seul virage serré, tout le reste est du rapide. À l'heure où vous lirez ces lignes, elle aura eu lieu (fin avril). On peut aussi y rouler en historique, mais je ne pourrais vous dire s'il y a des 993 RS, la version sportive de la 993. Très peu probable !

km 161 ABRESCHVILLER

km 165 SAINT-QUIRIN ★

>>ROAD BOOK : COURSE DE CÔTE, D96, SAINT-QUIRIN

Le parcours de la course est établi entre Abreschviller et Saint-Quirin, où l'on arrive en étant surpris par l'ensemble prioral, composé d'une part d'une vaste église du XVIII[e] à la forme originale (ici sur la photo) et d'autre part d'une petite chapelle tout en haut d'une colline dominant le village.

Nous sommes donc dans la partie Vosges du département de la Moselle, à l'est du département, et c'est bien beau ! Depuis le départ de Metz, la plupart des routes que je vous ai sélectionnées sont intéressantes, souvent sinueuses, avec de beaux enchaînements de virages, en tout cas jamais ennuyeuses, d'autant que les paysages sont constamment doux et séduisants. Mais forcément, dans les Vosges, les virages s'enchaînent beaucoup plus, et le rythme s'intensifie. Je suis très agréablement surpris par l'excellent comportement de la 993 de Nicolas, dont le train avant s'inscrit parfaitement et n'a aucun comportement parasite, comme peuvent parfois l'avoir les 911 de cette génération. Du coup, c'est un régal. On ne dira jamais assez l'importance d'un bon réglage de train avant sur les 993… ➔

km 165 SAINT-QUIRIN

km 197 ROCHER DE DABO

km 197 ROCHER DE DABO ★

>>ROAD BOOK : SAINT-QUIRIN, D96F, VASPERVILLER, D96F, D44, ABRESCHVILLER, D96, WALSCHEID, D96, SITIFORT (C'EST UN LIEU-DIT, AVEC UN TOUT PETIT PANNEAU D'ENTRÉE), D97C, D97, D45, SCHAEFERHOF, DABO, D45, ROUTE SANS NOM, ROCHER DE DABO

Cet étonnant piton rocheux, perché à 664 m d'altitude, est visible de très loin, dominant une partie de la région alentour. Et de fait, quand on est là-haut, la vue est splendide, sur la plaine d'un côté, sur les Vosges de l'autre. La chapelle est du XIX^e^, elle succède à une autre chapelle, plus ancienne, qui elle-même, succédait à un château du X^e^, rasé à la demande de Louis XIV. Un site vraiment spectaculaire ! Je me régale donc de ce parcours vosgien, enchanté, comme évoqué précédemment, par l'excellent comportement de cette 993, mais aussi par la très bonne santé de son moteur. Les 272 ch respirent vraiment bien, on pourra juste reprocher un peu de creux à bas régime, mais pour le reste, elle est vraiment très vive ! À un moment donné, je me suis même dit que c'était dû à la boîte plus courte des phase 1, jusqu'à ce que je me souvienne, distrait que je suis, que les versions américaines avaient la boîte aux rapports plus longs qui sera adoptée dans tous les pays à partir du millésime 1997. C'est donc bien le moteur qui respire admirablement !

km 214 PLAN INCLINÉ DE SAINT-LOUIS-ARZVILLER ★

>>ROAD BOOK : ROCHER DE DABO, ROUTE SANS NOM, D45, LA HOUBE, D98D, HELLERT, HASELBOURG, D98D, D98, PLAN INCLINÉ DE SAINT-LOUIS, PLAN INCLINÉ DE SAINT-LOUIS

C'est un ouvrage très impressionnant : un véritable ascenseur à bateaux, sur le canal de la Marne au Rhin, dans la vallée de la Zorn, construit à la fin des années 60. Les 44 mètres de dénivelé sont parcourus en 4 minutes, et permettent aux mariniers d'éviter pas moins de 17 écluses ! Dans les petits défauts de la 993, il y a son rayon de braquage, bien faible, et nécessitant parfois de faire plusieurs manœuvres pour accomplir un simple demi-tour, l'aileron arrière qui grince lorsqu'il se rabaisse, et la pédale d'embrayage, qui, un coup de temps en temps et de manière totalement aléatoire, met un peu de temps à remonter. C'est bien peu pour une auto qui a 30 ans (à ce titre, elle est éligible à la carte grise collection). Car pour tout le reste, la modernité et le confort restent vraiment exemplaires. Bien sûr, on sait qu'on est dans une ancienne, mais sans aucune contrainte, et sans l'aseptisation exagérée des modèles les plus récents.

km 214 SAINT-LOUIS-ARZVILLER

km 343 MEISENTHAL ★

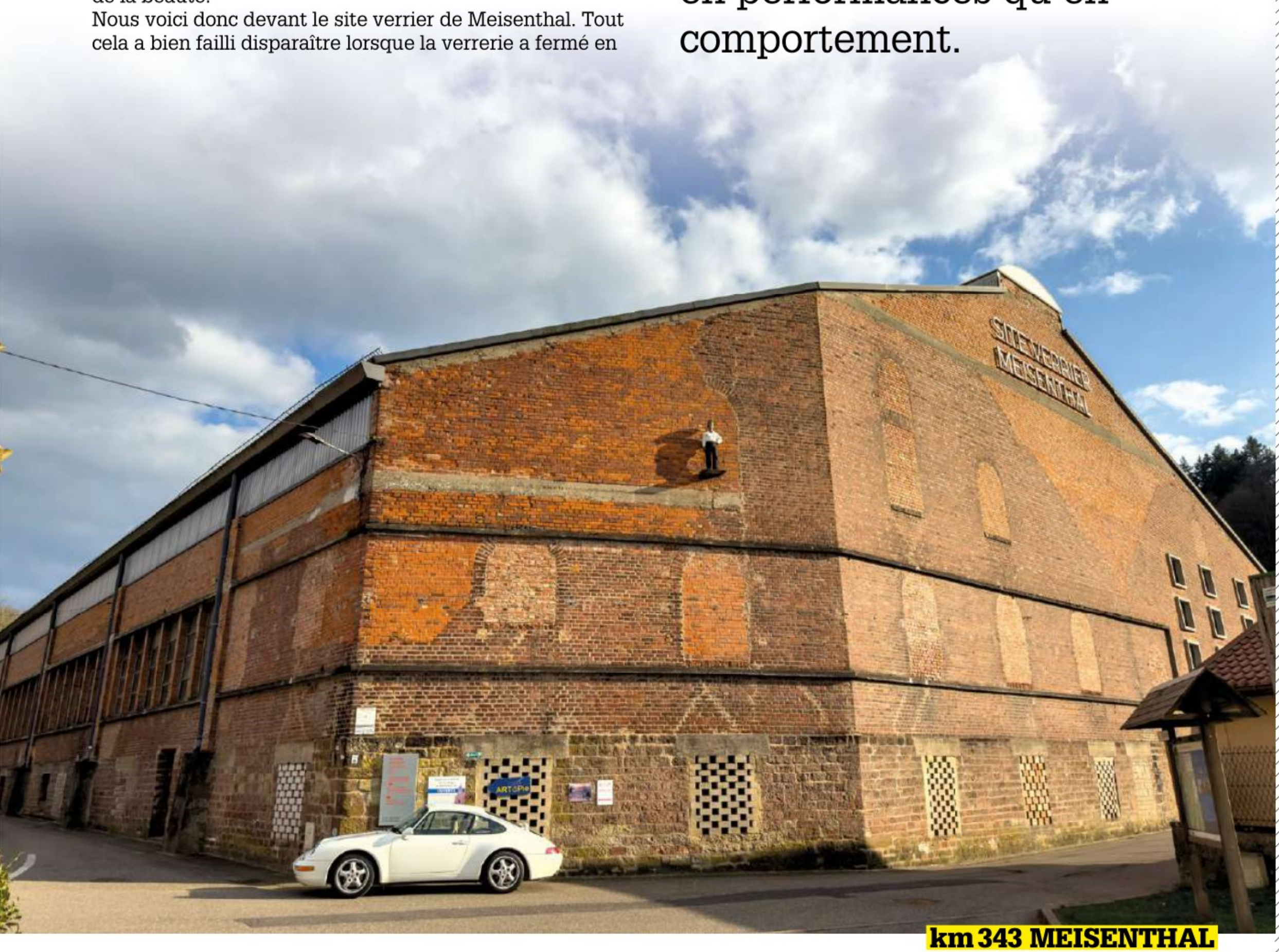
>>ROAD BOOK : PLAN INCLINÉ SAINT-LOUIS, D98, ARZVILLER, D97, GUNTZVILLER, D97, D45, NIDERVILLER, BUHL-LORRAINE, SARREBOURG, D43C, SARRALTROFF, OBERSTINZEL, BETTBORN, BERTHELMING, D93, SAINT-JEAN-DE-BASSEL, BISPING, D27, ANGVILLER-LÈS-BISPING, RORBACH-LÈS-DIEUZE, DOMNON-LÈS-DIEUZE, MARIMONT-LÈS-BÉNESTROFF, D27, D22, NEUFVILLAGE, FRANCALTROFF, D22, D674, HELLIMER, DIFFEMBACH-LÈS-HELLIMER, SAINT-JEAN-ROHRBACH, PUTTELANGE-AUX-LACS, WOUSTVILLER, N61, D661, SARREGUEMINES, D662, GROS-RÉDERCHING, ROHRBACH-LÈS-BITCHE, MEYERHOFF, D36, ENCHENBERG, D83A, MONTBRONN, D83, SOUCHT, MEISENTHAL

Indications de route : dans Sarreguemines, suivre la direction Bitche.

Si vous regardez la forme du département de la Moselle, vous constaterez qu'il comporte deux « poches », l'une au sud-est, l'autre au nord-est, qui sont un peu des incursions vers les Vosges, voire l'Alsace toute proche. Comme par hasard, ces deux poches concentrent un bon nombre de sites intéressants à visiter. Mais pour les relier sans quitter le département, il faut faire un peu de kilomètres. Comme vous le voyez, il y en a ici 130 entre le plan incliné et Meisenthal. Mais je vous rassure tout de suite, à part la zone précédant et suivant Sarreguemines, le parcours que je vous ai concocté est constamment plaisant, toujours avec ces belles collines, ces belles courbes et ces routes jamais ennuyeuses. Donc, tout va bien à bord, il y a toujours autant de plaisir. Surtout avec cette 993, décidément bien plus généreuse encore que prévu. On a tellement focalisé sur les versions S qu'on en oublie que celles-ci sont plus lourdes, donc un peu plus paresseuses, autant en performances qu'en comportement. Une Carrera normale est vive, agile, légère. Moins spectaculaire esthétiquement, mais c'est aussi dans la discrétion que peuvent se cacher les secrets de la beauté.

Nous voici donc devant le site verrier de Meisenthal. Tout cela a bien failli disparaître lorsque la verrerie a fermé en 1969. Mais des passionnés ont rouvert le site au début des années 90, proposant même, depuis 2022, un ensemble comportant un musée du verre, un Centre international d'art verrier, et une halle verrière. Par ailleurs, on y produit les célèbres boules de Noël, créées chaque année sur un thème différent, et qui font la joie des collectionneurs. Encore un bel exemple de cette France qui sait renaître de son passé… ➔

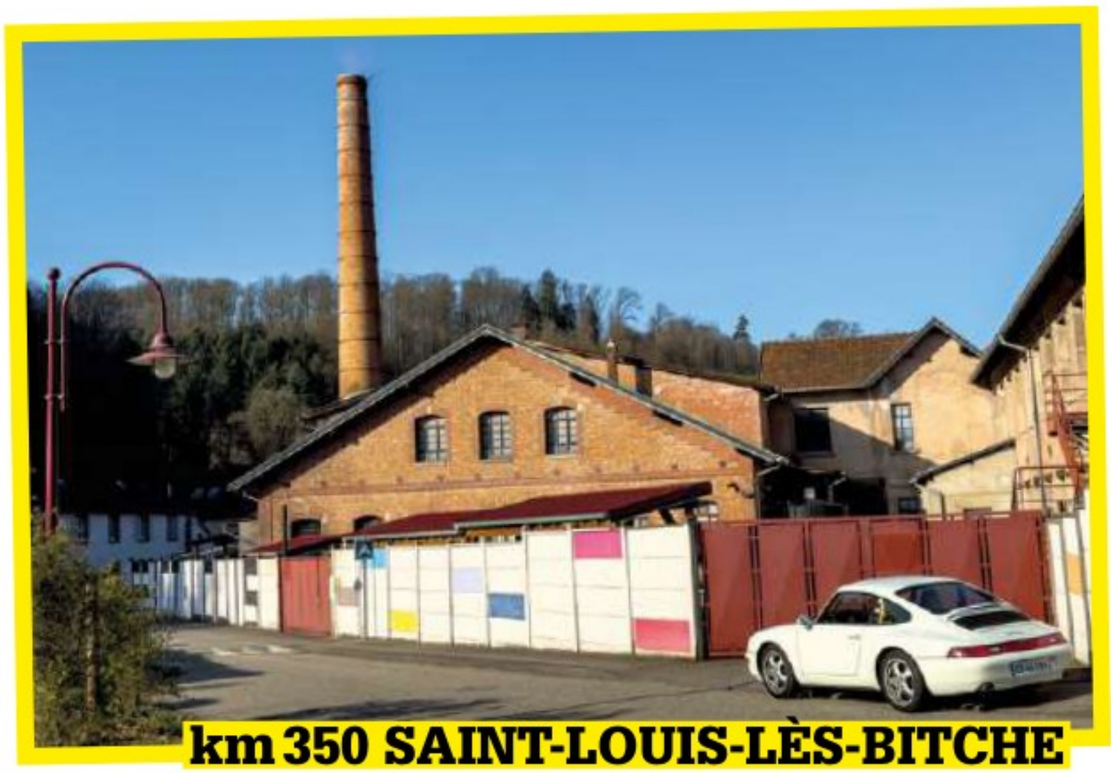
On a tellement focalisé sur les versions S qu'on en oublie que celles-ci sont plus lourdes, donc un peu plus paresseuses, autant en performances qu'en comportement.



km 350 SAINT-LOUIS-LÈS-BITCHE ★

>>ROAD BOOK : MEISENTHAL, D83, D37, GOETZENBRUCK, D37A, SAINT-LOUIS-LÈS-BITCHE

Nous sommes au pays de la verrerie. Cette partie du département regorge de trésors liés à cette activité, présente ici depuis le XV^e^ siècle. À Saint-Louis-lès-Bitche se trouve le musée du Cristal Saint-Louis, très réputé.
Et toujours en activité, comme en témoigne cette photo, prise non pas devant le musée, mais devant l'usine elle-même. Dans le parcours de visite, on peut d'ailleurs voir les souffleurs en train de travailler.
Nous sommes au matin du deuxième jour, cette fois le soleil est annoncé présent pour toute la journée, avec toujours du vent frais, mais moins qu'hier. La 993 a démarré au quart de tour ce matin, et elle sonne toujours aussi bien. Faut-il redire à nouveau combien la réputation de fiabilité de cette génération est exemplaire ? Certes, on parle d'une auto de 30 ans, donc jamais à l'abri de petites pannes, ou de soucis autour de la baie de pare-brise, un de ses points faibles. Mais pour le reste, le moteur est increvable, et la fiabilité générale parfaite. Celle de Nicolas affiche 107 000 kilomètres, mais avec le changement de compteur, difficile d'être certain. Et peu importe, au final. Le kilométrage d'une 993 devrait être l'un des derniers points desquels se soucier au moment de l'achat.

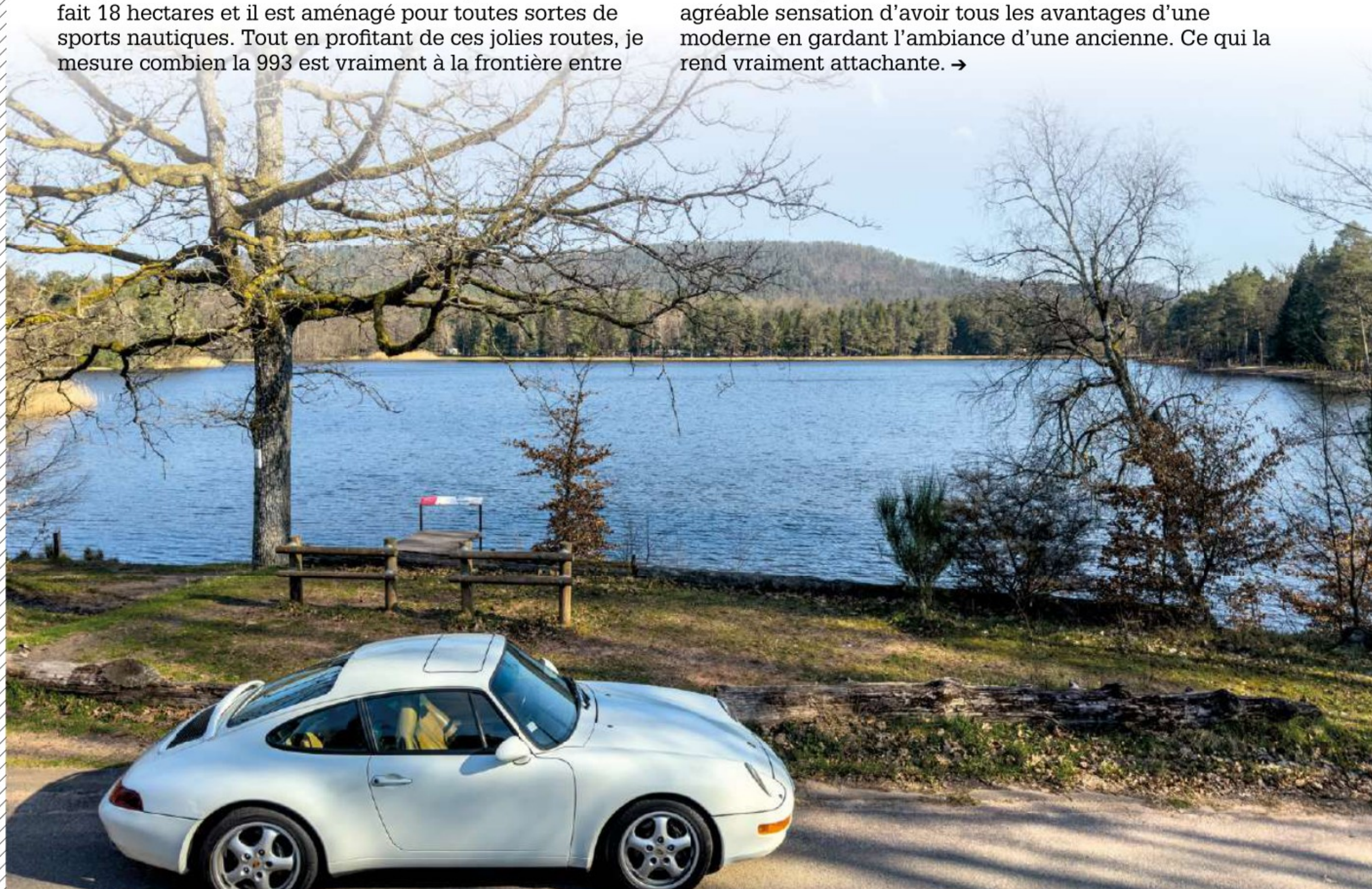


km 350 SAINT-LOUIS-LÈS-BITCHE

km 375 ÉTANG DE HANAU ★

>>ROAD BOOK : SAINT-LOUIS-LÈS-BITCHE, D37A, LEMBERG, D36, D37, D36, MOUTERHOUSE, BAERENTHAL, PHILIPPSBOURG, D662, D162F, ÉTANG DE HANAU

Entre Saint-Louis et l'étang de Hanau, la route est magnifique ! Nous sommes dans le parc naturel régional des Vosges du Nord, entre petites montagnes, étangs, lacs et forêts, le tout avec les virages qui vont bien, un vrai régal ! L'étang de Hanau est un exemple de ce que l'on peut trouver dans cette partie du département, il fait 18 hectares et il est aménagé pour toutes sortes de sports nautiques. Tout en profitant de ces jolies routes, je mesure combien la 993 est vraiment à la frontière entre l'ancien et le moderne, avec fort heureusement, un pied plus ancré vers l'ancien. Si la 964 est la première 911 à entrer en douceur dans le modernisme, la 993 est plus aboutie, mais aussi la dernière à avoir droit au flat 6 refroidi par air. En ce sens, elle marque vraiment la fin d'une époque, mais quand on la conduit, on a cette agréable sensation d'avoir tous les avantages d'une moderne en gardant l'ambiance d'une ancienne. Ce qui la rend vraiment attachante. ➔



km 375 ÉTANG DE HANAU

CCA Collector cars auction x FLAT6 Magazine

LA VENTE FLAT6®

Vendez votre Porsche

au meilleur prix et en toute sécurité
dans une vente 100% Porsche

Vente aux enchères en préparation

Nombre de places limitées

22 juin 2025 à Lyon

collectorcarsauction.fr

Suivez nous sur nos réseaux sociaux

Informations

Arnaud Faucon | +33 (0)6 33 71 56 80
afaucon@collectorcarsauction.fr

Marion Quesne | +33 (0)6 85 60 32 57
mquesne@collectorcarsauction.fr

— for car lovers

km 388 BITCHE ★★

>>ROAD BOOK : ÉTANG DE HANAU, D162F, D662, EGUELSHARDT, BITCHE

Impressionnante, la citadelle de Bitche ! Ces énormes remparts, construits par Vauban en 1681, ont vécu des moments tragiques en 1870, lors du fameux siège de Bitche, où 2 400 soldats français vont résister jusqu'au bout aux Allemands. Durant ce siège, la citadelle subit notamment un bombardement non-stop de dix jours et dix nuits, qui a nécessité plus tard la reconstruction des murs.

Avec tout cela, je ne vous ai pas encore parlé d'un petit défaut sur notre 993 : sur certains freinages appuyés, le siège conducteur avance d'un demi-centimètre, puis, en réaccélérant, il se repositionne normalement. Perturbant au début, mais on s'y fait. Il faut aussi accepter d'avoir à supporter ce genre de petits tracas, bien anodins, quand on roule en Youngtimer !

Il faut aussi accepter d'avoir à supporter ce genre de petits tracas, bien anodins, quand on roule en Youngtimer !

km 388 BITCHE

km 399 SIMSERHOF

km 399 LIGNE MAGINOT, LE SIMSERHOF ★

>>ROAD BOOK : BITCHE, D35, D620, D35, SIMSERHOF

Après la Première Guerre mondiale, on crut bon d'ériger une ligne de protection du pays, qui aurait dû aller de la mer du Nord à la Méditerranée. En réalité, la fameuse ligne Maginot ne dépassa pas le stade de la construction d'un certain nombre de sites défensifs, essentiellement dans l'est de la France, et particulièrement en Moselle. Elle ne servit finalement pas à grand-chose durant la Seconde Guerre mondiale, comme on le sait… Plusieurs de ces ouvrages ont été préservés et aménagés en musées. C'est le cas ici, au Simserhof, qui permet de mieux comprendre ce que fut la ligne Maginot.

Je me souviens, lors du tout premier essai de la 993, dans l'arrière-pays niçois, combien cette nouveauté m'avait impressionné, particulièrement en ce qui concernait son train arrière multibras. Plus je roulais vite, moins ce train arrière semblait vouloir décrocher ! Aujourd'hui encore, il reste un modèle du genre, assurant une sécurité active remarquable. Et le tout, sans antipatinage ! **À SUIVRE**

DOSSIER

25 ANS DE LA 996 GT3

UNE HÉROÏNE D'UN NOUVEAU GENRE

Lancée au tournant du millénaire, l'appellation GT3 s'est déjà forgé une place aux côtés des légendaires RS, Clubsport et Turbo dans l'histoire de Porsche.

TEXTE : NEIL WINN - PHOTOS : ROMAN RÄTZKE

Si vous avez déjà raté une échéance, oublié un anniversaire ou dû envoyer une carte d'anniversaire en retard à votre meilleur ami, alors une carrière chez Porsche n'est peut-être pas faite pour vous. Chez la marque de Stuttgart, les célébrations ne semblent jamais s'arrêter. L'an dernier, Porsche a fêté les 60 ans de la 911 tout en célébrant simultanément son propre 75e anniversaire. Cette année, l'attention s'est portée sur les 50 ans de la Turbo, avec des événements commémoratifs organisés aux quatre coins du globe. Pourtant, au milieu de toute cette effervescence, un autre anniversaire a été discrètement marqué dans nos calendriers depuis un certain temps – un anniversaire qui, assez étonnamment, pourrait avoir échappé à de nombreux passionnés. Nous parlons du 25e anniversaire de la 911 GT3 – une machine qui a redéfini un segment et qui, depuis son apparition en 1999, établit la référence en matière de performances. Pour marquer l'événement, l'équipe du musée Porsche nous a conviés dans les Alpes autrichiennes pour prendre le volant d'une 996 GT3 phase 1 immaculée et rencontrer l'homme qui a dirigé le projet à la fin des années 90 : Roland Kussmaul. Pour ceux qui ne le connaissent pas, Roland est l'ingénieur des passionnés par excellence. Il est renommé pour son énergie débordante et sa polyvalence au cours de ses quatre décennies chez Porsche, et son impressionnant CV inclut la supervision des programmes de rallye de la marque, une participation au Paris-Dakar, le développement technique des voitures de course de la Porsche Cup, la mise au point de l'iconique 964 Carrera RS, ainsi que des essais sur des modèles aussi mythiques que la 908/03 ou la 956. Il n'est donc pas surprenant qu'Andreas Preuninger, successeur de facto de Roland, ait un jour déclaré : *« J'ai appris tout ce que je sais sur les voitures, et la majeure partie de ce que je sais sur les 911, grâce à lui. »* Malgré son immense expérience, Roland et ses principaux collègues de Porsche Motorsport – Hartmut Kristen (vice-président des ventes et du marketing pour les véhicules spéciaux et rares) et Herbert Ampferer (directeur de la division) – ont trouvé le projet GT3 particulièrement difficile. Non pas d'un point de vue technique, mais d'un point de vue culturel. Dans les années 80 et au début des années 90, Porsche AG fonctionnait parfois davantage comme un atelier artisanal de création que comme un grand constructeur, produisant des voitures de sport en séries limitées sans se soucier de l'efficacité industrielle. Des modèles comme la 964 RS et la 993 GT étaient pratiquement fabriqués à la main, les rendant à la fois exclusifs et extrêmement coûteux à produire – d'où l'aura qui les entoure aujourd'hui. Mais l'exclusivité ne rime pas avec rentabilité. Ainsi, lorsque Wendelin Wiedeking a pris la tête de Porsche en 1993, il s'est rapidement attaqué aux inefficacités de production. La standardisation des pièces, la rationalisation des processus de fabrication et la réduction des coûts sont devenues les nouvelles priorités. Le sport automobile n'était donc plus une priorité absolue lorsque Porsche s'est engagé dans l'inconnu en adoptant un moteur à refroidissement par eau pour sa nouvelle génération de modèles. Ainsi, bien que le flat six de 3,4 litres de la 996 standard soit doté de doubles arbres à cames en tête par rangée et de quatre soupapes par cylindre, il manquait un élément essentiel pour la compétition : la lubrification par carter sec.

Mais Ampferer, ingénieur ingénieux et débrouillard, trouva une solution astucieuse : plutôt que de repenser entiè- →

Le légendaire moteur Mezger dans sa première itération. Il produisait alors 360 ch.

Roland Kussmaul possède l'un des plus beaux CV de l'histoire de l'ingénierie porsche.

Kussmaul testant la 930 Turbo.

Kussmaul au Monte-Carlo 1981.

Kussmaul et Wolf-Hendrik Unger au Paris-Dakar 1986.

S GO 9961

L'aileron en pince de crabe était fabriqué par D.Moris, un fournisseur français.

rement le moteur économique de la 996, pourquoi ne pas utiliser une version modifiée du bloc développé pour le programme de compétition de la 911 GT1 ? Ce fut un coup de maître pour deux raisons. Premièrement, cela permit à Porsche Motorsport d'établir un lien direct entre le coûteux programme GT1 et ses voitures de route, renforçant ainsi l'héritage sportif de la marque. Deuxièmement, cette solution était évolutive. Le moteur de la GT1 partageant son bloc et son vilebrequin avec l'ancienne 993 à refroidissement par air, Ampferer réalisa que peu de modifications seraient nécessaires pour développer une version suralimentée destinée à la future 996 Turbo. Cela signifiait que les coûts de développement de la GT3 – y compris les ajustements comme le montage du réservoir de carter sec directement sur le bloc moteur plutôt que sur le châssis – pourraient être amortis sur une production plus longue. Si presque chaque décision technique devait être minutieusement justifiée auprès du conseil d'administration de Porsche, d'un point de vue extérieur, la GT3 fut un véritable coup de génie en matière d'image. Elle permit à Porsche de démontrer que même la 996, produite en grande série et considérée comme plus aseptisée, possédait un véritable ADN de compétition. Comme l'a souligné le Britannique Chris Harris dans son essai publié dans Autocar en août 1999 : *« La GT3 est la réponse de Porsche aux critiques affirmant que la dernière 911 a vendu son âme pour une vie plus facile ».*

La GT3 est la réponse aux critiques disant que la 911 a vendu son âme.

Dans sa livrée Rouge Indien, la 996 GT3 phase 1 du musée Porsche, préservée dans un état impeccable et affichant un faible kilométrage, est tout simplement spectaculaire dans le décor verdoyant des Alpes autrichiennes. Certes, son design est plus sobre comparé aux versions GT3 plus radicales qui ont suivi, et de nombreux passionnés regrettent encore que les acheteurs de l'époque aient pu équiper leur Carrera de jantes et d'un Aérokit similaires. Mais en y regardant de plus près, la 996 GT3 dégage un esprit que les Anglais appellent *« skunkworks »*. Autrement dit, comme si elle avait été développée après les heures de bureau avec des pièces empruntées à d'autres projets, sans que les ingénieurs n'en disent rien à leur direction. La manière dont ses jantes à dix branches et à voile fendu remplissent parfaitement les passages de roues, et la faible garde au sol de son bouclier avant à peine capable d'éviter le contact avec le bitume, lui donnent l'allure incontestable d'une voiture de route mise au point par des ingénieurs de course. Quant à son discret aileron arrière peint couleur carrosserie, il peut sembler modeste à côté des monstres à col de cygne d'aujourd'hui, mais il n'aurait jamais vu le jour sans la ténacité de Roland Kussmaul. Vêtu de son polo Porsche gris emblématique, Roland plisse les yeux sous le soleil matinal en racontant une bataille clé du projet : *« Le président n'aimait pas l'aileron. Il le trouvait laid et a dit :* "Ce n'est pas l'image de Porsche. Ne peut-on pas s'en passer ?" *J'ai expliqué que nous en avions besoin pour l'Autobahn. À 300 km/h, si je dois changer de file, la voiture a besoin d'appui aérodynamique pour garantir sa sécurité et sa stabilité. »* Roland a remporté cette bataille et, fidèle à lui-même, il a ajouté un discret « Gurney flap » pour affiner l'équilibre aérodynamique. *« Cet élément n'était pas présent sur les voitures équipées du kit aéro standard »*, remarque-t-il avec un sourire.

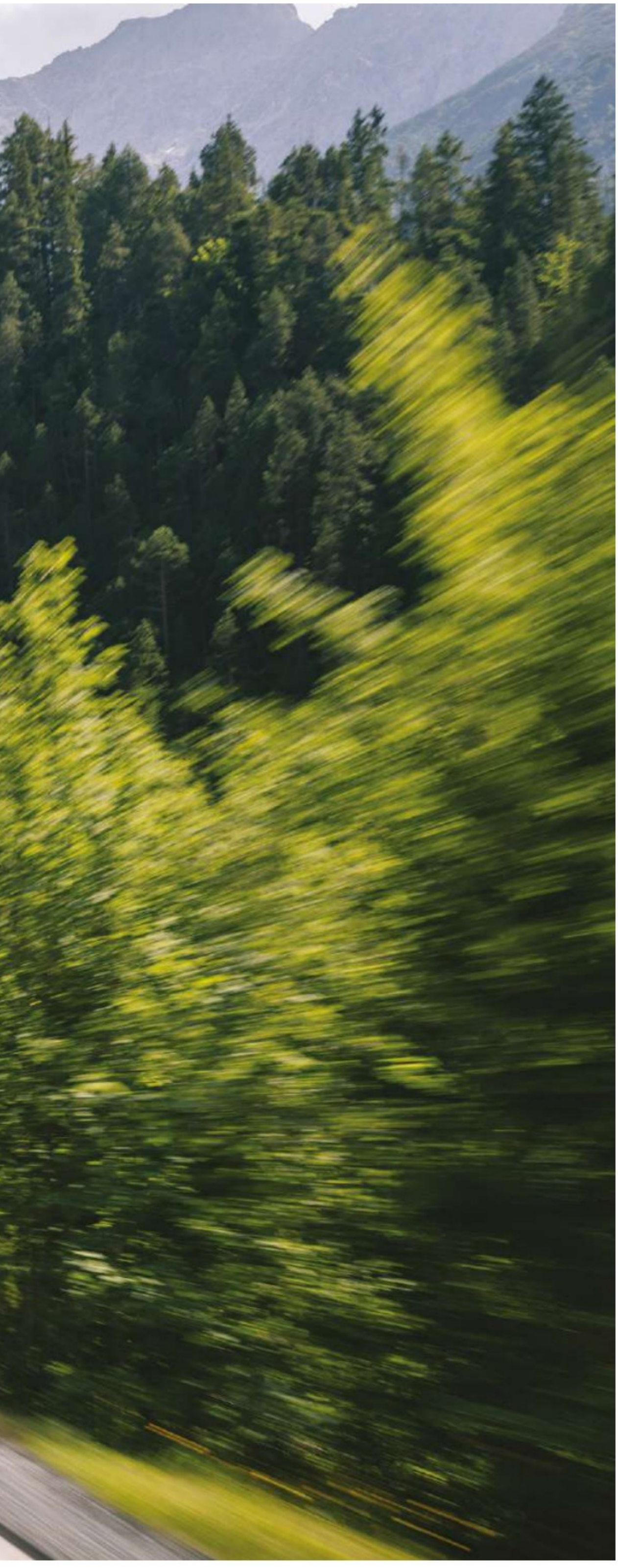
Mais ce ne fut pas la fin de ses confrontations avec la direction au cours du développement de la voiture : *« J'ai même dû me battre pour le volant moteur monomasse. Il provoquait un bruit de cliquetis au ralenti dans la boîte de vitesses, et les dirigeants craignaient que les clients pensent que la voiture était défectueuse. Nous avons donc trouvé un compromis : la GT3 standard recevait un volant moteur bimasse, tandis que la version Club Sport bénéficiait du monomasse avec un embrayage de course. Avec le temps, on a bien vu que les passionnés recherchaient les modèles Clubsport. »* La 996 GT3 du musée n'est pas une version Clubsport, elle fait donc l'impasse sur l'arceau de sécurité, les harnais six points, l'extincteur et le volant moteur monomasse âprement défendu par Ro- →

LES DEVOIRS DE ROLAND KUSSMAUL SUR LA GT3

La 996 GT3 RS est ce qui arrive lorsqu'un ingénieur en chef, après des années d'attente, reçoit enfin le feu vert pour donner libre cours à son obsession pour la légèreté. Jetez un œil au capot, et au lieu de l'emblématique blason Porsche en métal, il n'y a qu'un simple autocollant. Ouvrez-le, et vous découvrirez que la doublure est une fine feuille de carbone, plutôt que le traditionnel bac en plastique recouvert de moquette. De même, regarder à travers la lunette arrière en Perspex donne l'impression d'observer un mirage de vapeur d'essence. Le résultat ? Une voiture qui pèse 50 kg de moins que la GT3 Clubsport phase 2 – une machine extrême. Mais apparemment pas assez pour empêcher Roland Kussmaul, 81 ans, de parcourir toute la distance entre Stuttgart et les Alpes autrichiennes au volant de sa précieuse 996 GT3 RS.

Il rit lorsque je salue son engagement. *« C'est une voiture »*, répond-il en haussant les épaules. *« Il suffit de la conduire. Même si elle fait "clac, clac, clac" sur la route – j'ai remplacé les silentblocs en caoutchouc d'origine par des versions rigides. »* Son périple jusqu'au col de Hahntennjoch a fait franchir la barre des 74 000 kilomètres à son compteur kilométrique, ce qui en fait probablement l'un des exemplaires les plus kilométrés de la planète. Les collectionneurs Porsche doivent grimacer rien qu'à l'idée, mais Roland n'a aucune intention de la vendre – et même s'il le voulait, le kilométrage n'aurait pas d'importance. Pourquoi ? Parce que cette GT3 n'est pas une RS comme les autres. *« C'est la toute première qui ait été produite »*, explique-t-il, un sourire en coin, en ouvrant la portière ultralégère pour en sortir une brochure. *« Nous avons réalisé tous les tests finaux avec ma voiture – nous l'avons emmenée à Nardo pour enregistrer officiellement ses accélérations et sa vitesse de pointe avant de valider le projet. Elle a aussi servi pour toutes les photos de presse. »* Alors, comment a-t-il réussi à immatriculer un prototype de préproduction, me demandez-vous ? *« Ah, ce n'est pas un prototype »*, corrige-t-il. *« À l'époque, nous avons simplement demandé aux gars de Zuffenhausen de nous fournir une voiture en avance sur la chaîne de production, afin que nous puissions en faire une RS. La coque elle-même est une 996 GT3 tout ce qu'il y a de plus standard. »* Roland évoque le développement de la voiture avec nostalgie, bien qu'il soupçonne que tout le monde dans l'équipe ne partageait pas son enthousiasme : *« Quand j'entrais dans l'atelier à Weissach, certains mécaniciens râlaient : "Oh non, voilà encore ce c***** !" Ils se souvenaient que je leur demandais pourquoi on ne pouvait pas utiliser des rondelles plus petites sous les écrous. Sur une voiture de rallye, on ne gagne pas 10 ou 20 kg d'un coup – on gratte gramme par gramme. Je n'étais pas toujours très populaire. »* Et son obsession pour l'allègement ne s'est pas arrêtée après la mise en production de la GT3 RS. Alors que nous faisons le tour de sa voiture, Roland soulève le capot moteur. *« Sur le modèle standard, il y a un ventilateur monté ici. Il se met en marche lorsque la température monte trop haut pour refroidir l'alternateur. Mais j'ai demandé qu'on le retire – ça faisait gagner 3 kg »*, dit-il avec un clin d'œil.

La seule assistance électronique de la 996 GT3 est l'ABS. Aujourd'hui, cela serait inconcevable.



land. Pour autant, cela ne signifie pas que l'intérieur respire l'opulence. Une fois installé derrière le volant parfaitement positionné, il est difficile de croire que certains journalistes de l'époque trouvaient la 996 trop moderne et luxueuse par rapport à la 993. Car, selon les standards d'aujourd'hui, l'habitacle semble rudimentaire. On y trouve trois pédales, une boîte manuelle à six rapports, des compteurs analogiques, une radio… et c'est à peu près tout. Pourtant, cette simplicité est rafraîchissante. Comparée à une GT3 moderne, il n'y a ni écrans numériques distrayants, ni chronomètre de circuit, ni indicateur de force G. Il n'y a même aucun contrôle de traction ou programme de stabilité électronique. La seule assistance au pilotage est l'ABS. Comme le fait remarquer Roland : *« Il n'y a personne pour vous aider. Vous êtes le seul maître à bord. »* Un rappel salutaire pour y aller progressivement et prendre le temps de s'adapter… Mais plus facile à dire qu'à faire lorsque votre itinéraire commence au sommet du col de Hahntennjoch. Heureusement, quelques kilomètres suffisent pour cerner les limites de la GT3. En réalité, si vous ne le saviez pas déjà, vous devineriez immédiatement où se trouve le moteur dès la première série d'épingles. On ne peut pas simplement freiner tard et jeter l'avant au point de corde. Si l'on s'y essaie, l'avant sous-vire et refuse de suivre la trajectoire prévue. À la place, il faut freiner tôt, laisser le nez s'asseoir, puis inscrire la voiture en levant légèrement le pied, en utilisant la répartition du poids vers l'arrière pour faire pivoter la voiture, avant de réaccélérer franchement pour une sortie propre. Si vous êtes habitué aux voitures de haute performance modernes, il faut un certain temps d'adaptation, mais l'avantage, c'est que vous pouvez vous amuser à des vitesses plus basses.

Difficile d'imaginer que la 996 paraissait trop moderne à l'époque.

On comprend vite ce que signifie piloter une voiture, plutôt que simplement la guider. Si vous n'êtes pas concentré, si vous ne lisez pas la route, si vous ne surveillez ni votre vitesse ni votre régime moteur, la 996 peut sembler capricieuse et exigeante. Mais si vous êtes attentif et à l'écoute de ce qu'elle vous raconte, alors elle vous offre l'une des expériences de conduite les plus immersives, quel que soit le prix. Mieux encore, on ne se sent pas particulièrement antisocial au volant d'une 996 sur une route de montagne étroite et sinueuse, en partie parce qu'elle est relativement compacte – plus étroite encore que l'actuelle Alpine A110. Cela laisse une certaine marge pour ajuster sa trajectoire sans empiéter sur l'autre voie.

Et puis, il y a le moteur. Comparé au flat six de 4,0 litres, développant près de 500 ch et grimpant jusqu'à 9 000 tr/min qui équipe une GT3 moderne, le 3,6 litres de 360 ch installé à l'arrière de la 996 semble presque sage au premier abord – on pourrait même aller jusqu'à dire qu'il paraît un peu endormi sous les 4 000 tr/min. Mais, encore une fois, c'est comme si la voiture vous donnait un coup de coude en vous disant : « Allez, arrête d'être paresseux, mets-y un peu d'énergie. »

Et c'est exactement ce que l'on fait : on descend de deux rapports et on grimpe dans les tours. Dès lors, le moteur se réveille et délivre une accélération irrésistible, mais sans brutalité, le genre de performance dont on peut pleinement profiter sans craindre pour son permis de conduire. Mieux encore, vers 5 000 tr/min, le grondement sourd laisse place à un hurlement profond, qui évolue progressive- ➔

L'habitacle reprend la planche de bord d'une 996.

Les baquets Recaro étaient une option assez recherchée aujourd'hui.

ment jusqu'à l'inimitable cri strident du flat six au-delà de 7 000 tr/min. C'est le genre de son qui donne envie de jouer avec la boîte six vitesses juste pour le plaisir. Même Roland, qui a parcouru plus de 200 kilomètres depuis sa maison près de Stuttgart dans sa propre 996 GT3 RS (voir encadré), ne peut pas résister à l'envie de reprendre le volant de la GT3 phase 1 en fin de journée. Disparu pendant une bonne demi-heure, il revient avec une déclaration qui va droit au cœur de cette voiture : *« Elle n'a pas le même mordant à l'avant que la mienne, et son réglage est bien plus souple, mais elle reste géniale à conduire. »* Conçue dans une période mouvementée, la 996 GT3 a été façonnée par Kussmaul, Kristen et Ampferer avec la volonté d'en faire la GT routière ultime. Mais avec un Directoire inquiet de l'accueil que le modèle allait recevoir, et des budgets surveillés de près, on sent que les ingénieurs auraient aimé pousser le concept encore plus loin. Oublions un instant qu'elle fut la première voiture de série à boucler un tour du Nürburgring en moins de huit minutes ou que sa version de compétition a remporté sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1999 : le simple fait que la version routière soit 30 kg plus lourde qu'une Carrera standard a dû tourmenter Kussmaul et son équipe. Pourtant, elle a laissé un héritage important et durable. Car ce que Porsche Motorsport a réussi à créer, c'est une voiture qui sonne juste : une voiture à la personnalité unique, imprévisible et attachante, un peu comme une vieille 911 refroidie par air, mais aussi rapide que l'on ne pourrait jamais en avoir besoin. Et si elle reste la GT3 la moins extrême jamais produite par Porsche, c'est justement ce qui en fait une formidable voiture de route. Son amortissement conciliant et son habitacle raffiné permettent d'apprécier chaque kilomètre, plutôt que de le subir. Porsche avait initialement prévu de produire seulement 1 350 exemplaires de la 996 GT3 phase 1, mais la demande a été telle que la production a été prolongée de plus de 500 unités supplémentaires, portant le total à 1 858 exemplaires. Les commandes affluaient pour cette voiture de course homologuée pour la route du XXIe siècle. Wendelin Wiedeking a pris acte de cet engouement en donnant son feu vert à la phase 2, plus extrême – une voiture qui marquera l'entrée du département GT sur le marché américain, aujourd'hui le plus grand pour les modèles estampillés GT. Alors, même si la GT3 originelle n'est peut-être pas la Porsche la plus recherchée ou la plus vénérée, elle a prouvé que la marque n'a jamais perdu de vue ce qui fait la grandeur d'une 911 en entrant dans l'ère du refroidissement par eau. Et ce faisant, elle a jeté les bases de ce que beaucoup considèrent comme l'une des meilleures lignées de voitures de sport jamais produites. ●

> Le concept GT3 aurait pu être poussé plus loin, mais il y avait des contraintes budgétaires.

MOSA FREIN
Clutches & Brakes

Grand stock permanent
Les meilleurs prix
Les meilleurs conseils

NEW

PAGID RACING

STREET +
sont des plaquettes de frein homologuées pour la route. Elles vous offrent des performances accrues lors de votre utilisation journalière.

Contactez-nous, on vous explique tout !

+32 81 73 32 73
mail@mosa-frein.be

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

AP RACING · brembo Racing BENELUX · FERODO RACING · PAGID RACING · SACHS PERFORMANCE · Zimmermann · CL BRAKES · PFC BRAKES · ENDLESS · tilton · STC SURFACE TRANSFORMS · Giro Disc RACING BRAKES AND TECHNOLOGY

Pimp my Porsche* Épisode 2

* Embellis ma Porsche.

Le mois dernier, j'ai lancé la « customisation » de trois Porsche accessibles, une 911 type 996, un Boxster S 986 et une 968 pour combler les amoureux des PMA. Vous avez été nombreux à réagir sur mes réseaux sociaux, à savoir mon compte Instagram et ma chaine YouTube. Et je dois avouer qu'au départ j'étais sceptique sur vos réactions. J'avais peur de me faire un peu dézinguer par notre communauté. Et au final, bien au contraire, certains d'entre vous m'ont même donné des idées testées sur leurs propres voitures. La bienveillance a donc été de mise sur la totalité de vos messages, donc un grand Merci à tous.

TEXTE : GRÉGORY GALIFFI - PHOTOS : DR

Les hostilités peuvent donc se poursuivre et je vais vous faire part des premières idées qui ressortent. Tout d'abord, afin de bien faire les choses, je me suis appuyé sur les conseils techniques de vrais professionnels. Car je peux avoir des idées, et rassurez-vous, ça ne manque pas, encore faut-il qu'elles soient réalisables ! Parmi mes pros, j'ai la chance d'avoir Benjamin Legrand, de l'atelier « Laugier Mécanique », un garage Porsche indépendant, qui a pignon sur rue à Paris dans le 17e. Pour les plus anciens d'entre nous, ce garage se trouve à l'exact emplacement de feu le garage Dizier, présent depuis plus de cinquante ans au service des Porsche. Benjamin, la trentaine, se réfère intelligemment à Nicolas Ezannic, grand spécialiste Porsche, que les amateurs bretons et alentours connaissent depuis de très longues années. Nico, que je connais aussi, en plus d'être un homme adorable, a une connaissance encyclopédique de la marque, avec plus de quarante années d'expérience. Parmi nos experts, j'ai également la chance de compter sur Baptiste Lurier, qui est en charge de 9-Evo, distributeur de pièces Porsche, mais aussi à la tête d'Evox, spécialiste des échappements, davantage sur les modèles récents. Toujours au chapitre échappement, j'ai l'immense plaisir de connaître depuis de nombreuses années, un autre nom que vous connaissez forcément, Martin Scart. Martin est un homme précieux qui peut nous apporter son expertise sur tout type de Porsche. Il sait faire des miracles sur les modernes aussi bien que sur les anciennes.

Sur le Boxster S, les solutions sont assez vite arrivées. Baptiste et Benjamin se connaissent bien, Ben m'a clairement annoncé que le silencieux Sport proposé par Evox apporte la petite touche de sportivité sonore, permet de ga-

Concernant le Boxster, nous avons l'embarras du choix pour passer en 18", et je vous laisse me faire votre retour ! N'hésitez surtout pas à m'écrire sur Instagram sur @gregory_galiffi. Vous pouvez également visionner ma vidéo YouTube sur @GregGaliffi afin de mieux comprendre notre recherche.

gner quelques kilos au bon endroit, et que question prix, on sera super raisonnable. Avec une enveloppe de 1 149 € hors pose, je vous confirme que je vais respecter le deal conclu avec le propriétaire du Boxster qui n'a pas un portefeuille méga-extensible. Les deux compères se sont également penchés sur les suspensions. Mais concernant l'amortissement, je vais solliciter un autre contact, à savoir Stéphane Ducreau, le boss de Koni France. J'ai aussi la chance de très bien le connaître, car il m'a longtemps aidé pour préparer des autos afin de participer au Tour Auto. Steph a notamment la grande qualité de toujours trouver le meilleur rapport qualité/prix, et s'il ne sait pas faire, il le dit très vite. Autre suggestion de la part de Ben, mais je soupçonne l'ami Nicolas Ezannic d'y être pour quelque chose, pourquoi ne pas installer un Quick-Shift, comme Porsche le propose en option dans le catalogue Porsche Exclusive, sous la référence XCZ.

Forcément, je leur ai rappelé que sur le Boxster, nous devions être raisonnables pour ne pas exploser l'enveloppe de son jeune propriétaire passionné, et primo-accédant. Et j'avoue avoir été extrêmement surpris quand Baptiste m'a annoncé que ça ne valait que 379 €, après il y a un peu de boulot pour l'installer, mais ça pourrait être vraiment sympa.

D'ailleurs, l'avantage d'avoir une bande de furieux comme celle-ci, c'est que toutes leurs idées reflètent, une fois encore, l'esprit Porsche. Depuis le départ, on n'invente rien, on s'inspire juste de ce que la marque proposait déjà en option à l'époque. D'ailleurs, pour les roues, même combat, nous avons décidé de partir sur une majoration en 18'', et nous allons vous demander conseil avec trois propositions « 100 % Porsche » en accessoire d'époque. Surtout, n'hésitez pas à nous écrire sur les réseaux, les miens : @GregGaliffi sur YouTube et @gregory_galiffi sur Instagram, mais aussi l'Insta de *Flat 6* : @Flat6mag ! →

Concernant les intérieurs, c'est un peu plus difficile. Les sièges baquets coques d'origine Porsche sont souvent vendus une petite fortune. Ça risque forcément de nous faire exploser le budget, mais j'avoue que cela me turlupine énormément, même si c'est un gros investissement, quel que soit le modèle.

Concernant, la 968, la partition s'annonce moins évidente, car comme l'auto a été peu produite, les modifications proposées par les spécialistes en pièces de seconde monte sont moins importantes. Une fois encore, nous allons essayer de puiser dans l'histoire de cette auto, que j'aime tout particulièrement. Comme je vous le disais, le mois dernier, il existait le fameux châssis Sport, sous le code M030. Après vérification auprès de Nicolas Weber, le patron de Porsche Classic Rouen, que j'ai appelé en catastrophe, j'ai eu confirmation que c'était Koni, à l'époque, qui fabriquaient cette option. Dans la foulée, Stéphane Ducreau, toujours extrêmement réactif, m'a immédiatement annoncé qu'il allait voir avec l'usine en Hollande s'il était encore possible de nous fournir le même kit avec les spécificités originales. Dans le cas contraire, il m'a assuré qu'il y aura forcément une solution d'amortisseurs adaptables à cette auto.

Forcément, je me suis cependant inquiété sur le prix final et là aussi, j'ai été soulagé quand Steph m'a annoncé que le budget devrait tourner autour de 1 200 euros, sauf exception. Afin de compléter notre M030, j'aimerais beaucoup pouvoir me procurer des étriers avant de 944 Turbo ou de 928 S4, mais pour l'instant, je fais chou blanc, en fouillant sur les petites annonces. En neuf, cela risque de représenter un trop gros billet à rajouter, là encore, il faut que je me renseigne auprès de 9-Evo.

Au final, nous ne changerons, peut-être, que les plaquettes arrière pour celles majorées, histoire de se rapprocher un peu plus d'un full M030 d'époque. Concernant l'échappement, Martin Scart a déjà développé la ligne parfaite. Car autant une 968 à rouler est fantastique, autant sa sonorité est décevante. Il m'explique qu'il existe dans sa gamme un échappement qui nous ferait gagner à peu près 20 kilos sur la balance et donnerait de la voix à ce gros 4 cylindres 3 litres. J'ai vraiment hâte de voir ce que cela peut donner, mais la fabrication française et la qualité de Scart a un prix, entre 2 040 € et 2 140 €, à voir si ça rentre dans mon enveloppe de départ.

Enfin, pour les roues, c'est sûrement celle des trois autos concernées qui m'a donné le plus de fil à retordre. Je voulais vraiment trouver quelque chose d'exclusif, d'original et de respectueux de la période. Et c'est grâce à vous que j'ai

Le choix des jantes RUF est une excellente idée, et les peindre de la couleur de notre 968 va apporter le petit côté Waouhhh, tant attendu !

Je voulais vraiment trouver quelque chose d'exclusif, d'original et de respectueux de la période.

Notre choix de jantes pour la 911 devrait être celui-ci : le modèle Sport Classic II, option XRB. Ces BBS proposées à l'époque d'abord sur 993, puis 996 pèsent entre 6 kilos (avant) et 7 kilos (arrière) de moins que la monte d'origine. On gagnerait au total 26 kilos sur les masses suspendues, ce qui est colossal.

trouvé la meilleure solution. Il va falloir ensuite trouver une société spécialisée dans la rénovation de jantes qui sache dévoiler, recharger si besoin et parfaitement refaire nos roues, mais encore une fois, je fais confiance à nos pros pour me dégoter l'adresse idéale. Du coup, Charles, l'un des lecteurs de *Flat 6* m'a suggéré d'installer des jantes Ruf en 17'', que le fameux préparateur allemand mettait en lieu et place des jantes Cup 17'' des 911 type 964. La période est bien sûr la même et les dimensions sont parfaites. Et comme, une bonne idée ne vient jamais seule, il m'a dit qu'il pouvait me filer un coup de main pour trouver un set authentique. Un copain à lui serait peut-être enclin à s'en libérer. Plus légères, elles vont vraiment faire la différence, d'autant que l'idée serait de les peindre de la couleur de la carrosserie, à l'exception du contour, qui resterait poli. On reprendrait un peu l'esprit des Club Sport, qui avaient également des jantes Cup peintes.

Pour finir, notre troisième égérie, la 996, qui sort désormais du purgatoire dans lequel elle a été plongée de trop nombreuses années. D'ailleurs, lors de la conversation avec Nicolas, notre « BPB », comprenez « Bible Porsche de Bretagne », il nous a confirmé que c'était vraiment une auto top à rouler, et qu'aujourd'hui elle était la seule 911 encore véritablement abordable. Sur ses conseils, Ben et Baptiste se sont donc penchés sur l'option X51. Il s'agit pour ceux qui savent de l'optimisation usine sur moteur atmo. D'ailleurs petit rappel pratique, on parle de X50, lorsqu'il s'agit d'un « kit puissance usine » sur les versions Turbo. Concernant notre 996 phase 1, il s'avère que les moteurs 3,4 litres de 300 ch ont eu extrêmement rarement cette option, un peu plus répandue sur les 996.2 en 3,6 litres. Nicolas nous a confirmé notamment que les versions « Millennium », sorties en 2000, avaient bien souvent eu ce kit en série, portant la puissance à 320 ch. Il nous a aussi confirmé que le bas moteur était inchangé et que c'était juste sur le haut moteur que le travail avait été fait. Sur cette génération, les motoristes maison ont notamment poli les culasses, et fait un gros travail sur le gavage du moteur et l'évacuation des gaz. Baptiste de chez 9-EVO et Evox nous a immédiatement parlé d'une chambre d'admission directe en alu et d'un papillon plus gros type GT3 utilisés à l'époque. Cette modi- →

Cette chambre d'admission en aluminium en forme de Y, couplée avec un boîtier papillon type GT3, devrait garantir une optimisation du mélange air-essence dans le moteur. Si on ajoute à cela un échappement Sport permettant une meilleure libération des gaz, l'agrément du bloc 3 litres 4 sera forcément transfiguré. Et nous devrions également gagner pas mal de couple au passage.

Sur la 996 noir intérieur noir, nous aurions pu imaginer un covering afin de la changer de couleur, mais j'imagine davantage cela sur une auto plus typée Sport qu'une simple Carrera 2 ! Sans oublier que cela représente aussi un bon investissement supplémentaire.

fication apporte un meilleur rendement au moteur, mais elle est indubitablement couplée à des silencieux Sport et à un filtre à air idoine. Au final, notre 996 va gagner en souplesse et surtout sa plage d'utilisation sera élargie. Ce que j'adore dans ces projets croisés, c'est que nous allons « customiser » nos trois autos en respectant l'ADN Porsche. On ne fait qu'appliquer ce que les ingénieurs du département « Porsche Exclusive » de l'époque avaient déjà imaginé. Quand on a affaire à des pros, passionnés de la marque, on gagne un temps précieux. Et surtout, ça évite également de faire de grosses « conneries », type tuning de mauvais goût. Là aussi, j'ai été surpris par le prix très correct du kit complet d'admission à moins de 1 500 € hors pose. Pour ce qui est des roues, on est déjà en 18'' sur notre 911, mais on risque de faire une petite modification, juste pour le look, mais aussi le poids. L'idée est de trouver un modèle proposé en accessoire à l'époque, et de revendre celles que nous avons, histoire ne de pas trop exploser le budget. La bonne nouvelle, c'est que nous pourrons remettre nos pneus, car la dimension restera identique. On va juste un peu tricher pour donner du muscle à notre 996, en rajoutant des entretoises en alu. Si on n'excède pas 5 mm à l'avant et maxi 7 mm à l'arrière, on devrait pouvoir conserver la visserie d'origine, faire encore quelques petites économies au passage, et surtout respecter l'option d'époque XRP, qui rajoutait des élargisseurs de voie de 5 mm.

Chez Porsche, la liste des options exclusives n'a quasiment aucune limite ! Parmi les plus recherchées, il y a le code XCZ, appelé « débattement court » par certains, ou « réducteur de course » par d'autres. Aujourd'hui, il est tout à fait possible de faire la modification et de profiter d'un maniement du levier de vitesse encore plus jouissif.

Enfin, vous aurez compris que je réfléchis à « pimper » ces autos avec le maximum d'accessoires que Porsche proposait au catalogue. Le problème, c'est que ces options étaient souvent très couteuses. Je pense notamment aux sièges Sport à coque peinte et au volant Club Sport que les 968 CS avaient. On regarde aussi des sièges Sport à coque pour la 996, ce sont d'ailleurs, les mêmes que ceux dont dispose ici le Boxster (code option 375-376). Et pour ce dernier, on a même découvert, grâce à Nico, qu'il existait une option hyper rare d'époque, un double bossage, baptisé « Speedster Tail ». Mais dans tous les cas, on risque de se lancer dans des frais trop importants, à moins que l'on ait de la chance en fouillant dans les petites annonces.

Une fois encore, je compte sur vous pour nous donner vos impressions sur cette aventure. Si vous avez d'autres idées ou des solutions à nous fournir, n'hésitez pas à me contacter, soit *via Flat 6*, soit en passant une fois encore directement par mes réseaux sociaux : @gregory_galiffi (Instagram) et @GregGaliffi (YouTube). ●

BACHMANN
EYEWEAR

Lunettes de soleil 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.

#fernandbachmann

boutique en ligne
www.fernandbachmann.com

SCAN ME

Client BtoB
www.bachmann-collection.com

Concentration

PORSCH'COLOR À HONFLEUR *8e ÉDITION*

Nous sommes partis à la (re)découverte de cette étonnante et charmante concentration, qui peut se targuer d'être l'événement Porsche le plus rassembleur de France, alors qu'il est organisé par une petite association. Voilà qui méritait une visite et des éclaircissements, et nous n'avons pas été déçus !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

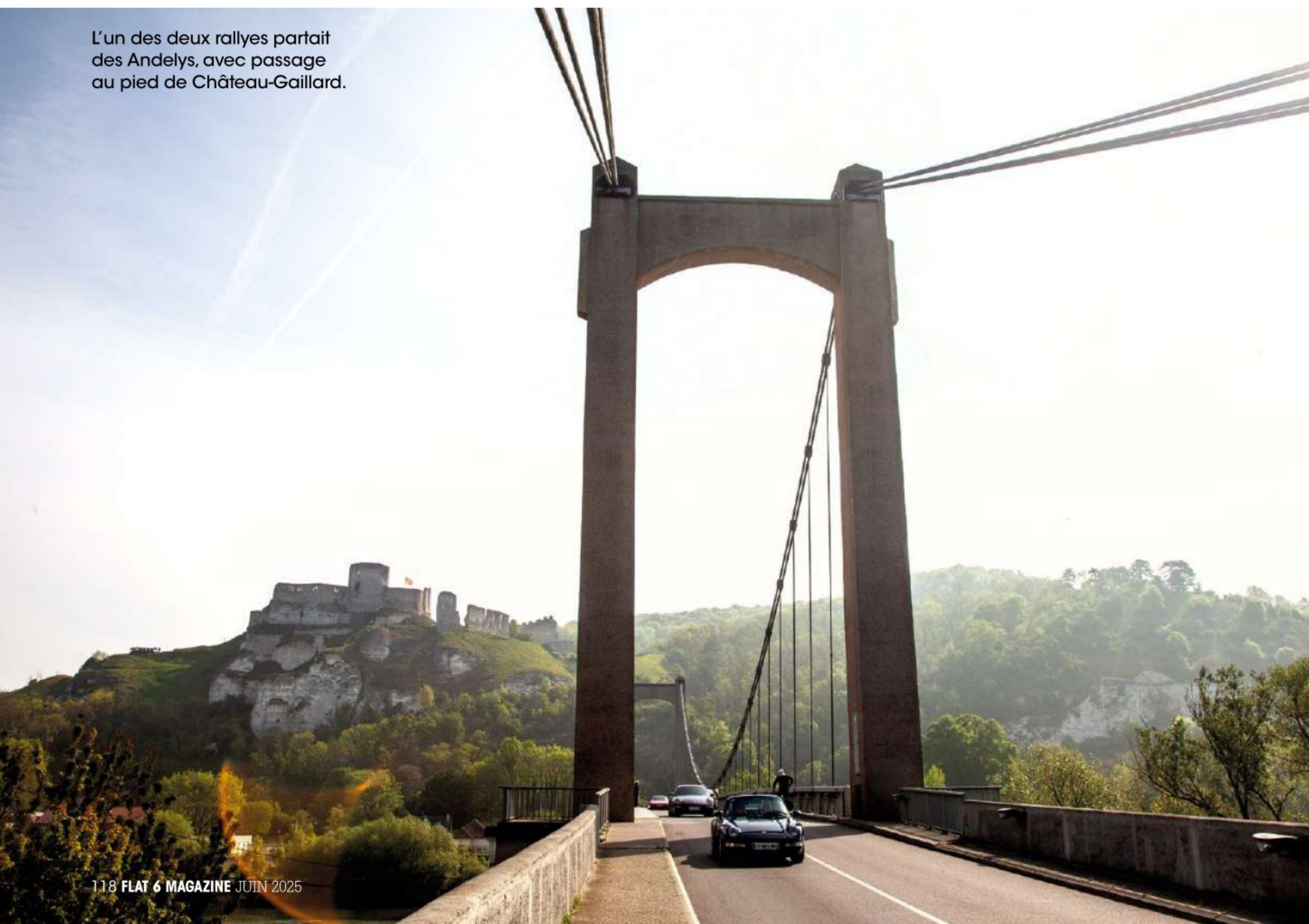
Bref historique de cette manifestation, créée en 2016 par l'Amicale Porschistes Normandie, un club non officiel, qui a eu l'audace de lancer un événement pour le moins original, initialement ciblé sur les couleurs, dans le cadre magique, enchanteur et si inspirant pour les artistes, d'Honfleur, sur la côte normande. Cette première édition, nous y étions, avec notre spécialiste des couleurs, Dominique Maroni. Et c'est un très bon souvenir : malgré le froid et la pluie, la vision de ces Porsche colorées mises en valeur un peu partout à l'intérieur même de la vieille ville d'Honfleur, cela avait une sacrée gueule ! Hélas, cette belle initiative a été perturbée dès la deuxième édition, entre autres parce que la municipalité d'Honfleur, désireuse de poursuivre l'événement, ne souhaitait plus que les Porsche soient garées en vieille ville. Trop lourd, trop compliqué à gérer. Du coup, elles ont migré de l'autre côté du bassin. Moins sexy, mais plus pratique. Et plus facile à gérer, y compris pour les organisateurs. Lesquels ont d'abord souhaité séparer les Porsche colorées des autres, avant d'abandonner cette idée, bonne sur le papier, mais discriminante pour tous ceux qui avaient envie de venir en Porsche non colorées.

Il serait trop long, et inintéressant, de vous expliquer pourquoi nous n'y sommes jamais retournés depuis la première édition. Parmi les éléments, impossible cependant de ne pas évoquer la tension existante entre les organisateurs du magnifique Casting de Deauville et ceux du Porsch'Color à Honfleur. Pour ceux qui ne maîtrisent pas bien leur géographie normande, il faut savoir que ces deux villes ne sont distantes que de 20 kilomètres ! Fort heureusement, le temps a passé, les présidents des deux clubs ont changé, et tous deux ont souhaité repartir sur une base saine, avec une parfaite entente et un respect mutuel. Dans la bouche d'Emmanuel Diers, le président du club Porsche Normandie (le club officiel, donc), le discours est très clair : « *Plus il y a de concentrations Porsche, mieux se porte notre passion. Il y a de la place pour tout le monde !* » Discours identique pour Hugues Dorsner, Président de l'Amicale. Sur cette base intelligente et totalement assainie, nous sommes donc devenus partenaires du Porsch'Color, en plus du Casting, et l'on m'y a envoyé en reportage, curieux que j'étais de découvrir ce qu'était devenu cet événement.

> Plus il y a de concentrations Porsche, mieux se porte notre passion.

DEUX ÉVÉNEMENTS TOTALEMENT DIFFÉRENTS

Alors, c'est quoi, les différences entre le Casting et le Porsch'Color ? Cette question, elle m'a beaucoup été posée, et pour éluder définitivement la question, je répondrai ceci : les deux événements sont aussi différents l'un de



L'un des deux rallyes partait des Andelys, avec passage au pied de Château-Gaillard.

l'autre que les villes de Deauville et d'Honfleur le sont ! Est-ce clair ? Les deux ont leurs charmes, leurs particularités, on peut préférer l'une à l'autre (et vice-versa), mais elles se complètent et ne se ressemblent aucunement.

Cela étant posé, concentrons-nous maintenant sur cette édition du Porsch'Color qui s'est tenue les 26 et 27 avril, et qui a bénéficié d'une météo très favorable, contrairement à 2024, contrariée par la pluie. L'événement se déroule sur deux jours : au programme du samedi, un double rallye imposant, emmenant les participants des Andelys ou de Bagnoles de l'Orne jusqu'à Honfleur, soit autour des 170 kilomètres dans les deux cas. Et comme il y a 300 inscrits dans l'un, et 135 dans l'autre, vous imaginez ce que cela impose comme organisation ! En fait, la bonne idée est de convoquer les participants dans des tranches horaires précises, étalées sur une bonne partie de la matinée, et de les faire partir sans trop traîner. Ensuite, ils sont entièrement libres de faire ce qu'ils veulent. Pas de notion de régularité, pas de jeu photos, juste un roulage sur de →

Photo : Claudie Jarcqmarcq

Départ du second rallye, à Bagnoles-de-l'Orne.

993 S jaune et jolies maisons normandes, au Bec-Hellouin.

Les responsables de l'organisation, de gauche à droite : Gérard Lavigne, Hugues Dorsner et Pascal Triplet.

Le passage par le village du Bec-Hellouin a été très apprécié.

Parking au départ des Andelys.

Nombreux sont ceux qui se sont arrêtés en route pour une pause déjeuner !

La fanfare Mona Lisa Klaxon a animé l'après-midi du samedi.

Vue partielle du parking le dimanche, prise de la grande roue.

très belles petites routes, chacun s'arrête quand il veut, pour boire un verre, déjeuner dans un des restaurants présents sur le parcours, ou même pique-niquer entre amis, profitant des conditions printanières. Ce qui, au final, fait arriver un bon nombre de participants en deuxième partie d'après-midi à Honfleur. De mon côté, j'ai suivi le parcours au départ des Andelys, vraiment agréable, avec une véritable orgie de champs de colza bien jaunes, d'arbres fruitiers en fleurs épanouies, de beaux paysages, et de villages tous plus beaux les uns que les autres. Le passage par le charmant village du Bec-Hellouin a été particulièrement apprécié de tous, ainsi que la pause finale au bord du lac de Pont-L'Évêque. Le tout avec un road book pointu, mais de qualité.

À ce stade, il est bon de préciser que l'Amicale Porschiste Normandie est un petit club ne comptant que 45 membres ! C'en est difficile à croire, mais c'est la vérité. Comment un aussi petit club peut-il organiser un aussi gros événement ? Hugues Dorsner nous livre quelques éléments de réponses : *« Au sein de l'Amicale, nous sommes un petit groupe de personnes vraiment motivées. Dès le mois de septembre, on travaille sur l'édition qui aura lieu en avril, et on ne lâche rien. De mon côté, j'ai hérité de la présidence, donc de l'organisation, de manière un peu inattendue, en 2019. Ce ne devait être qu'un intérim, mais je suis finalement toujours là. Je confirme que c'est vraiment un gros travail, mais nous avons des soutiens, un bon nombre de partenaires, et je dois souligner que la ville d'Honfleur joue vraiment bien le jeu, en nous réservant l'immense parking qui se trouve de l'autre côté du bassin, et en nous aidant pour une bonne partie de la logistique. »* Et Gérard Lavigne, vice-président de l'amicale, également très impliqué, d'ajouter : *« Concernant les dossiers d'inscription, tout est géré par un logiciel qui nous facilite bien la tâche. Et pour le week-end de l'événement, nous avons une cinquantaine de bénévoles qui nous aident. »*

632 Porsche étaient dûment inscrites.

LA MAGIE DES LIEUX

On ne peut que le constater : les grands événements Porsche, en France, sont indissociables des lieux où ils sont organisés, l'exemple parfait étant l'osmose entre le Paradis Porsche et Saint-Tropez. Les liens indissociables entre Deauville et le Casting sont aussi une évidence. Pour le Porsch'Color, l'intégration à Honfleur est la clé de sa réussite. Ce sont des lieux magiques, incontournables, où l'on aime retourner, et qui ont une cote d'amour digne de celles que nous ressentons pour la marque Porsche. Le cadre est merveilleux, et participe complètement à l'envie de venir. Mais ce n'est bien sûr pas la seule clé de la réussite du Porsch'Color. Si chaque année, la manifestation grandit et ne cesse de battre ses records de participants, c'est pour tout un tas d'autres raisons. Déjà le prix d'inscription, qui n'est que de 48 € pour être présent sur le parking. Plus 38 € si on veut participer au rallye, et une somme très raisonnable si on tient à être de la soirée de gala, qui a compté quelques 500 convives dans le cadre magique des Greniers à sel, l'une des perles de la petite ville d'Honfleur. Soirée durant laquelle se déroule une tombola, avec la participation de BRM, le premier prix étant un tableau de l'artiste-Porschiste si apprécié, Daniel Lallemand.

De ce fait, le dimanche prend des airs de très grosse concentration : 632 Porsche étaient dûment inscrites, ce qui est, sauf erreur de notre part, le plus gros score pour une concentration française. Et si l'on excepte, bien sûr, Le Mans Classic, qui en attire autour de 1 000, mais ce n'est pas une concentration exclusivement Porsche. Ce score ne cessant de grossir, continuera-t-il de le faire ? La réponse d'Hugues Dorsner est claire : *« Au sein de notre amicale, certains aimeraient qu'elle grandisse encore, mais il y a un moment où il faut savoir s'arrêter, avant que cela ne devienne ingérable. Je pense que nous avons atteint notre maxi raisonnable. On pourrait encore tirer jusqu'à 650, mais le parking* →

Les 25 ans de la GT3 étaient célébrés cette année, permettant ici de voir plusieurs versions, dont une GT2, le tout avec le vieux port en fond !

n'est pas extensible, et c'est vraiment déjà très bien ainsi. » Il faut d'ailleurs observer qu'il n'est jamais 100 % plein à un instant T, durant cette journée de dimanche, parce que les participants sont libres d'aller et venir, de rentrer et de sortir. Cela donne d'ailleurs un supplément de vie, et offre l'impression que le parking ne cesse de se renouveler régulièrement. Là, vous me posez la question : et que se passe-t-il donc, sur ce parking ? Tout, et rien à la fois. À savoir que l'idée de base, qui a fait le succès de la gigantesque concentration de Dinslaken, en Allemagne, c'est d'abord et avant tout le plaisir de se retrouver, et de voir plein de Porsche. On arpente le parking, à la recherche de quelques belles couleurs, de l'une ou l'autre perle rare, on fait un tour dans la grande roue, avec vue imprenable, on se promène dans le village, et, bien sûr, on se balade dans Honfleur. Il suffit pour cela de traverser le pont qui sépare le parking de la ville, et on y est directement.

Une partie des convives, samedi soir, dans les spectaculaires Greniers à sel.

ON VIENT DE PARTOUT

47 départements français sont représentés dans les inscrits, mais on compte aussi un bon nombre de Belges, de Luxembourgeois, d'Anglais, et même d'Allemands et de Suisses. Preuve du succès de cet événement. Et si Porsche n'est pas officiellement présent, on note la présence de l'ACO (Automobile Club de l'Ouest), avec son camion-podium, fidèle partenaire du Porsch'Color, de Michel Nourry, qui exposait l'une de ses Porsche de course, et qui ne fait pas du tout ses presque 80 printemps ! Le village est également bien fourni, avec un bon nombre d'exposants, mais aussi de quoi se nourrir, les food trucks étant de sortie. Tout mis bout à bout, cela vous fait passer une très belle journée, sans que jamais l'ennui ne pointe le bout de son nez. Et côté ambiance, tout le monde est heureux, détendu et passionné, que demander de plus ?

Un commentateur, Laurent Hauguel, est également chargé d'animer l'ensemble de la journée. À noter quand même un carré réservé aux 25 ans de la GT3, pile face au bassin, ce qui les mettait bien en valeur. Et bien sûr, facteur indispensable de la réussite d'un événement : la météo. La même chose sous la pluie, c'est tout de suite différent, mais comme évoqué plus haut, l'édition 2024 a été perturbée par la pluie, et cela n'a pas empêché les Porschistes de revenir encore plus nombreux cette année.

Au final, j'ai été très heureux que l'on me sorte une nouvelle fois de ma retraite (eh, les copains, n'abusez pas, quand même !) pour redécouvrir ce Porsch'Color nouvelle mouture, qui a gagné en maturité, en volume, en sérénité, et qui mérite vraiment qu'on s'y intéresse au même titre que tous ces autres grands meetings Porsche dont regorge notre beau pays. Cette réussite et cette abondance qui font la particularité de la France, et qui ne cessent d'étonner les Allemands eux-mêmes. La joyeuse équipe de passionnés qui se défonce pour organiser une concentration unique en son genre est en tout cas vraiment à féliciter. Le mot de la fin revient à Hugues Dorsner, qui résume bien l'état d'esprit : *« On me dit souvent : pourquoi tu ne fais pas comme à Saint-Tropez, ou à Deauville, ou à la Ch'ti Classic ? Ils font ci, ils font ça… Non, surtout pas, chaque concentration doit avoir sa personnalité, son style, ses idées, ce serait une erreur que de vouloir copier. Cela permet d'élargir l'offre de sorties aux Porschistes, et de se compléter, sans concurrence, avec toutes les autres. »* ●

Un village très animé, avec tracteur Porsche en prime !

L'inoxydable Michel Nourry était présent : toujours un plaisir de le savoir aussi actif et fringant !

La grande roue fait partie du spectacle !

Le pro du mois

SELECT AUTOMOBILES

L'EXCELLENCE PORSCHE SUR MESURE, AU CŒUR DE LA VENDÉE

À seulement dix minutes des Sables-d'Olonne, Select Automobiles s'impose comme un acteur incontournable dans l'importation et la vente de Porsche haut de gamme. Un passionné devenu référence nationale dans l'univers Porsche TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : DR

Nous sommes bien placés pour le savoir, il y a très souvent un grand passionné derrière chaque spécialiste indépendant qui réussit. Olivier Robin, gérant et fondateur de Select Automobiles, peut se vanter de confirmer notre théorie. Dites-vous bien une chose : lorsque votre première envie, dès que vous franchissez le cap symbolique des 18 ans en 1984, est de vous acheter une 914, il y a de fortes chances que vous passiez un bout de chemin professionnel dans l'automobile. Il n'achètera pas la 914, mais pour ce qui est de l'aventure professionnelle, il débute dans le monde automobile en 1989 en devenant commercial avant de gravir les échelons progressivement jusqu'à décrocher le poste de directeur de concession. À 33 ans, il franchit le pas et s'offre un Boxster, avant d'acquérir une 964 Cabriolet. C'est en 2011 qu'Olivier Robin fonde Select Automobiles afin d'importer et de commercialiser des Porsche récentes. Il n'est plus question de concession puisque Select Automobiles a d'abord son siège social au domicile d'Olivier, où celui-ci reçoit ses clients.

UN SHOWROOM D'EXCEPTION

Nous sommes en 2025, et Select Automobiles a changé de stature puisque, entretemps, Olivier Robin a fait construire un showroom de 500 m² réservé à la présentation des véhicules. Showroom qui n'a d'ailleurs plus rien à envier aux concessions officielles étant donné qu'il accueille une sélection méticuleuse de modèles Porsche récents, incluant des configurations rares des éditions limitées. On y croise une 992 GT3 RS Gris Glacé, une Targa 4S Heritage Design Edition, ou encore une 992 Turbo S 50e Edition toute neuve. Même en centre Porsche, on croise très, très rarement ces trois modèles en même temps. Ah, et vous a-t-on parlé des deux 992 GT3 Touring en attente dans un coin ?

Ces modèles sont un peu la démonstration de la philosophie de Select Automobiles qui consiste à proposer uniquement des modèles dignes d'être exposés dans les concessions du réseau officiel. Cela signifie qu'elles doivent répondre aux critères suivants : historique documenté, kilométrages certifiés et configurations de qualité, avec beaucoup d'options.

Le showroom de 500 m² accueille une sélection des Porsche les plus exclusives du moment.

LA CLÉ, L'HUMAIN

« Mon objectif est d'avoir 100 % de clients satisfaits », s'amuse Olivier Robin. Un sacré défi, dans un milieu aussi difficile que la vente de voitures d'exception. Et pourtant, en fouillant un peu dans ses avis client, on ne trouve que du bon. Il faut croire que c'est un peu plus facile lorsque vous exercez un métier qui est avant tout une passion. Pour autant, Olivier a su s'entourer. Aujourd'hui, Select Automobiles compte également deux collaboratrices : Clarisse Blond et Carole Ligniez, qui épaulent Olivier Robin afin de répondre aux demandes administratives, de préparer des demandes de financements, de gérer la communication ou de s'assurer que les clients soient livrés dans de bonnes conditions. Alors, si vous passez près des Sables-d'Olonne, arrêtez-vous aux Achards et faites un tour chez Select Automobiles. Nous sommes à peu près certains que vous ne serez pas déçus. ●

18 rue de l'Innovation
85150 Les Achards
select-automobiles.fr

Gérant : Olivier Robin
Surface du showroom : 500 m²
Services proposés : achat, vente, dépôt-vente, financements personnalisés, extension de garantie jusqu'à 6 ans, pose d'accessoires en partenariat avec l'Atelier Palmers, test Piwis disponible
Équipe : Clarisse Blond et Carole Ligniez
Horaires :
lundi à vendredi,
9 h 30 –12 h
et 14 h –18 h 30

Olivier Robin est épaulé par Carole Ligniez et Clarisse Blond afin de servir les clients dans les meilleures conditions.

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 nous envoyer un courrier des lecteurs, rien de plus simple, adressez votre mail avec « courrier des lecteurs » en objet à l'adresse suivante : fcaron@flat6editions.fr

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

CE N'EST QUE DU BONHEUR

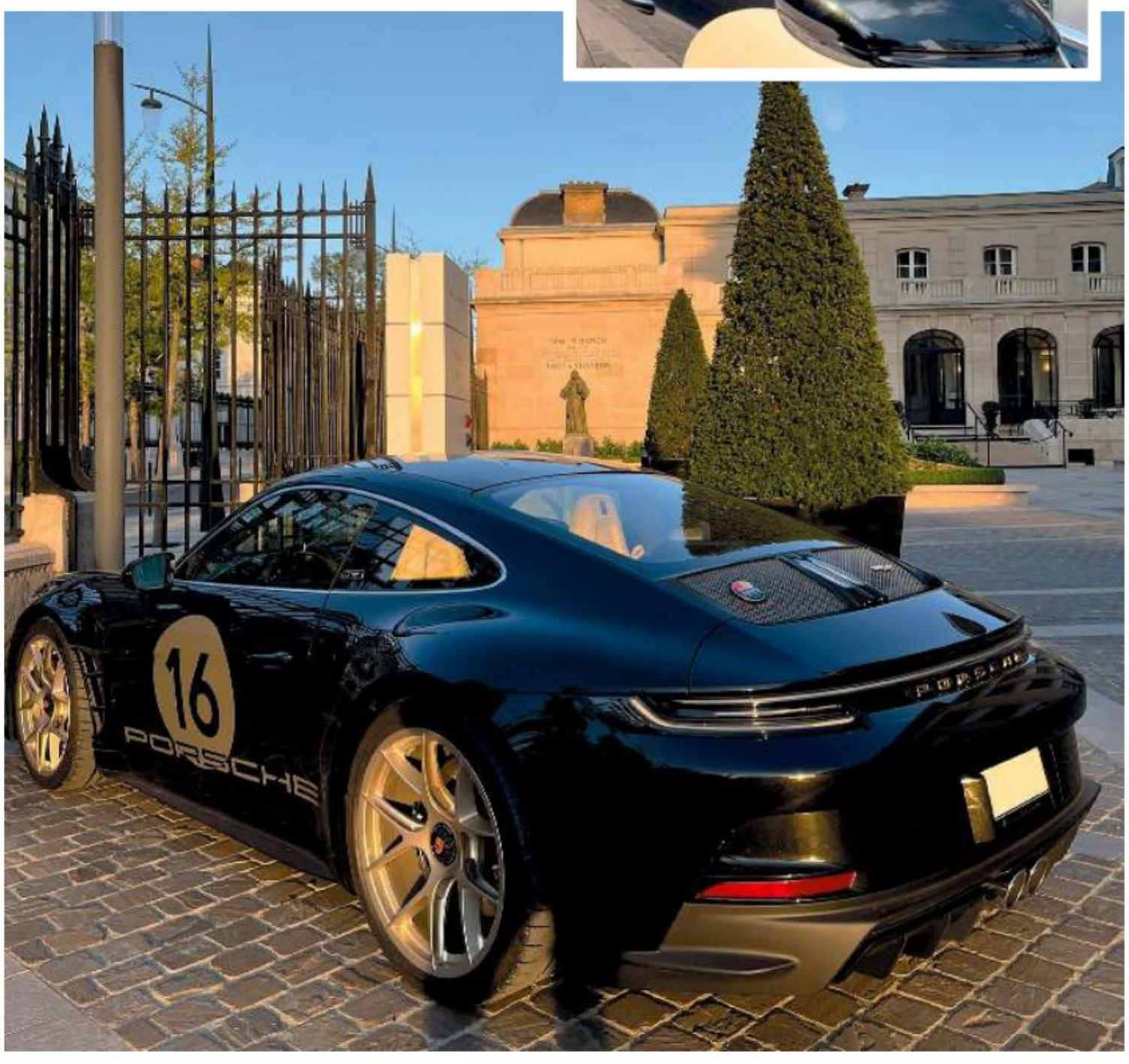
Cher *Flat 6 Magazine*,
Permets-moi de partager cette photo de ma Carrera 4 GTS prise à la mi-avril près de l'une des (trop) rares stations Gulf que compte la France. Presque un an maintenant depuis l'achat de ma première 911 et ce n'est que du bonheur ! … Même si j'ai connu un début digne d'un film de Pierre Richard, début que je raconte au travers de mon blog de « jeune » Porschiste : Un réveil brutal – Flat6.io.
Amicalement,
Melvin

LE ROUGE ET LE NOIR : SOURCES D'INSPIRATION ET DE PLAISIR

Le fait de penser Porsche procure déjà beaucoup de plaisir, en posséder une ou plusieurs en offre encore bien plus. Le premier de ces plaisirs, c'est bien entendu lorsqu'on ouvre la porte de la Porsche, quand l'odeur du vécu ou du neuf vous saute à la figure selon qu'on possède une ancienne ou une nouvelle. Ensuite vient l'installation, ce plaisir de faire glisser ses mains sur toute la surface du volant, de chipoter aux rétroviseurs même s'ils sont bien réglés, d'avancer ou de reculer le siège et tout cela juste pour le replacer au même endroit. Pour les nouvelles, de déconnecter tous ces systèmes de sécurité, certes très importants, mais très casse-pieds à la longue. Puis vient le moment tant attendu, soit avec une clef, ou en poussant sur un bouton, la mise à feu ! Et à partir de cet instant, fini les ennuis, fini les soucis, terminé les courbatures et autres désagréments ! Juste le son de la mécanique à l'état Porsche.
Après, c'est parti pour la balade sur les petites routes sinueuses ou dans les cols de montagnes pour ceux qui ont la chance d'en avoir à proximité. Bref, comme répété à maintes et maintes reprises, une Porsche est faite pour rouler. Oui, mais pas seulement, car après la séance de roulage il faut savoir aussi prendre le temps de l'écouter, de la regarder, de l'admirer, de la comparer, car cela fait partie d'un autre type de plaisir, celui d'être assis confortablement à proximité d'un verre de vin, de limonade ou d'une tasse de café en alimentant la discussion autour des différences entre la phase 1 et la phase 2.
Avec, bien entendu, la question de la couleur, noire pour Guido et rouge pour moi-même, discussion qui va prendre des proportions énormes, car après la séance photos, les voisins sont arrivés pour mitrailler littéralement les deux divas. Vous voyez, c'est cela aussi le plaisir à l'état pur ! Des heures de roulage et des heures et des heures de discussions !
En Porsche, le plaisir ne s'arrête jamais.
Jean F.

RÉCIT D'UN COUP DE FOUDRE

Cher *Flat 6*,
Je t'écris pour partager avec toi ma rencontre avec une beauté rare.
Je vis dans la région d'Épernay, capitale mondiale du champagne, et j'ai la chance de travailler pour la plus prestigieuse des maisons qui élabore les plus grands millésimes. Ce jour-là, j'arrive pour prendre mon poste. À l'instant où je passe le portail, je croise son regard, je suis un peu troublé et je sais que cette 911 n'est pas commune. Elle pose dans la cour d'honneur, devant notre brillant moine bénédictin : l'excellence rencontre l'excellence. Il y a quelque chose de charnel, tous mes sens sont en éveil. À l'œil, sa belle robe, le galbe de ses ailes, son côté racé, structuré et élégant, j'ai des milliers de papillons dans le ventre. Son intérieur, arborant les matériaux les plus nobles, n'est pas sans rappeler l'assemblage subtil du chardonnay et du pinot noir. Aucun doute, cette 911 S/T *one of one* fait partie des cuvées emblématiques.
Mon cœur accélère, mais j'essaie de me reprendre, je ne suis pas du genre à m'emballer. Je fais ce que j'ai à faire, je passe une journée ordinaire, j'oublie sans vraiment l'oublier. Mon coup de foudre pour ce modèle unique ne sera jamais transformé évidemment, mais désormais, j'en ai la certitude : un jour, je roulerai en Porsche.
Joris



UNE BELLE EXPÉRIENCE DE RÉPARATION

Bonjour à tous,
Je tenais à vous faire part d'une belle expérience vécue auprès du Centre Porsche La Rochelle.
Le club Porsche de Tourcoing a organisé lors de la semaine de Pâques une balade charentaise avec, au départ, la visite du Centre Porsche La Rochelle, où notre groupe d'une soixantaine de personnes a été magnifiquement accueilli.
Le lendemain, le 16 avril, en fin de journée ma Porsche 991 Turbo S présente « une perte de puissance » nécessitant un arrêt immédiat (voyant rouge allumé).
Après avoir coupé le moteur, un voyant jaune s'est allumé avec la mention « possibilité de rouler », ce qui me permet de rallier le Centre Porsche de La Rochelle vers 17 h.
J'avais déjà eu le même problème en mai 2022, problème traité sous Porsche Approved.
Le 17 avril, les nouvelles de la concession ne sont pas bonnes : les recherches effectuées avec la valise n'aboutissent pas, usine en Allemagne fermée, week-end de Pâques…
Le 18 avril matin, on m'annonce que je devrai sans doute laisser le véhicule sur place et revenir le chercher la semaine suivante le mercredi ou le jeudi.
C'était sans compter sur Romain qui a « gratté », et finalement retrouvé dans l'historique du véhicule l'intervention antérieure pratiquée, et bâclée : « Conduite supérieure du collecteur d'admission non verrouillée ».
Cette recherche a duré 6 heures… Ce même 18 avril à 15 h, Romain m'a contacté pour m'avertir que le véhicule était réparé et à disposition.
J'ai récupéré mon véhicule pour 17 h, avant la fermeture pour les trois jours du week-end de Pâques.
Je suis rentré à Lille sans encombre.
Un grand merci à Romain, son équipe et l'hôtesse d'accueil qui ont tous été d'une gentillesse remarquable et qui se sont vraiment mis en quatre pour réparer au plus vite.
Chapeau à tous !
Philippe

Porsche Clubs France

Fédération des Clubs officiels
25-29 quai Aulagnier
92600 Asnieres-sur-Seine
www.porscheclub.fr

Présidente: Dominique Desbordes
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
- **11 au 13 juin :** 24 Heures du Mans
- **27 et 28 juin :** Circuit du Val de Vienne

Classic

Club 911 Classic
Président: Philippe Bertrand
85, rue du Général Mer - 3100 Aix les bains
www.911classic-porscheclub.fr
- **1er juin :** Sortie Touristique Aquitaine
- **7 et 8 juin :** Meeting Aérien le Temps es Hélices
- **14 juin :** Pique-nique dans le Tarn Ségala
- **21 juin :** Journée - Sortie ans Le Haut Var

Club 914 de France
Président: Johannes Roussel
9, rue du Rosenmeer - 67560 Rosenwiller
www.914-porscheclub.fr
- **4 au 8 juin :** 914 international en Autriche

Club 924/944/968 France
Président: Alain Simon
8, rue des Ecoles - 79260 La Creche
www.924-944-968-porscheclub.fr
- **29 au 1er juin :** Rallye de Printemps des cigognes
- **8 juin :** Auto-Rencard Sathonay
- **8 juin :** La Porscherie
- **15 juin :** Rassemblement, en voiture Simone

Club 928
Présidente : Isabelle Piovesan
3 avenue de la terrasse
95160 Montmorency
www.clubporsche928.fr
- **29 au 1er juin :** Weekend AG en Dordogne
- **12 juin :** Repas francilien
- **20 et 21 juin :** 6 Heures du Paul Ricard
- **21 et 22 juin :** Weekend en Sologne
- **29 juin :** Shark-café

Registre

Club RS de France
Président: Jean-Claude Bonhomme
1073 chemin de la Sablière - 13630 Eyyragues
www.porscheclubrsdefrance.com
- **28 au 28 juin :** Les 30 ans de la 993 RS

Club Spyder et Speedster
Président: Jean-Laurent Paris
Avenue de Grasse - 83300 Draguignan
clubspyderspeedsterfrance@gmail.com
www.spyder-speedster-porscheclub.fr
- **20 au 22 juin :** Savoie Cup

Régionaux

Club Alsace
Président: Francis Wantz
Hôtel Les Jardins d'Adalric
19 rue du Maréchal Koenig - 67210 Obernai
www.alsace-porscheclub.fr
- **31 au 1er juin :** The Closed Road
- **3 au 9 juin :** Grand Tour des Alpes
- **20 juin :** Soirée Rencontre

Club Aquitaine
Président: Bruno Colledani
7 rue Albert Camus - 33700 Mérignac
www.aquitaine-porscheclub.fr
- **11 au 15 juin :** 24 Heures du Mans
- **14 juin :** Rassemblement voitures anciennes de prestige au Château Rouillac
- **19 juin :** Apéro de l'Été
- **27 juin :** Roulage Circuit de Haute Saintonge

Club Atlantique
Président: Philippe Fournier
20 rue de Villeneuve
85180 Les Sables-d'Olonne
www.atlantique-porscheclub.fr
- **8 juin :** Formula Kids
- **8 au 13 juin :** Plages de Normandie
- **25 au 29 juin :** Rallye La Conquête du CAR'WEST

Club Auvergne
Président: Marc Payan
7 Boulevard Léon Malfreyt
63000 Clermont-Ferrand
www.auvergne-porscheclub.fr
- **29 au 1er juin :** Balade "Escapade Raphaeloise"
- **15 juin :** Montfermy Roule les Mécaniques
- **21 et 22 juin :** Charade Super Show
- **22 juin :** Roulage Circuit Ladoux-Michelin

Club Bourgogne-Franche Comté
Présidente: Véronique Guindot
BP 17 - 39017 Dole Cedex
www.bfc-porscheclub.fr
- **6 au 9 juin :** Sortie "La Balade Épicurienne"
- **7 au 13 juin :** Sortie "Tarn - Occitanie"
- **20 au 22 juin :** Sortie "Un tour en Jura Suisse"
- **21 juin :** RDV des passionné(e)s Dijon

Club Bretagne-Pays de Loire
Président: Frédéric Bridel
La Silandière - 35760 Montgermont
www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr
- **6 au 11 juin :** Tourisme - Rallye Gascon
- **25 au 29 juin :** Tourisme - A la conquête du Car West

Club Centre
Président: Jean-Pierre Van Der Heyden
18 boulevard Pierre Segelle - 45000 Orléans
www.centre-porscheclub.fr
- **14 et 15 juin :** Sortie en Touraine
- **21 juin :** Sortie Karting sur le circuit de St Benoit sur Loire
- **29 juin :** Journée caritative organisée par le Rotary et le Lions

Club Champagne-Ardenne
Président: Sébastien Dez
Hameau Berthenay
02130 Villers-Agron-Aiguizy
www.champagne-ardenne-porscheclub.fr
- **6 au 9 juin :** Sortie La Traversée Epicurienne

Club Corse
Président: Yves Murati
Angiolasca – Collo Ambuto
20290 Monte
www.corse-porscheclub.fr
- **8 et 9 juin :** Sortie Insulaire
- **21 juin :** Couvent Piedicorte di Caggio
- **15 au 23 juin :** Mare e Monti (2A-2B)

Club Le Mans
Président: Arnaud Coudray
5 rue de Sardaigne
72000 Le Mans
www.lemans-porsche-club.fr
- **5 juin :** Soirée rencontre des porschistes de Sarthe
- **11 au 14 juin :** Baptême de piste en Porsche sur le circuit des 24 Heures
- **25 au 29 juin :** La conquête du Car West

Club Lorraine
Président: Philippe Watelet
Novotel de Metz Hauconcourt
16 route de Maizières-lès-Metz
57280 Hauconcourt
www.lorraine-porscheclub.fr
- **29 au 1er juin :** Sortie touristique en Corrèze
- **1er juin :** Rencontre du mois 10h30
- **8 juin :** La sortie de Jean-Yves - les lacs de Pierre Percée
- **20 au 22 juin :** Savoie Cup
- **28 juin :** Balade et déjeuner à l'étang de Dehlingen

Club Méditerranée
Président: Jean-Paul Viala
27 rue des roseaux
34750 Villeneuve les Maguelonnes
www.mediterranee-porscheclub.fr
- **28 au 1er juin :** Sur la route du Piémont
- **6 juin :** Circuit du Luc
- **12 au 23 juin :** Mare e Monti
- **19 et 20 juin :** Clues et Cols
- **28 et 29 juin :** Road Trip de la montagne de Lure au lac de Serre-Ponçon

Club Monaco
Président: Enrico Caruso

33 rue Millo - 98000 Monaco
www.monaco-porscheclub.fr
■ **7 au 9 juin :** Road trip "Les Alpes"
■ **28 juin :** AG et dîner d'été

Club Nord-Picardie
Président : Thierry Rocq
126 rue de la Louvière - 59000 Lille
www.nord-picardie-porscheclub.fr
■ **6 juin :** Réunion mensuelle
■ **14 juin :** Soirée d'été
■ **26 juin :** Soirée Lunettes Porsche Design

Club Normandie
Président : Emmanuel Diers
28 rue Henri Cornat
50700 Valognes
www.normandie-porscheclub.fr
■ **4 au 7 juin :** Re-découverte de la Bourgogne
■ **5 juin :** Dîner mensuel en Ile de France
■ **6 juin :** Dîner mensuel dans l'Orne
■ **7 au 9 juin :** Week-end Golf - 4ème Edition
■ **7 et 8 juin :** Balade en terre Picarde
■ **11 au 15 juin :** Destination le Bassin d'Arcachon et virée dans le Médoc
■ **14 juin :** Maisons-Laffitte - Chevaux de course et Château
■ **18 au 22 juin :** Les trésors de l'Alsace
■ **19 juin :** Le Bessin et ses richesses
■ **22 juin :** Le Classic Porsche Normandie
■ **25 au 29 juin :** Rallye interclubs "La conquête du Car West"
■ **28 et 29 juin :** Cap à l'Ouest : en allant vers Granville
■ **29 juin :** Challenge Karting du Club

Club Paris
Président : Philippe Brétille
12 rue Delabordère
92200 Neuilly sur Seine
www.paris-porscheclub.fr
■ **4 au 8 juin :** Routes de France – Massif Central ; Tarn & Cévennes
■ **21 juin :** Déjeuner d'été

Club Pays de Savoie
Président : Alain Cornier
38 rue des Moissonneurs
73290 La Motte Servolex
www.savoie-porscheclub.fr
■ **6 au 8 juin :** Week-end commun Centre Porsche Annecy
■ **8 juin :** Action caritative pour les KEPIS PESCALUNES
■ **14 et 15 juin :** Bol d'air en montagne
■ **20 au 22 juin :** 17ème Savoie Cup
■ **27 et 28 juin :** Circuit Val de Vienne

Club Portes de Provence
Président : Phala Ayme
19 boulevard Marre-Desmarais
26200 Montélimar
www.portesdeprovence-porscheclub.fr
■ **7 juin :** Café Croissants
■ **15 juin :** La Nesque
■ **21 juin :** La Bambouseraie
■ **28 et 29 juin :** 2eme Festival des Parfums

Club Rhône-Alpes
Président : Jean-Pierre Dupuis
43 Montée du Château d'eau
38690 Flacheres
www. rhone-alpes-porscheclub.fr
■ **6 au 10 juin :** La traversée épicurienne
■ **7 et 8 juin :** Week end étoilé bras dessus bras dessous saison 2
■ **14 juin :** 16éme Rallye des copilotes de Marchampt
■ **14 et 15 juin :** Verticales entre noix et nougat
■ **21 juin :** Fête du club Vatel en Musique
■ **22 juin :** Circuit de Lurcy-Levis
■ **28 et 29 juin :** Le Tour du Mont blanc

Club Roussillon
Président : Bernard Delevoye
32 rue Jules Aroles
66700 Argeles-sur-Mer
www.roussillon-porscheclub.fr
■ **1er juin :** RVA66 au Carré d'Or Perpignan
■ **7 juin :** Sortie Circuit Calafat
■ **8 juin :** ACN Parking Grands Buffets Narbonne
■ **14 juin :** Matinée Café/Croissants
■ **14 juin :** Sortie Circuit Toulouse-Gascogne
■ **20 juin :** Sortie Trimestrielle Thématique 'Lieu Insolite'
■ **26 au 29 juin :** Séjour Découverte Cols Pyrénéens Banyuls-Biarritz
■ **27 juin :** Soirée Tapas
■ **27 et 28 juin :** Sortie Circuit Motorsport au VAL de VIENNE

Club Toulouse-Gascogne
Président : Hervé Valles
71 impasse de la Bourgade
31670 Labège
www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr
■ **4 juin :** Dîner
■ **14 juin :** Circuit Parcmotor Castelloli
■ **21 juin :** Le Salin de Gruissan.

Club Tourcoing
Président : Hervé Dujardin
31 rue de l'adjudant Chef Leroy
59200 Tourcoing
www.tourcoing-porscheclub.fr
■ **24 au 2 juin :** 4ème Ch'ti Corsica
■ **1er juin :** Les Secrets de la Course
■ **15 juin :** Endurance Karting à Douvrin
■ **22 au 26 juin :** Sur la route de notre enfance
■ **25 juin :** Pèlerinage de Saint-Christophe
■ **29 juin :** 5ème Cart'Opale

Autres Clubs

356 Club de France
Président : Pierre Gosselin
54 rue Perronet - 92200 Neuilly sur Seine
http://356.typepad.fr

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

Club La Fournaise
Président : François Beauvillain de Montreuil
65 rue Adrien Lagourgue
97436 Piton Saint-Leu
www.porscheclub974.re

Club Nouvelle-Calédonie
Président : Vanessa Gil
8 rue Pierre Loti - BP. 13278
98803 Nouméa Cedex
www.porsche-club.nc

Étrangers

Club Belgium
Président : Thierry Van Dalen
Grand'Route/Grote baan 395
B 1620 Drogenbos
www.porsche-club-belgium.be

Club Classic Belgique
Oude baan 39, 2530 Boechout
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

Porsche Club Jura
Président : Loïc Juillerat
Bellevoie 18, CH 2800 Delémont
www.porsche-club-jura.ch

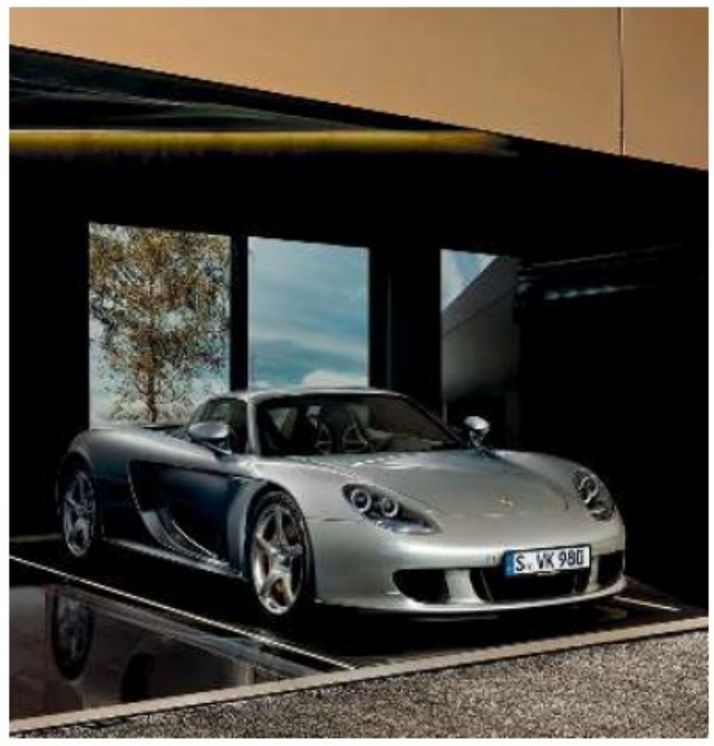
Club 356 España
Président : Joaquin Cumellas
Botàanica, 95
08908 L'Hospitalet de Llobregat
Barcelona
www.porsche-club356spain.com

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 BRETAGNE PAYS DE LOIRE

Les belles poules

Samedi 26 avril, 18 équipages se sont retrouvés au bord de l'Èvre pour un déjeuner au restaurant le Moulin Moine ; mets simples et bons, ambiance conviviale. Nous sommes allés ensuite découvrir plus d'une centaine de véhicules de légende et de collection, à Jallais, que Prestige et collection a réuni sur un site vallonné et verdoyant. Chaque véhicule a été présenté avec des anecdotes, humour, et beaucoup de convivialité, intéressant tout le public. Nous avons ensuite rejoint Angers pour prendre possession de nos chambres.
Une heure plus tard, nous repartions en car à travers la campagne angevine en direction de Martigné Briand où se trouve le Cabaret des Belles Poules pour y passer une soirée festive.
Le repas, le spectacle et la soirée dansante avec open bar se sont déroulés dans la bonne humeur.
Le lendemain, après un courte nuit, nous repartions pour un roulage sur les petites routes angevines nous nous rendre à l'ancien Couvent des Baumettes. Nous avons pu découvrir ce site magnifique, chargé d'histoire, sous un brillant soleil, avec une vue exceptionnelle sur la Maine et la ville d'Angers. Mathilde a su rendre très agréable cette visite par ses connaissances et sa gentillesse. Après cet épisode culturel, place au plaisir des papilles : nous nous sommes retrouvés au restaurant L'Hoirie, bien connu des angevins, pour un intermède gourmand. Est venu le temps de se disperser, les plus courageux ont opté pour une balade digestive au bord de la Maine. Tous les participants ont particulièrement apprécié ce week-end, avec en plus le plaisir de se retrouver.

PORSCHE CLUB LE MANS

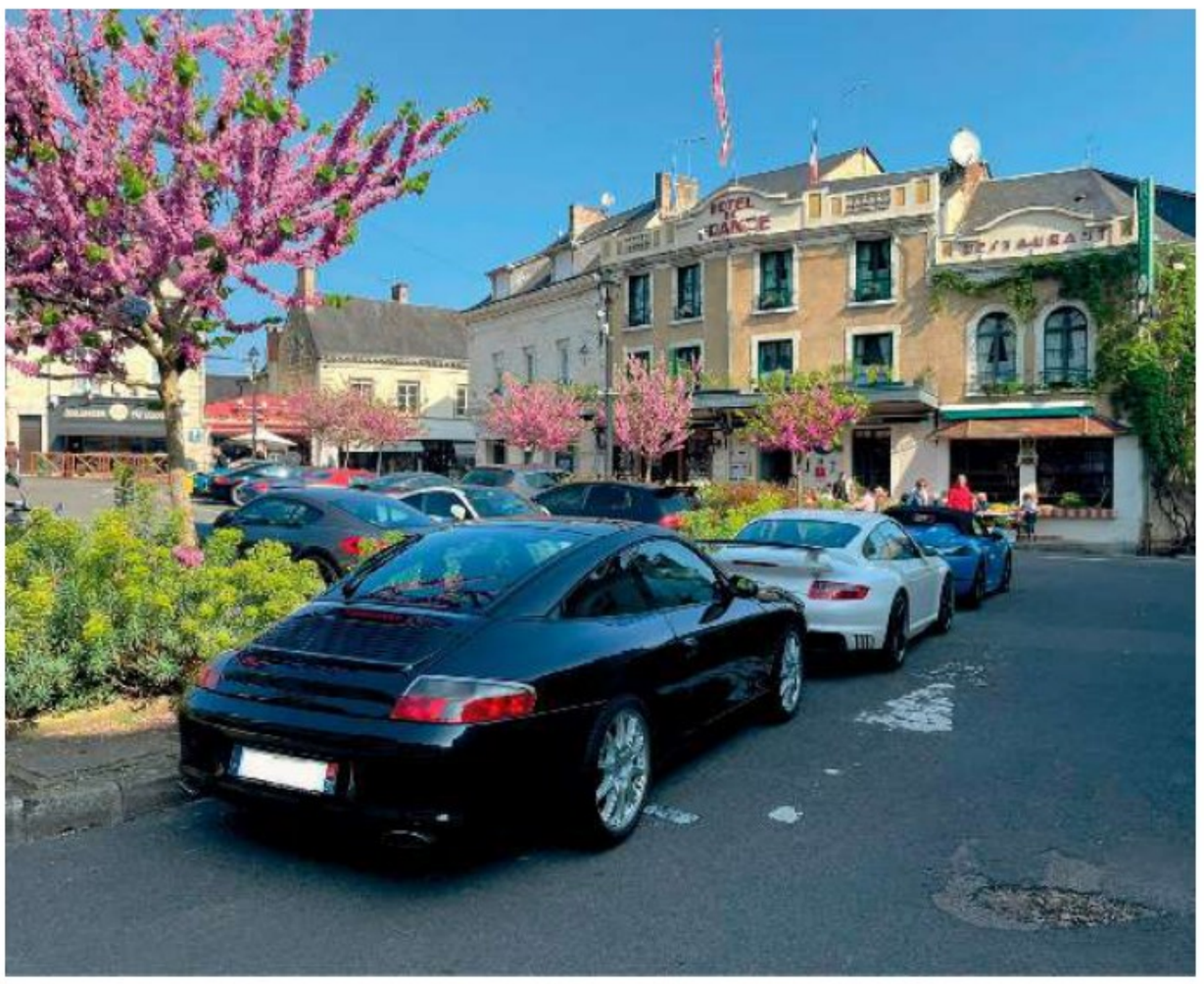
Pour ces deux belles sorties, la parole a été donnée à des participants :

Visite de B.R.M.

Sébastien C. : *« Quelle journée magique ! Notre escapade nous a menés à la manufacture B.R.M en plein cœur du Vexin, un lieu où l'excellence et le savoir-faire artisanal règnent en maîtres. L'accueil chaleureux de Bernard Richard et son équipe nous a immédiatement plongés dans son univers passionnant. La visite exceptionnelle de cet atelier où chaque montre est méticuleusement fabriquée puis assemblée à la main fut absolument fascinante. En compagnie de belles personnes, partageant la même passion pour les bolides de Stuttgart, nous avons découvert les secrets de fabrication de ces garde-temps hors du commun. L'atmosphère inspirante de ce lieu unique, où la précision et la perfection se marient parfaitement avec notre amour des belles mécaniques, nous a mis en appétit pour dévorer les belles routes sinueuses de la vallée où les vocalises de nos bolides ont pu s'exprimer à souhait. S'il fallait conclure sur ce si beau moment, je dirais que nous avons passé une journée un peu hors du temps ! ».*

Balade dans de beaux villages sarthois

Sylvie J. : *« Le printemps est une saison magnifique, colorée et pleine de promesses. Alors, quand elle s'allie aux jolies demoiselles du Club Porsche Le Mans, l'émotion est intense. Ce dimanche 28 avril, les belles du Porsche Club Le Mans, se sont données rendez- vous au golf des 24h pour une balade authentique à travers de beaux villages sarthois. Après une halte, dans la ville d'art et de brocante de la Chartre-sur-le-Loir, c'est dans le cadre bucolique du Plessis-Sasnières, que nous avons garé nos voitures pour le déjeuner. Et c'est accompagné du doux chant des oiseaux, que nous avons visité le jardin remarquable, qui n'est pas un vain mot ! Encore une très belle sortie, dont on ne se lasse pas, tant pour le plaisir des yeux que pour la passion qui nous anime. »*



PORSCHE CLUB NORMANDIE

La Vendée entre Mer et Bocage

La Vendée, c'est cette terre battante, emblème des cœurs qui réchauffe les belles âmes venues d'ailleurs ! Ainsi, 16 équipages, pour la plupart Normands, ont pris le départ de ce week-end au mont des alouettes, haut lieu de ce verdoyant paysage.

Cap ensuite vers l'usine BENETEAU pour une visite exclusive ! Nous avons accédé aux coulisses du plus grand site européen de production de bateaux de plaisance, sur plus de 35 hectares. Nous avons également assisté à une présentation détaillée et passionnante de la conception des yachts PRESTIGE.

Le soleil nous a ensuite accompagné le long de la route des vins et de la corniche pour rejoindre notre luxueux hôtel thalasso aux Sables d'Olonne pour tout le week-end.

La deuxième journée fut consacrée à la visite de l'IMOCA de Benjamin DUTREUX classé dixième du dernier Vendée Globe, poursuivie d'une dégustation de brioche vendéenne face à la mer. Nous avons ensuite rejoint l'île de Noirmoutier et son passage du Gois pour une agréable pause déjeuner. Cet endroit sauvage, naturel et qui invite à la déconnexion. Pour terminer la journée, nous avons tiré un dernier bord en direction de l'historial de la Vendée pour une visite culturelle très appréciée.

Dimanche, et dernier jour déjà, nous nous sommes dirigés vers une visite rythmée du logis de la Chabotterie, lieu où fut fait prisonnier le général CHARETTE marquant ainsi la fin des guerres de Vendée. Puis, pour finir en beauté ce week-end très convivial, nous avons partagé une balade insolite à bord d'un Orient Express autour d'un déjeuner authentique et exceptionnel !

PORSCHE CLUB RHÔNE ALPES

Du grand soleil et le sourire des participants !

Une première sortie 2025 sous le soleil du Lubéron…

Samedi matin, 40 équipages étaient présents pour le petit-déjeuner offert par le Centre Service Porsche de Montélimar.

Le soleil était bien présent et nous sommes partis pour chauffer les pneus sur la portion de route vers Grignan puis dans les Baronnies provençales. Nous avons contourné le Ventoux qui était enneigé pour nous arrêter dans le village de Savoillan pour la pause-café que nous avait organisée Monsieur le Maire.

Notre route se poursuivi sur de très belles routes avec des courbes variées et bien adaptées à nos voitures. Les copilotes pouvaient en profiter pour admirer les paysages somptueux traversés puis ce fut la descente des Gorges de la Nesque, réputées pour leurs falaises grandioses mais aussi pour le plaisir procuré aux pilotes !!! Puis nous avons emprunté des routes plus petites au milieu des vignes et des villages du Lubéron pour nous emmener au Golf de Saumane.

Notre pause du midi au Golf de Saumane a permis à tous un long moment d'échange avant de passer à table.

Les discussions se sont concentrées sur le roadbook numérique mis à disposition en plus du roadbook papier.

Une partie des participants a profité de la sortie pour prolonger le week-end dans cette belle région tandis que d'autres rejoignaient leur domicile en refaisant

PORSCHE CLUB ROUSSILLON

1ère manche du Challenge Karting à Rivesaltes

Les Porschistes sont avant tout des amoureux de mécanique, et ils l'ont une nouvelle fois prouvé en participant à ce challenge baptisé « Grand Prix Le Mans », disputé par 13 passionnés aux meilleurs des 4 manches de 20 minutes. L'originalité de cette journée a été accentuée par la participation à des séances de drift, pendant les périodes de pause, de nos téméraires compétiteurs. On peut dire qu'il n'y a décidément pas eu de temps mort dans cet après-midi ! Malheureusement, la technique nous a lâchés et les chronométrages ont dû faire place à un simple classement, mais la déception a été de courte durée tant les duels ont mobilisé les énergies, et grâce à l'intervention du responsable du circuit, qui lors de la remise des prix, nous a annoncé la possibilité d'une session gratuite en dédommagement, et surtout, à notre convenance. Attitude commerçante et partenaire, comme on les apprécie !

LA COTE DE *FLAT 6 MAGAZINE*

COMPRENDRE LES ÉTATS

Il est essentiel, pour bien comprendre notre cote, de lire les explications qui suivent, et d'être conscient de l'état exact de sa Porsche, sans forcément chercher à la surévaluer. La cote Flat 6, celle de référence (colonne rouge), est la plus proche des prix de vente réels.

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 revendiquer 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.

À 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	585 000	350 000	325 000	300 000	235 000	165 000
911 2.0	1965/1967	238 500	153 000	135 000	117 000	94 500	67 500
912	1965/1969	90 500	61 000	47 000	34 000	22 000	14 000
911 L 2.0	1968	131 000	83 000	65 000	47 000	31 500	18 000
911 T 2.0	1968/1969	123 500	79 500	64 000	48 500	33 500	20 000
911 S 2.0 - 160 ch	1967/1968	310 500	197 500	160 000	132 000	94 000	66 000
911 E 2.0	1969	136 000	91 000	80 000	69 000	41 000	25 000
911 S 2.0 - 170 ch	1969	292 500	188 500	165 000	141 500	94 500	66 000
911 T 2.2	1970/1971	136 000	88 000	74 000	59 000	31 000	18 000
911 E 2.2	1970/1971	146 000	103 000	81 000	64 000	33 000	22 000
911 S 2.2	1970/1971	250 000	160 000	135 000	110 000	80 000	60 000
911 T 2.4	1972/1973	151 000	104 000	78 000	64 000	38 000	27 000
911 E 2.4	1972/1973	160 000	119 000	84 000	69 000	47 000	36 000
911 S 2.4	1972/1973	261 000	171 000	140 000	110 000	70 000	50 000
2.7 RS Touring	1973	693 500	446 500	399 000	351 500	256 500	161 500
2.7 RS Light	1973	836 500	680 000	599 000	527 500	314 000	218 500

MOTEURS AVANT

924	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
924 2.0 125 ch	1976/1985	15 000	11 000	8 000
924 Turbo 170 ch	1979/1980	29 500	24 500	18 500
924 Turbo 177 ch	1981/1984	32 000	27 000	20 000
924 Carrera GT	1981	80 000	70 000	57 000
924 S 150/160 ch	1986	18 000	14 000	10 000
944	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
944 160/163/165 ch	1982/1989	24 000	19 000	14 000
944 S	1987/1988	26 000	21 000	16 000
944 S2	1989/1991	30 000	25 000	20 000
944 S2 Cabriolet	1989/1991	43 000	33 000	23 000
944 Turbo 220 ch	1985/1988	36 500	26 500	16 500
944 Turbo Cup 250 ch	1988	66 000	56 000	46 000
944 Turbo 250 ch	1988/1991	49 000	39 000	29 000
944 Turbo Cabriolet	1991	58 000	48 000	38 000
968	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
968	1992/1995	33 000	24 000	15 000
968 Clubsport	1993/1995	47 000	37 000	27 000
968 Cabriolet	1992/1995	39 000	29 000	19 000
928	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
928 240 ch	1978/1982	33 000	23 000	13 000
928 S 300 ch	1980/1983	34 000	24 000	14 000
928 S 310 ch	1984/1986	36 000	26 000	16 000
928 S4 320 ch	1987/1991	42 000	32 000	22 000
928 GT 330 ch	1989/1991	53 000	43 000	33 000
928 GTS 350 ch	1992/1995	70 000	60 000	50 000

914

914	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
914/4 1.7	1969/1973	29 000	24 000	19 000
914/4 2.0	1973/1976	36 000	30 000	22 000
914/6	1969/1972	92 000	81 000	70 000

LA COTE DE *FLAT 6 MAGAZINE*

YOUNGTIMERS 1974-1998

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.7	1974/1977	86 500	57 000	45 000	31 000	19 000	12 000
911 S 2.7	1974/1975	106 500	66 000	52 000	38 000	22 000	14 000
Carrera 2.7	1974/1975	267 500	169 500	125 000	80 500	45 500	25 500
930 Turbo 3.0	1975/1977	274 000	162 000	130 000	98 000	57 500	35 000
912 E	1976	61 000	33 000	27 000	21 000	13 000	9 000
911 Carrera 3.0	1976/1977	129 000	88 500	69 000	48 500	31 000	16 000
930 Turbo 3.3	1978/1988	180 000	125 000	100 000	75 000	50 000	40 000
911 SC	1978/1983	79 500	61 500	53 000	44 500	27 500	18 000
911 SC Cabriolet	1982/1983	84 500	71 500	59 000	46 500	31 500	24 000
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	81 500	69 000	57 000	45 000	30 000	22 500
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	100 000	75 500	61 000	47 500	32 000	24 500
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	97 500	77 000	61 000	47 000	32 000	24 500
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	101 000	83 000	65 000	48 000	34 000	25 500
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	236 500	165 000	145 000	115 000	92 500	-
911 Carrera 3.2 Speedster étroit	1989	302 000	259 000	230 000	201 500	105 500	-
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	231 000	157 500	121 000	86 000	55 000	44 000
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	229 000	159 500	130 000	100 500	53 000	42 000
SUPERCARS	**ANNÉE**	**CONCOURS**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**	**ÉTAT MOYEN**	**À RESTAURER**
959	1987/1988	2 086 500	1 391 000	1 275 000	1 043 000	811 500	-
964	**ANNÉE**	**CONCOURS**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**	**ÉTAT MOYEN**	**À RESTAURER**
964 Carrera 4	1989/1994	100 000	77 500	66 000	54 500	37 500	30 500
964 Carrera 2	1990/1994	99 500	78 000	68 000	58 000	37 500	30 500
964 Carrera 2/4 cab	1990/1994	110 500	81 000	71 000	61 000	43 000	34 000
964 Targa	1990/1994	109 000	84 000	73 000	63 000	42 500	36 000
964 RS	1992	270 000	195 000	150 000	105 000	70 000	45 000
964 Turbo 3.3	1991/1992	250 500	165 500	135 000	104 500	76 000	56 500
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	199 500	138 000	115 000	93 000	66 000	48 000
964 Carrera 4 jubile	1992	193 000	143 000	120 000	97 000	65 500	44 000
964 Speedster Carrera 2	1993	306 500	189 000	156 000	123 000	92 500	-
964 Turbo 3.6	1993/1994	348 500	234 500	200 000	165 500	124 500	-
993	**ANNÉE**	**CONCOURS**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**	**ÉTAT MOYEN**	**À RESTAURER**
993 272 ch Carrera	1994/1995	104 000	76 000	65 000	54 000	43 500	-
993 272 ch Carrera 4	1995	104 000	77 000	66 000	52 500	43 500	-
993 272 ch Carrera Cabriolet 2/4	1994/1995	108 500	84 000	72 000	60 000	46 500	-
993 RS	1995/1996	262 000	224 000	205 000	186 000	148 000	-
993 RS Clubsport	1995/1996	305 000	267 000	248 000	229 000	195 500	-
993 Turbo	1995/1998	228 000	168 000	145 000	122 000	93 000	-
993 285 ch Carrera	1996/1998	103 500	84 500	70 000	55 500	43 500	-
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	103 500	84 500	70 000	55 500	43 500	-
993 Targa	1996/1998	113 500	87 000	75 000	63 000	49 500	-
993 285 ch 2/4 Cabriolet	1996/1998	110 000	90 000	78 000	66 000	48 000	-
993 Carrera 4S	1996/1998	146 000	111 500	94 000	76 500	61 000	-
993 GT	1996/1997	1 630 000	968 000	815 000	662 000	509 500	-
993 Carrera S	1997/1998	148 500	114 000	97 000	80 000	67 000	-
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	161 500	129 500	103 000	76 500	60 500	-
993 Turbo S	1998	442 500	337 000	295 000	253 000	158 000	-

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	21 000	18 000	15 000
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	23 500	20 000	16 500
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	27 500	24 000	19 500
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	23 000	22 000	16 500
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	28 500	26 000	22 500
Boxster 986 S 550	2004	39 000	37 000	35 000
Boxster 987 2.7 240 ch	2005/2006	29 000	26 000	23 000
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	33 500	30 500	27 500
Boxster 987 2.7 245 ch	2007/2009	29 500	26 500	23 500
Boxster 987 S 3.4 295 ch	2007/2009	37 000	35 000	33 000
Boxster RS 60	2008	51 500	47 000	42 500
Boxster S PDE 2	2009	51 000	46 000	41 000
Boxster 2.9	2009/2012	43 500	35 000	31 000
Boxster S 3.4 310 ch	2009/2012	48 500	41 000	38 000
Boxster S Black Edition	2011/2012	52 000	47 000	42 000
Boxster Spyder 987	2011/2012	74 000	69 000	64 000
Boxster 981 2.7	2013/2016	61 000	51 000	41 000
Boxster 981 S	2013/2016	68 000	58 000	48 000
Boxster 981 GTS	2014/2016	87 000	77 000	67 000
Boxster 981 Black Edition	2016	63 000	53 000	43 000
Boxster Spyder 981	2016	102 500	93 000	83 500
718 Boxster	2016/...	66 000	55 000	44 000
718 Boxster S	2016/...	72 500	62 000	51 500
718 Boxster GTS phase 1	2018/2020	89 000	79 000	69 000
718 Boxster T	2019/...	71 500	61 000	50 500
718 Spyder	2020/...	117 000	105 000	98 000
718 Boxster GTS phase 2	2021/...	109 500	97 000	84 500
718 Boxster 25 ans	2021	145 500	130 000	104 000
718 Spyder RS	2023/...	204 000	185 000	166 000

CAYMAN	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Cayman S	2006/2009	35 500	31 500	27 500
Cayman 2.7	2007/2009	29 000	25 000	21 000
Cayman S PDE 1	2008	43 000	38 000	33 000
Cayman Sport	2009	52 000	47 000	42 000
Cayman 2.9	2009/2012	40 000	33 000	26 000
Cayman S 320 ch	2009/2012	45 000	39 000	33 000
Cayman S Black Edition	2011/2012	52 000	47 000	42 000
Cayman R	2011/2013	72 000	67 000	62 000
Cayman 981 2.7	2013/2016	63 500	50 000	40 000
Cayman 981 S	2013/2016	72 500	62 000	51 500
Cayman 981 GTS	2015/2016	88 500	78 000	67 500
Cayman 981 Black Edition	2016	67 500	56 500	45 500
Cayman 981 GT4	2015/2016	107 000	97 000	87 000
718 Cayman	2016/...	63 000	53 000	43 000
718 Cayman S	2016/...	69 000	59 000	49 000
718 Cayman GTS phase 1	2018/...	92 000	82 000	72 000
718 Cayman T	2019/...	68 000	58 000	48 000
718 GT4	2020/...	125 000	115 000	105 000
718 Cayman GTS phase 2	2021	101 000	91 000	81 000
718 Cayman GT4 RS	2022/...	186 000	176 000	166 000

LA COTE DE *FLAT 6 MAGAZINE*

996	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
996 3.4 Carrera	1997/2001	35 000	30 000	25 000
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	35 000	30 000	25 000
996 3.4 Carrera Cab	1997/2001	38 000	33 000	28 000
996 3.4 Carrera 4 Cab	1998/2001	38 000	33 000	28 000
996 Millennium	2000	52 000	48 000	44 000
996 GT3 360 ch	2000/2001	87 500	77 000	66 500
996 Turbo	2000/2005	71 500	65 000	58 500
996 GT2 462 ch	2001/2003	135 500	115 000	94 500
996 3.6 Carrera	2002/2004	44 000	40 000	36 000
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	44 000	40 000	36 000
996 3.6 Carrera Cab	2002/2004	46 000	42 000	38 000
996 3.6 Carrera 4 Cab	2002/2005	46 000	42 000	38 000
996 Targa	2002/2005	48 000	43 000	38 000
996 Carrera 4S	2002/2005	54 500	48 000	41 500
996 GT3 381 ch	2003/2005	96 000	85 000	74 000
996 GT3 RS	2004	180 000	150 000	120 000
996 Anniversaire	2004	68 000	63 000	58 000
996 Carrera 4S Cab	2004/2005	55 000	51 000	47 000
996 Turbo Cab	2004/2005	85 500	80 000	74 500
996 GT2 483 ch	2004/2005	270 500	245 000	219 500
996 Turbo S	2005	102 500	97 000	91 500
996 Turbo S Cab	2005	115 000	110 000	105 000
997	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
997 Carrera 325 ch	2005/2008	50 000	45 000	40 000
997 Carrera S 355 ch	2005/2008	59 000	51 000	43 000
997 Carrera Cab 325 ch	2005/2008	56 000	51 000	46 000
997 Carrera S Cab 355 ch	2005/2008	62 000	55 000	48 000
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	50 000	45 000	40 000
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	63 000	55 000	47 000
997 Carrera 4 Cab 325 ch	2006/2008	56 000	51 000	46 000
997 Carrera 4S Cab 355 ch	2006/2008	65 000	59 000	53 000
997 GT3 3.6	2006/2008	137 000	130 000	122 000
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	60 000	55 000	50 000
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	65 000	60 000	56 000
997 Turbo 3.6	2007/2009	95 000	86 000	77 000
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	156 000	130 000	104 000
997 Turbo Cab 3.6	2008/2009	104 000	88 000	83 000
997 GT2	2008/2009	171 000	150 000	129 000
997 Carrera 345 ch	2009/2011	61 000	56 500	52 000
997 Carrera Cab 345 ch	2009/2011	66 000	61 500	57 000
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	70 000	65 000	60 000
997 Carrera S Cab 385 ch	2009/2011	75 000	68 000	61 000
997 Carrera 4 345 ch	2009/2012	64 000	58 500	54 000
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2012	70 000	63 000	56 000
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	70 000	63 000	56 000
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	77 000	71 000	65 000
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	73 000	68 000	64 000
997 Targa 4S 385 ch	2009/2013	83 000	77 000	71 000
997 Sport Classic	2010	318 000	308 000	298 000
997 GT3 3.8	2010/2011	123 000	113 000	103 000
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	176 000	163 000	150 000
997 Turbo 3.8	2010/2013	106 000	96 000	86 000
997 Turbo Cab 3.8	2010/2013	109 000	100 000	91 000
997 Turbo S	2010/2013	119 000	109 000	99 000
997 Turbo S Cabriolet	2010/2013	128 000	117 000	106 000
997 GT2 RS	2011	341 000	320 000	299 000
997 Carrera GTS	2011/2012	88 000	82 000	76 000
997 Carrera GTS Cab	2011/2012	93 000	87 500	82 000
997 Black Edition	2011	71 000	66 500	62 000
997 Black Edition Cab	2011	76 000	71 500	67 000
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	347 000	337 000	327 000
997 Speedster	2011	284 000	275 000	266 000
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	94 000	88 000	82 000
997 Carrera 4 GTS Cab	2011/2012	99 000	93 000	87 000
991	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
991 Carrera	2012/2015	84 000	74 000	64 000
991 S	2012/2015	93 000	83 000	73 000
991 Carrera Cab	2012/2015	93 000	83 000	73 000
991 S Cab	2012/2015	101 000	91 000	81 000
991 Carrera 4	2013/2015	91 000	81 000	71 000
991 Carrera 4S	2013/2015	102 000	92 000	82 000
991 Carrera 4 Cab	2013/2015	99 000	89 000	79 000
991 Carrera 4S Cab	2013/2015	108 000	98 000	88 000
991 GT3	2014/2016	135 000	116 000	97 000
991 Turbo	2014/2016	123 000	108 000	93 000
991 Turbo Cab	2014/2016	134 000	119 000	104 000
991 Turbo S	2014/2016	135 000	120 000	105 000
991 Turbo S Cab	2014/2016	142 000	127 000	112 000
991 50 ans	2014	155 000	145 000	135 000
991 Targa 4	2014/2016	111 000	101 000	91 000
991 Targa 4 S	2014/2016	130 000	120 000	110 000
991 GTS	2015/2016	120 000	110 000	100 000
991 GTS Cab	2015/2016	130 000	120 000	110 000
991 C4 GTS	2015/2016	121 000	111 000	101 000
991 C4 GTS Cab	2015/2016	132 000	122 000	112 000
991 Targa 4 GTS	2015/2016	148 000	138 000	128 000
991 Black Edition	2015/2016	91 000	81 000	71 000
991 Black Edition Cab	2015/2016	103 000	93 000	83 000
991 GT3 RS	2015/2017	175 000	160 000	145 000
991 Carrera ph 2	2016/2019	96 000	86 000	76 000
991 Carrera S ph 2	2016/2019	116 000	106 000	96 000
991 Carrera Cab ph 2	2016/2019	109 000	99 000	89 000
991 Carrera S Cab ph 2	2016/2019	123 000	113 000	103 000
991 Carrera 4 ph 2	2016/2019	106 000	96 000	86 000
991 Carrera 4S ph 2	2016/2019	122 000	112 000	102 000
991 Carrera 4 Cab ph 2	2016/2019	116 000	106 000	96 000
991 Carrera 4S Cab ph 2	2016/2019	128 000	118 000	108 000
991 Targa 4 ph 2	2016/2019	125 000	115 000	105 000
991 Targa 4S ph 2	2016/2019	135 000	124 000	113 000
991 Turbo ph 2	2016/2019	155 000	145 000	135 000
991 Turbo S ph 2	2016/2019	173 000	163 000	153 000
991 Turbo Cab ph 2	2016/2019	166 000	156 000	146 000
991 Turbo S Cab ph 2	2016/2019	181 000	171 000	161 000
991 R	2016	337 000	316 000	295 000
991 S Endurance Edition	2017	132 000	122 000	112 000

991 GTS ph 2	2017/2019	131 000	121 000	111 000
991 GTS Cab ph 2	2017/2019	145 000	135 000	125 000
991 C4 GTS ph 2	2017/2019	143 000	133 000	123 000
991 C4 GTS Cab ph 2	2017/2019	150 000	140 000	130 000
991 Targa 4 GTS ph 2	2017/2019	152 000	144 000	136 000
991 GT3 ph 2	2017/2018	166 000	156 000	146 000
991 Turbo S Exclusive Series	2017	325 000	310 000	295 000
991 GT2 RS	2018/2019	373 000	358 000	343 000
991 GT3 Touring	2018	178 000	168 000	158 000
991 Carrera T	2018/2019	110 000	100 000	90 000
991 GT3 RS	2018/2019	226 000	218 000	208 000
991 Speedster	2019	365 000	345 000	325 000
SUPERCARS	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
Carrera GT	2003/2006	1 050 000	950 000	850 000
918 Spyder	2013/2015	1 450 000	1 350 000	1 250 000
992	**ANNÉE**	**PARFAIT ÉTAT**	**COTE FLAT6**	**BON ÉTAT**
992 Carrera	2019/2024	119 000	109 000	99 000
992 Carrera Cabriolet	2019/2025	131 000	121 000	111 000
992 Carrera 4	2019/2026	125 000	115 000	105 000
992 Carrera 4 Cabriolet	2019/2027	131 000	121 000	111 000
992 Carrera S	2019/2028	134 000	124 000	114 000
992 Carrera S Cabriolet	2019/2029	142 000	132 000	122 000
992 Carrera 4S	2019/2030	137 000	127 000	117 000

992 Carrera 4S Cabriolet	2019/2031	150 000	140 000	130 000
992 Turbo S	2020/2024	220 000	210 000	200 000
992 Turbo S Cabriolet	2020/2025	240 000	230 000	220 000
992 Turbo	2021/2024	200 000	190 000	180 000
992 Turbo Cabriolet	2021/2025	212 000	202 000	192 000
992 Targa 4	2021/2026	133 000	123 000	113 000
992 Targa 4S	2021/2027	155 000	145 000	135 000
992 GT3	2021/2028	217 000	207 000	197 000
992 GT3 Touring	2021/2029	222 000	212 000	202 000
992 Targa 4S Heritage Edition	2021	245 000	235 000	225 000
992 GTS	2022/2024	163 000	153 000	143 000
992 GTS Cabriolet	2022/2025	175 000	165 000	155 000
992 C4 GTS	2022/2026	169 000	159 000	149 000
992 C4 GTS Cabriolet	2022/2027	179 000	169 000	159 000
992 Targa 4 GTS	2022/2028	182 000	172 000	162 000
992 50 ans Porsche Design Edition	2022/2029	183 000	173 000	163 000
992 GT3 RS	2022/2030	328 000	318 000	308 000
992 Dakar	2022/2031	336 000	326 000	316 000
992 Sport Classic	2022/2032	382 000	372 000	362 000

TOLEDE GROUPE
ASSURANCES

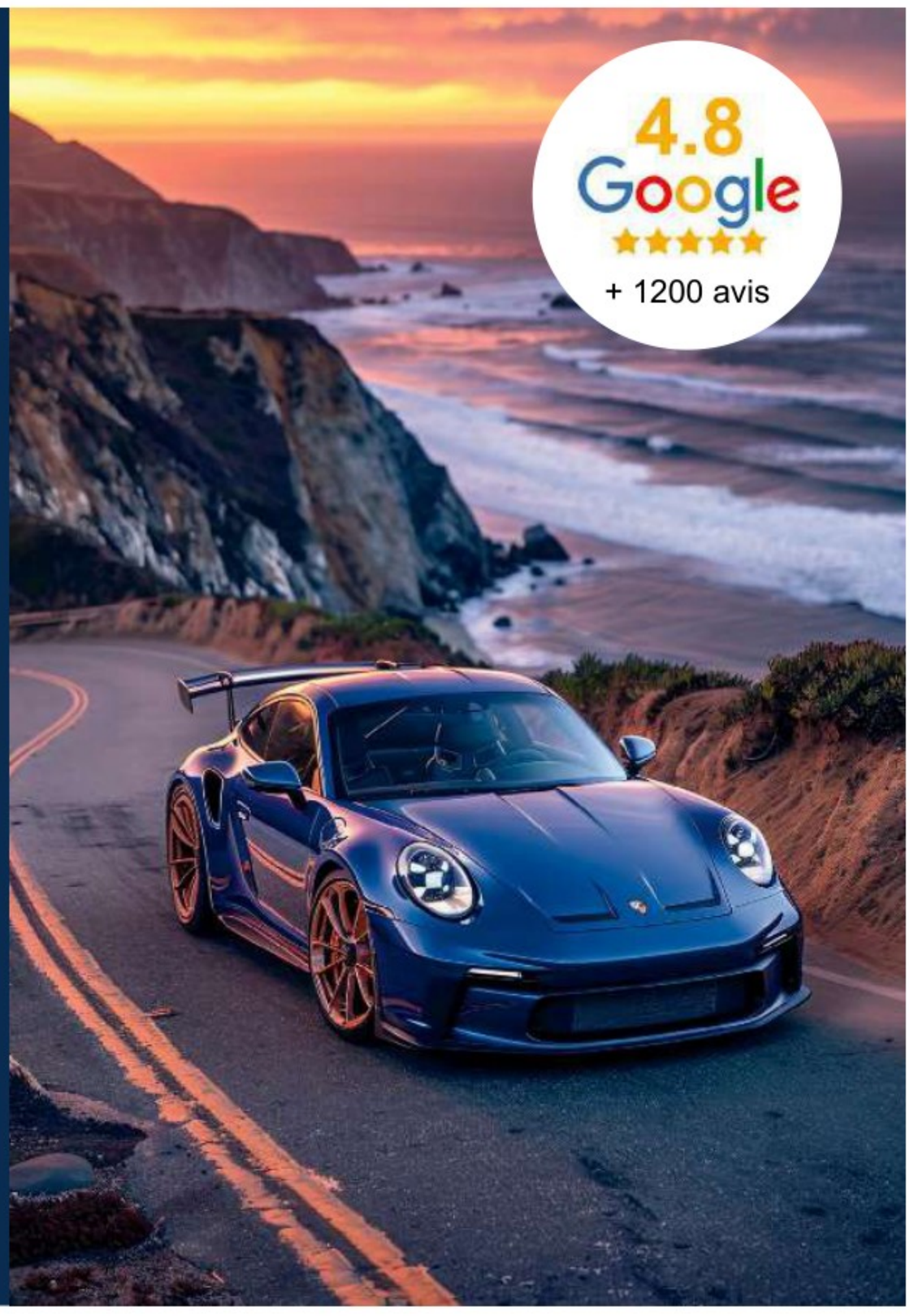
PRESTIGE

Partenaire d'une vie
aux multiples facettes.

L'assurance des véhicules haut de gamme depuis 1975.

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

SARL TOLÈDE GROUPE & ASSOCIÉS - Le Toucan, 13/19 avenue C.Regazzoni, 17200 Royan. Agents généraux et courtiers en assurances - RCS Saintes 824263867 - Capital social 1 094 400 € Orias 177000510 (www.orias.fr) - ACPR 4 place de Budapest, CS 92459, 75436 Paris Cedex 09. Le service réclamations répond aux même coordonnées que la raison sociale dans un délai de traitement 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 Porsches d'occasion par Flat6

Modèle

Prix €

Kilométrage max Km

Rechercher

914 964 991 993 996 997

Le 14/05/2025

PORSCHE 992 GT2 RS : LA 911 LA PLUS EXTRÊME EST EN PHASE DE TEST

La future Porsche 992 GT2 RS vient d'être surprise en pleine session d'essais sur la boucle nord du Nürburgring. Carrosserie élargie, échappement inédit, prises d'air massives : ce prototype lève le voile sur les grandes lignes de ce qui pourrait bien être la première GT2 RS hybride de l'histoire.

Le 11/05/2025

PORSCHE CARRERA CUP FRANCE : RÉSULTATS DE LA DEUXIÈME COURSE À DIJON

En grande forme depuis le début de saison, Martinet by Alméras remporte deux nouvelles courses à Dijon. Avec le retour de Mathys Jaubert, habituel titulaire du poste, la structure de Philippe Alméras a fait carton plein. Régulier, Paul Cauhaupé (ABM) est le nouveau leader du championnat.

Le 08/05/2025

CHANGEMENT DE DIRECTION CHEZ PORSCHE FRANCE : JENS PUTTFARCKEN SUCCÈDE À MARC MEURER

Une page se tourne chez Porsche France. Après sept années à la tête de la filiale française, Marc Meurer passera le relais à Jens Puttfarcken à compter du 1er juin 2025. Un retour aux sources pour ce cadre dirigeant, fidèle à la marque depuis plus de deux décennies. Voici les détails de cette transition.

« Préc. 1 2 3 4 5 Suiv. »

DERNIÈRES ANNONCES

991 GT3 PH 2
Porsche 991 (07/2017)
58 000 Km

991 CARRERA
Porsche 991 (12/2012)
98 700 Km

991 CARRERA 3.2 915
Porsche caisses G (04/1986)
24 500 Km

BOXSTER 981 2.7
Porsche Boxster
158 000 Km

996 CARRERA 4S CAB
Porsche 996 (09/2004)
76 400 Km

L'ACTUALITÉ

Le 14/05/2025

PORSCHE 992 GT2 RS : LA 911 LA PLUS EXTRÊME EST EN PHASE DE TEST

La future Porsche 992 GT2 RS vient d'être surprise en pleine session d'essais sur la boucle nord du Nürburgring. Carrosserie élargie, échappement inédit, prises d'air massives : ce prototype lève le voile sur les grandes lignes de ce qui pourrait bien être la première GT2 RS hybride de l'histoire.

Le 11/05/2025

PORSCHE CARRERA CUP FRANCE : RÉSULTATS DE LA DEUXIÈME COURSE À DIJON

En grande forme depuis le début de saison, Martinet by Alméras remporte deux nouvelles courses à Dijon. Avec le retour de Mathys Jaubert, habituel titulaire du poste, la structure de Philippe Alméras a fait carton plein. Régulier, Paul Cauhaupé (ABM) est le nouveau leader du championnat.

Le 08/05/2025

CHANGEMENT DE DIRECTION CHEZ PORSCHE FRANCE : JENS PUTTFARCKEN SUCCÈDE À MARC MEURER

Une page se tourne chez Porsche France. Après sept années à la tête de la filiale française, Marc Meurer passera le relais à Jens Puttfarcken à compter du 1er juin 2025. Un retour aux sources pour ce cadre dirigeant, fidèle à la marque depuis plus de deux décennies. Voici les détails de cette transition.

911 TARGA 2.2S 1971

15 000 km depuis restauration en 2014, Vert Conda, Matching numbers. Figure dans 4 téléfilms "les petits meurtres d'Agatha Christie" **AP411001**

Px : 195 000€ Tél : 06 85 07 63 36 Dépt 76

CAYMAN S EDITION LIMITEE SPORT 11/2008

N°234/700 11/2008, 112 000 km, Blanc CARRARA Pack extérieur Noir Intérieur tout Cuir Noir 1 er Main **FS411001**

Px : 50 000€ Tél : 06 83 21 48 57 Dépt 94

991 CARRERA 4 04/2015

66 000 km, noir, ITC noir, PDK, jtes 20" Carrera S, Tempostat, sges sport +, pack confort, feux bi-xenon PDLS, carnet complet Porsche (fact) **AP411002**

Px : 83 000€ Tél : 00 39 33 72 33 173 info@bernocco.com Italie

911 2.4S 1973

Matching number (déclaration Porsche 26/04/2016), parfait état, **AP41003**

Px : 140 000€ Tél : 00 39 33 72 33 173 info@bernocco.com Italie

991 CARRERA 4S 06/2016

27 000 km, jantes RS Spyder Design 20" Servotronic Plus, Volant sport GT Vitrage fumé (vitres latérales arrière et lunette arrière) **AP411004**

Px : 155 000 € Tél : 06 12 38 35 36 Dépt 64

911 S 2.4 03/1972

87 000 km, 2ème proprio depuis 2018, gros dossier entretien et fact depuis les années 70, mot matching, peint refaite dans les années 80. **AP409001**

Px : 130 000€ Tél : 06 21 52 81 74 Dépt 92

BOXSTER 981 GTS 330CV 07/2014

61 000 km, full cuir noir, état impeccable, Ceramic Pro, Grosse révision effectuée, Bose, chrono sport plus, échap sport, pns et freins ok **AP410001**

Px : 73 500€ Tél : 06 78 59 70 62 Dépt 22

CAYMAN 981 GT4 CLUB SPORT 06/2015

36 000 km, pack chrono, échap sport, gd entretien 01/24, PPF av, pns et plaq. av nfs, déco martini retirable, pistons d'étriers av changés, **AP410002**

Px : 89 900€ Tél : 06 80 44 96 04 Dépt 57

PORSCHE

Elle n'est pas neuve, mais vous serez le seul à le savoir.

PORSCHE APPROVED. L'OCCASION SIGNÉE PORSCHE.

- 111 points de contrôle par des experts Porsche.
- Pièces de rechange exclusivement d'origine Porsche.
- 12 mois minimum de garantie, kilométrage illimité.

Plus d'informations sur le site www.porsche.fr. Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

FS411157 992 GT3 RS 525ch 2023, 12 998 km, boite auto PDK, gris glacé métalisé, Réservoir 90 litres, système de levage de l'essieu avant, pack weissach Px : 374 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél. : 04 72 72 08 38 Dépt 69

FS411158 992 GT3 510ch 2022, 11 971 km, boite auto PDK, bleu requin, Réservoir 90 litres, système de levage de l'essieu avant, Ceintures de sécurité Bleu Requin Px : 229 900€ Centre Porsche Lyon Nord Tél. : 04 72 72 08 38 Dépt 69

FS411159 Panamera 4s E-hybrid 560ch 2023, 16 481 km, PDK, PTS bleu gentiane métal, Roues arr directrices, Système d'échappement sport avec sorties Noir, Px : 124 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél. : 04 72 72 08 38 Dépt 69

FS411160 718 Boxster GTS 400ch 2021, 25 585 km, PDK, vert aventurine métallisé, Sièges chauffants, BOSE surround sound system, Pack intérieur GTS Px : 212 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél. : 04 72 72 08 38 Dépt 69

FFS411161 Macan GTS 380ch 2020, 36 255 km, PDK, noir intense Réservoir 75 litres, TO panoramique, sièges chauffants à l'avant Px : 92 900€, Centre Service Porsche Montélimar Tél : 04 75 01 90 35 Dépt 26

FS411162 Cayenne e-hybrid coupé 470ch 2023, 41 211 km, PDK, gris artique, Sièges chauffants av/ar, Affichage tête-haute, Ecran Passager Px : 117 900€, Centre Service Porsche Montélimar Tél : 04 75 01 90 35 Dépt 26

FS411163 911 GTS cabriolet 480ch 2023, 7 416 km, PDK, vert aventurine metallisé, Réservoir de carburant de 90 litres, Système de levage de l'essieu avant, Px : 226 900€, Centre Service Porsche Montélimar Tél : 04 75 01 90 35 Dépt 26

FS411164 Taycan 4s cross turismo 571ch 2021, 62 397 km, craie, Roues arr directrices avec Servotronic Plus, Porsche Electric Sport Sound, SC et ventilés av Px : 75 900€, Centre Service Porsche Montélimar Tél : 04 75 01 90 35 Dépt 26

FS411165 992 GT3 04/2022, 12 104 km, Rouge Indien Pack Club Sport, Toit en carbone allégé, Sticker latéral « PORSCHE », Réservoir 90L, Lift, BOSE, Pack intérieur carbone Px : 246 900€, Centre Porsche Lille Tél. : 03 20 43 21 68 lille.centreporsche.fr

FS411166 992 GT3 07/2021, 9 286 km, Bleu Gentiane Pack Club Sport, Réservoir 90L, Sièges baquets intégraux, pack intérieur carbone Px : 239 900€, Centre Porsche Lille Tél. : 03 20 43 21 68 lille.centreporsche.fr

FS411167 992 GT3 05/2022, 11 573 km, Peinture PTS Ruby Star Pack Club Sport, Réservoir 90L, Lift, BOSE, Pack intérieur carbone Px : 229 900€, Centre Porsche Lille Tél. : 03 20 43 21 68 lille.centreporsche.fr

FS411168 991 Targa 4S 01/2018, 67 512km, Noir Intense, Intérieur bicolore Expresso/Cognac, PDLS+, PDK, Pack Sport Chrono, Syst échap Sport, Px : 134 900€, Centre Porsche Lille Tél. : 03 20 43 21 68 lille.centreporsche.fr

FS411169 Panamera 4S E-Hybrid Sport Turismo 10/2021, 87 258 km, Bleu nuit métal, ITC noir Roues arrière directrices incluant Servotronic Px : 94 990€, Centre Porsche Roissy Tél. : 01 34 31 25 30 roissy.centreporsche.fr Dépt 95

FS411170 Cayenne Coupé Turbo 06/2019, 62 028 km, Noir Intérieur cuir tout noir Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) Phares matriciels PDLS+ Px : 99 900€ Centre Porsche Roissy Tél. : 01 34 31 25 30 roissy.centreporsche.fr Dépt 95

FS411171 Taycan Turbo Sport Turismo 02/2023, 46 393 km, Noir intense métal, ITC noir, PSCB, Etriers de frein peints en Noir (finition brillante) Px : 114 900€, Centre Porsche Roissy Tél. : 01 34 31 25 30 roissy.centreporsche.fr Dépt 95

Stock permanent

+ de 150 voitures sur notre pôle Groupe Sonauto

Centres Porsche Lille, Roissy, Lyon et Montélimar

PORSCHE

À destination de tous les sportifs.

ACCESSOIRES PORSCHE.

À l'arrivée des beaux jours, repartez bien équipé(e). Porte-vélos, barres, coffre, ou tente de toit, découvrez une large sélection d'accessoires spécialement conçus pour profiter de toutes vos activités en extérieur. Préparez-vous à vivre des escapades uniques.

Centre Porsche Lille
Tél. : 03 20 43 21 68
dealer.porsche.com/fr/lille

Centre Porsche Roissy
Tél. : 01 34 31 25 30
dealer.porsche.com/fr/roissy

Centre Porsche Lyon
Tél. : 04 72 72 08 38
dealer.porsche.com/fr/lyon

Centre Service Porsche Montélimar
Tél. : 04 75 01 90 35
dealer.porsche.com/fr/montelimar

Cayenne Turbo E-Hybrid (23/04/2025) Valeurs WLTP : Consommation combinée de 4,7 à 5,3 l/100km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

A
B 120 gCO_2/km
C
D
E
F
G

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

FS411132 Cayenne E3 I PHEV 03/2023, 22 700 km, Craie / ICP noir, PASM, PDCC Sport, Roues Ar Dir, Sport Chrono, Siège 18 pos, Pack Int Carbone, BOSE Px: 105 200€ Centre Porsche Paris 16 Tél: 01 76 48 42 64 www.paris-16.centreporsche.fr

FS411133 911 GT3 Pack Touring 09/2022, 13 100 km, Vert chene, Cuir Noir, Pack Sport Chrono, sges sport adapt, BOSE® Surround Sound System, PDLS + Px: 249 992€ Centre Porsche Paris 16 Tél: 01 76 48 42 64 www.paris-16.centreporsche.fr

FS411134 718 Cayman GT4 RS 07/2022, 8 750 km, rouge indien, int pack weissach, ITC et race-tex noir et gris Pack Weissach, sans arceau Px: 219 718€ Centre Porsche Paris 16 Tél: 01 76 48 42 64 www.paris-16.centreporsche.fr

FS411135 911 GT3 RS 05/2016, 53 650 km, argent GT metal/ITC et alcantara noir, Phares à DEL en Noir incluant le PDLS+ Px: 184 911€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr

FS411136 Cayenne Turbo S E3 E-Hybrid Coupé 07/2020, 64 450 km, noir métal, interieur cuir noir Pack SportDesign peint en Noir (finition brillante) Px: 134 900€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr

FS411137 992 GT3 07/2021, 12 750 km, Blanc carrara metal, ITC et race tex noir, Pack Club Sport, Toit en carbone allégé Pack Chrono Px: 244 992€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr

FS411138 718 Cayman GT4 12/2019, 25 700 km, Jaune racing, Coutures décorative en jaune, Gicleurs de lave-phare peints Px: 117 718 € Centre Service Porsche Paris Est Tél: 01 76 48 42 52 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS411139 992 Targa 4 10/2020, 23 900 km, Noir métal avec capote Noir, ITC bicolore rouge et noir, Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement Px: 174 992€ Tél: 01 76 48 42 64 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS411140 Panamera 4 E-Hybrid Platinium Edition G2 II-03/202, 22 350 km, ITC gris quartz, Pack SportDesign avec jupes latérales Px: 109 900€ Centre Porsche Service Paris Est Tél: 01 76 48 42 52 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS411141 992 GT3 07/2021, 16 250 km, Rouge indien, Intérieur cuir Noir avec race-tex rouge, Rétroviseurs extérieurs peints en couleur extérieure Px: 239 992€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS411142 Taycan Turbo S Cross turismo J1 08/2021, 30 650 km, Bleu Gentiane Métal, ITC Bicolore Noir/Craie Rétroviseurs ext rabattables Px: 119 900€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS411143 992 C4S Cab 06/2020, 23 150 km, Gris Quartz, ITC Gris Ardoise, échap Sport, Jantes Classic 20/21'', BOSE, PDLS+, Caméra 360 Px: 166 992€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS411144 Panamera G2 II Turbo S E-Hybrid 03/2021 28 375 km, Bleu gantiane métal, ITC Noir, TO pano, Pack SportDesign Px: 139 900€ Centre Porsche Paris Ouest Tél: 01 76 48 42 11 www.paris-ouest.centreporsche.fr

FS411145 992 I GT3 08/2021, 8 350 km, Argent GT métal, ITC Noir race-tex argent GT, Pack Club Sport avec extincteur intégré Toit carbone allégé Px: 234 992€ Centre Porsche Paris Ouest Tél: 01 76 48 42 11 www.paris-ouest.centreporsche.fr

FS411146 992 TBS Cab 07/2021, 30 650 km, Rouge Indien PASM, Echap Sport, Lift, Burmester, PVTS +, PDLS +, Caméra 360 Vision Nocturne, Px: 258 992€ Centre Porsche Paris Ouest Tél: 01 76 48 42 11 www.paris-ouest.centreporsche.fr

FS411147 Cayenne Turbo E3 II PHEV 09/2024, 1 550 km, Gris quartz, ITC cuir noir avec contraste en turbonite, TO panoramique Px: 199 900€ Centre Porsche Paris Saint Maur Tél: 01 49 76 78 78 www.paris-saintmaur.centreporsche.fr

FS411148 991 GT3 RS 08/2018, 21 300 km, Rouge indien, ITC Noir, Poignées de porte peintes en Noir, Syst levage essieu av Px: 234 991€ Centre Porsche Paris Saint Maur Tél: 01 49 76 78 78 www.paris-saintmaur.centreporsche.fr

FS411149 992 I T3 12/2023, 3 750 km, ITC noir élément rouge race tex Pack Clubsport, projecteurs de porte à LED "Porsche" Px: 254 992€ Centre Porsche Paris Saint Maur Tél: 01 49 76 78 78 www.paris-saintmaur.centreporsche.fr

PORSCHE

Une passion en héritage, un art de vivre à partager.

KEYLEFT FESTIVAL.

Dimanche 29 juin 2025, vivez une matinée d'exception au Centre Porsche Paris Ouest, dans l'esprit légendaire des Cars & Coffee californiens. Porsche 911 emblématiques et instants de partage rythmeront cette rencontre entre passionnés.

Centre Porsche Paris Vélizy
Tél. : 01 30 67 62 00
dealer.porsche.com/fr/velizy

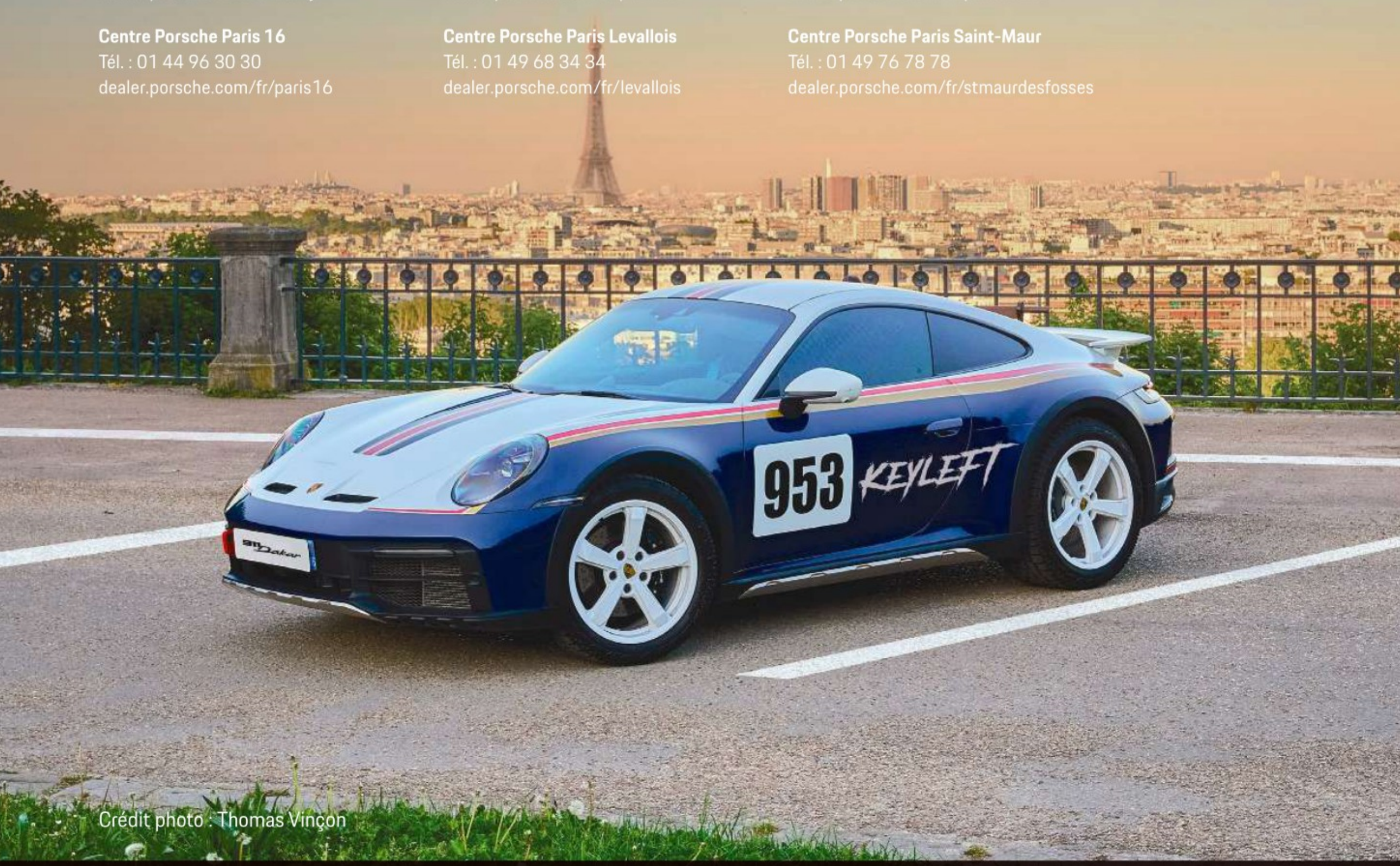
Centre Service Porsche Paris Est
Tél. : 01 60 94 81 40
dealer.porsche.com/fr/parisest

Centre Porsche Paris Ouest
Tél. : 01 39 04 69 00
dealer.porsche.com/fr/parisouest

Centre Porsche Paris 16
Tél. : 01 44 96 30 30
dealer.porsche.com/fr/paris16

Centre Porsche Paris Levallois
Tél. : 01 49 68 34 34
dealer.porsche.com/fr/levallois

Centre Porsche Paris Saint-Maur
Tél. : 01 49 76 78 78
dealer.porsche.com/fr/stmaurdesfosses



Crédit photo : Thomas Vinçon

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

FS411206 968 Convertible 240ch 10/1991, 197 805 km, Bleu Horizon, int cuir Marron, SC Confort à l'av, clim auto, radio cassette Blaupunkt « Symphony RDS » Prix: 34 900€
Centre Porsche Classic Rouen Tél: 02 32 96 71 50

FS408155 911 3.2L jubilé 10/1987, 127 091 km, 231ch, ext. Bleu Diamant, int. Cuir Bleu/Noir, sièges cuir Gris Bleu, jantes en alliage forgé, climatisation, TOE Prix: 109 900€
Centre Porsche Classic Rouen Tél: 02 32 96 71 50

FS408156 911 Carrera Coupé Club Sport 03/1988, 115 795 km, 231ch, Noir, int simili cuir Noir, sges tissu, spoilers av/ar, amortisseur de sport, différentiel à glissement limité, Prix: 299 000€ Centre Porsche Classic Rouen Tél: 02 32 96 71 50

FS411207 911 Turbo 3.3 Coupé 300ch 07/1984, 7 375 km, Rouge Indien, int. cuir Noir, film de protection, sièges sports AV, climatisation, TOE, système d'alarme. Prix: 189 400€
Centre Porsche Classic Rouen Tél: 02 32 96 71 50

FS408158 Panamera 4 E-Hybrid Platinum Edition 12/2023, 9 079km, 462ch, ext Bleu Nuit, int cuir noir, volant chauff. PDLS+, assist pkg AV/AR et caméra 360+recul, Prix : 124 900€
Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408159 Panamera 4S E-Hybrid 06/2024, 10 000 km, 560ch, ext Gris Dolomite, int cuir noir/Beige Louxor, toit ouvrant pano, pack int. Alu brossé, sièges chauff, Prix : 158 900€
Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS411208 Macan S 06/2019, 54 136km, Gris Volcano, int. cuir noir, TO pano, jtes RS Spyder Design 21", SCAV Confort, assist pkg AV+AR avec caméra de recul, PDLS+, Prix : 76 900€
Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408161 Cayenne E-Hybrid 02/2024, 24 000 km, 470ch, ext Gris Arctique, int cuir noir, toit ouvrant panoramique, Pack SportDesign, sièges sport chauff., pack int. carbone
Prix : 146 400€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408162 911 GT3 Touring 08/2023, 4 020 km, 510ch, ext Bleu Requin, int cuir noir, sièges sport + adaptatifs chauff, pack int. Alu brossé, assistance parking AR avec caméra
Prix : 245 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408163 Taycan 4 Cross Turismo 06/2023, 20 500 km, 476ch, ext Bleu Gentiane, int cuir noir, pack offroad design, pack sport chrono, jantes Taycan Turbo Aero 20", toit pano.,
Prix : 104 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408164 Taycan Sport Turismo 06/2023, 10 000 km, 476ch, ext Noir Intense, int tout cuir noir, jantes Taycan Turbo Aero 20", sièges chauff., Batterie Performance Plus, PDLS+,
Prix : 89 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408165 911 Carrera GTS Cab 06/2022, 26 679 km, 480ch, ext. Argent GT, capote noire, pack int GTS en craie, Porsche Active Suspension Management, sièges AV chauff,
Prix : 209 900€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS408166 Cayman 03/2011, 67 233 km, 265ch, assistance parking AR, jantes 18" Cayman S II, PCM Prix : 46 900€
Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS408167 Panamera 4S E-Hybrid 560ch 10/2023, 12 968 km, int. cuir noir et rouge bordeaux, toit ouvrant pano, syst. Echapp. Sport, pack int. Carbone, PDLS+ Prix : 129 900€
Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS409119 Macan GTS 360ch 08/2016, 69 315 km, intérieur en cuir, PDLS+, caméra de recul, toit ouvrant pano, jantes Sport Classic 21" Prix : 64 900€
Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS411209 911 Turbo S 580ch 04/2018, 44 229 km, int. cuir noir, PDLS+, toit coulissant relevable élec, SC Ventilés, ceintures de sécurité et fond de compteur Rouge Indien
Prix : 164 900€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS411210 Macan S 354ch 12/2020, 87 955 km, Bleu Nuit, int. cuir noir, PASM, sièges AV sports adaptatifs et chauffants, assist. Parking AV+AR avec caméra et vue 360° Prix : 62 900€
Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS408171 Taycan Turbo S Sport Turismo 06/2022, 9 621 km, 762ch, int Gris Glacé, int. cuir bicolore Noir/Rouge Bordeaux, PDLS+, Porsche Dynamic Chassis Control Sport, toit pano,
Prix : 125 000€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

PORSCHE

Changez de style, pas d'allure.

NOUVEAU MACAN.

Centre Porsche Caen
422 Avenue des Digues
14123 Fleury-sur-Orne
Tél. : 02 31 70 99 11
dealer.porsche.com/fr/caen

Centre Porsche Rouen
2 Rue Albert Einstein
76150 Saint-Jean-du-Cardonnay
Tél. : 02 57 87 78 81
dealer.porsche.com/fr/rouen

Macan Turbo (23/04/2025) Valeurs WLTP : Consommation électrique combinée de 18,9 à 20,7 kWh/100 km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

Le premier Centre Porsche dédié au Label Porsche Approved en France.

Le nouveau Centre Porsche Approved à Antibes en quelques points

- Un site unique dédié à la marque Porsche.
- Une équipe commerciale dédiée sur site du lundi au samedi.
- Plus de 50 véhicules prêts à partir exposés en permanence.
- Des techniciens-experts exclusivement dédiés aux aspects techniques et au contrôle des véhicules d'occasion.
- Des véhicules 100% conformes aux exigences du label Porsche Approved.
- Des véhicules garantis jusqu'à l'âge de 15 ans.
- La possibilité de souscrire une garantie supplémentaire de 12, 24 et 36 mois.
- La possibilité de financer l'achat de votre véhicule.

Centre Porsche Approved Antibes
440 All. des Terriers
06600 Antibes
Tél : 04 92 91 33 88
Mobile : 06 26 34 79 43
Mail : david.odelot@porsche-antibes.fr

Découvrez nos occasions actuelles en scannant le QR CODE ci-contre

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

PORSCHE

Ne laissez pas passer
une telle occasion.

PORSCHE APPROVED. L'OCCASION SIGNÉE PORSCHE.

Pour plus d'informations, rendez-vous dans votre Centre Porsche Monaco.

Centre Porsche Monaco
Tél. : +377 97 98 13 13
monaco.centreporsche.fr

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

FS411174 992 Turbo S PDK 03/2021, 34 500 km PTS Brewster Green, ITC Noir Coutures Jaunes, Jtes Turbo Exclusive Design, Px : 209 900€ hors malus Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411175 992 GT3 Touring PDK 07/2023, 6 500 km Gris Arctic, Pk Touring Noir, Pk Sport Chrono, Levage essieu av, sges Sport adapt. 18 regl, Px : 239 000€ Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411176 718 Boxster S PDK 12/2017, 25 900 km, Int Cuir Noir + Pack Carbone, jtes Carrera Sport 20", Pack Sport Design Noir Brillant, Px : 78 900€ Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411177 991 (I) Turbo Cab PDK 07/2014, 36 000 km, Noir Basalte, ITC Noir + étendu, Capote Noir, Jantes Turbo 20", bose, PDLS + Px : 135 900€, Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411178 991 (II) C2 GTS PDK 11/2017, 21 060 km, Argent GT, Int de série Noir GTS, Radar av/ar, Echap Sport, Pk Sport Chrono, réservoir 90L, Px : 128 900€, Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411179 992 Sport Classic 11/2022, 750 km Gris Sport, Int cuir noir/classic cognac, Burmester, Feu Exclusive design, Accès Confort, Px : 419 900€ Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411180 997 II C4 PDK 18/2008, 112 700 km Noir Basalte, ITC Rouge Carrera, Jtes Carrera S (II) 19", SC Confort 14 regl. & Ventil, Sport Chrono, Px : 66 900€, Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411181 992 C4S Cab PDK 08/2022, 13 350 km Bleu Gentiane, ITC Gris/Craie, jtes CS Noir Brillant, capote Bleu, Chrono, Lift, Px : 168 900€ hors malus Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

FS411182 Macan (III) GTS PDK 05/2022, 42 500 km PTS Brewster Green, ITC gris quartz, Jtes Turbo 21", TO pano sges sp adpt 18 regl, Px : 91 900€ hors malus Centre Porsche Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

PORSCHE

Des occasions comme neuves.

PORSCHE APPROVED. LA PASSION GARANTIE.

Centre Porsche Toulouse
Tél. : 05 62 71 67 67
toulouse.centreporsche.fr

Centre Porsche Perpignan
Tél. : 04 68 81 19 11
perpignan.centreporsche.fr

Pour plus d'informations, rendez-vous dans vos Centres Porsche.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

FS411183 718 Cayman GT4 03/2020, 24 368 km, Jaune Racing, int noir, Pack Chrono, jtes Noir satiné, SC, Ceintures Jaune, GPS, Assistance parking AR Px: 109 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS411184 991 R 12/2016, 3 520 km, Blanc, Tout cuir bicolore Noir/Brun, Volant moteur monomasse, Levage essieu AV, Pack Chrono, Réservoir 90 litres, BOSE... Px: 379 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS410195 992 Targa 4S 01/2022, 10 853 km, Noir Intense, Cuir Noir Arceau Noir, Echappement sport en Noir, JA RS Spyder Design, Sièges sport plus chauffants Px: 184 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS410196 718 Spyder RS 12/2023, 2 900 km, Argent GT, Tout Cuir et Race-Tex Noir, Coutures Grises, Pack Weissach, Levage de l'essieu av, Pack Chrono, Px: 239 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS410193 992 Carrera 4 GTS Cab 07/2023, 21 900 km, Ruby Star Neo, Pack GTS Craie, PDCC, Levage essieu AV, Roues AR direct, SC Sport Plus adaptatifs Px: 224 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS410198 992 Carrera T 10/2023, 12 250 km, Bleu Requin, Tour Cuir Noir Coutures Bleues, TOE en verre, Pack SportDesign, Levage de l'essieu av, Réservoir 90L Px:174 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS410197 992 Carrera 4S Cab 07/2020, 28 831 km, Noir Intense, Tout cuir Noir, Capote Bordeaux, Phares matriciels teintés PDLS+, Echappement sport en Noir Px: 162 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS408173 991 Turbo Cab 05/2016, 62 268 km, Gris Quartz, Tout cuir bicolore en Noir & Rouge Entry & Drive, Sièges sport adaptatif Plus chauffants, Px: 153 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS409163 718 Boxster S 06/2016, 50 130 km, Blanc, Sièges sport plus cuir Noir, Phares à LED PDLS+, Entry & Drive, JA Carrera S 20" couleur Platine, Px: 74 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

Si vous cherchez une bonne adresse pour une occasion garantie Porsche Approved, en voici 44 :

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 - 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

64 - BAYONNE
bayonne.centreporsche.fr
05.32.660.911

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
lyon.centreporsche.fr
04.72.72.08.38

74 - ANNECY
annecy.centreporsche.fr
04.50.57.89.38

75 - PARIS 16e
paris-16.centreporsche.fr
01.44.96.30.30

76 - ROUEN
rouen.centreporsche.fr
02.35.76.03.62

78 - POISSY
paris-ouest.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 - FERRIÈRES-EN-BRIE
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

*Atelier, exclusivement destiné à l'entretien et la réparation des véhicules.
Informations complémentaires sur le moteur de recherche finder.porsche.com/fr.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

991.2 TARGA 4 GTS 3.0L 450 CV PDK

2019 / 19.250KM / ROUGE INDIEN / LIFT / BOSE / CAMÉRA / FULL CUIR NOIR / SIÈGES ADAPTATIFS / RÉGULATEUR

138.900€

991.2 CARRERA S 3.0L 420 CV PDK COUPÉ

2016 / 42.270KM / PSE / CHRONO / CUIR COMLET NOIR & BEIGE / TOIT OUVRANT / BOSE®

103 900€

991.2 TURBO S AEROKIT 3.8L 580 CV PDK

2016
124.886KM
FULL BLACK
DEUXIÈME MAIN
ENTRETIEN 100% PORSCHE
LIFT SYSTEM

123 900€

996.2 CARRERA CABRIOLET 3.6L 320 CV

2003 / 89.850KM / NOIR / BOITE MÉCANIQUE / FULL CUIR GRIS / INSERTS CARBONE / EXCELLENT ÉTAT / IMS FIABILISÉ

47 900€

718 BOXSTER S 2.5L 350 CV PDK

2017 / 44.285KM / GRIS QUARTZ / PSE / CHRONO / CUIR COMPLET BRUN / PDLS+ / BOSE® / TEMPOMAT / APPLE® CARPLAY®

67 900€

992 CARRERA S 3.0L 450 CV PDK

2019
30.992KM
ROUGE CARMIN
1ÈRE MAIN
CHRONO
PSE
SPORT TEX
BURMESTER
ROUES AR DIRECTRICES
TOE

132 900€

WACK
AUTOMOBILES

03 88 93 85 14

WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM

BOXSTER 981 SPYDER 3.8L 375 CV

2017 / 19.323KM / MALUS PAYÉ / FAIBLE KILOMÉTRAGE /
FULL CUIR NOIR

103 900€

997.2 CARRERA 4S CAB 3.8L 385 CV PDK

2009 / 87.829KM / BLEU AQUA / FULL CUIR GRIS PIERRE /
BLUETOOTH / RÉGULATEUR

78 900€

991.2 CARRERA S COUPÉ 3.0L 420 CV PDK

2016
63.750KM
FULL BLACK
PREMIÈRE MAIN
PSE
CHRONO
CUIR COMPLET
TOIT OUVRANT
BOSE®

102 900€

996 TARGA TIPTRONIC 03/2002 / 120245 Kms / Gris Kuerguelen / Tout Cuir Noir / Climatisation / Sièges Chauffants / Système Bose / Régulateur de Vitesse / Phares Bixenon / Jantes 18 Carrera / Carnet / Factures / Garantie **37900€**

997 TARGA 4 345 CV PH 2 12/2008 / 112653 Kms / Noir Basalt / Tout Cuir Noir / Climatisation / Pack Sport Chrono / Sièges Electriques à Mémoires / PCM /PSM / Régulateur de Vitesse/ Phares Bixenon etc.. Carnet / Factures / Garantie **72900€**

BOXSTER S 02/2006 / 114236 Kms / Noir Basalt / Cuir+alcantara Beige / Climatisation / Jantes 19 Sportdesign / Echappement Sport / PSM / Régulateur de Vitesse / Phares Bixenon **31900€**

928 GTS BOÎTE MÉCANIQUE 07/1993 / 112653 Kms / Bleu Nuit / Cuir Bleu Marine / Climatisation / Toit Ouvrant / Carnet / Factures / Garantie / Origine France / 2e main. **89900€**

996 CARRERA 4S 02/2003 63423 Kms Gris Arctic / Tout Cuir Bleu Nuit / toit Ouvrant / Climatisation /PSM /Phares Bixenon / PCM2 / Carnet / Factures / Garantie **54900€**

992 TURBO S 07/2020 / 53562 Kms / Bleu Nuit / Tout Cuir Noir / Toit Ouvrant Panoramique / Pack Sport Chrono / Echappement Sport / Roues Arrières Directrices / Système Audio Burmester / Sièges Sport Plus / Système de Levage de l'Essieu Avant / Carnet / Factures / Garantie **219000€**

997 CARRERA 4 GTS 10/2011 / 31427 Kms / Noir Basalt / Tout Cuir Noir / Climatisation / Toit Ouvrant / Kit moteur X51/ Sièges confort à Mémoires/ Echappement Sport / Pack Sport Chrono / Carnet / Factures / Garantie **112900€**

964 CARRERA 2 CABRIOLET 08/1991 / 166457 Kms / Gris Polaire / Cuir Bleu Marine / Capote Bleu Marine / Climatisation / Carnet / Factures / Garantie **86900€**

Virages Automobiles

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

virages_automobiles

997 CARRERA S PDK 07/2010 / 106565 Kms / Or Boréal Métal / Tout Cuir Rouge / Toit Ouvrant / Pack Sport Chrono / Sièges Electriques à Mémoires / Sièges Ventilés / Sièges Chauffants / Système Bose / Phares Bixenon Directionnels / PSM carnet / Factures / Garantie **65900€**

996 GT3 11/2000 / 104830 Kms / Gris Arctic / Cuir Noir / Climatisation / Sièges Sport / Carnet / Factures / Garantie **72900€**

996 40E ANNIVERSAIRE 345cv / 10/2003 / 105264 Kms / Argent Gt / Tout Cuir Noir / Climatisation / Toit Ouvrant / Echappement Sport / Carnet / Factures / Garantie **57900€**

997 CARRERA PDK 05/2009 113256 Kms Noir Basalt / Tout Cuir Noir / Climatisation / Toit Ouvrant / PSM / Phares Bixenon / Sièges Chauffants / PASM / régulateur de Vitesse/ Système Bose / Sièges Sport Adaptatifs / PSM / PCM 3 / Carnet / Factures / Garantie **63900€**

MCG PROPULSION

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

Spécialiste PORSCHE indépendant depuis 2003

- 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

FS410120 991 GT3 ph2 Clubsport 2018, 25 600 km, 500cv, boite manuelle, volant sport Alcantara, pack sport chrono plus, disques Brembo Motorsport à l'av, Px: 169 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS410125 911 SC 204cv 1982, 143 000 km, gris champagne, intérieur cuir et tissus, jantes Fuchs, volant sport, TO, vitres élec., vendu révisé, gar 1 an, Px: 59 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS411201 911 SC 150cv 1982, 157 604 miles, version américaine, très gros dossier fact, mot refait à nf avec cylindrées Européenne, prête à prendre la route, gar 1 an, Px:63 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70

FS410122 992 Turbo S 650cv 2020, 12 700 km, pas de Malus, Couleur Lava Orange, boite auto 8, pack sport chrono plus, finition sport top, vendu rév, gar 1an Px: 234 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS410123 911 2L7 165cv look RS 1975, 20 243 km, arceau 4 points arr, frein à main hydrau, freins 964, rampe de phares, moteur monté en carburateur, + de rens sur dde, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

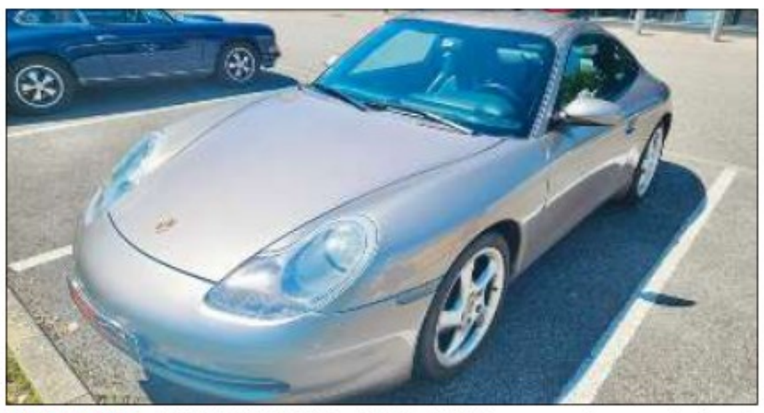
FS410126 Cayman 981 S 3L4 2015, 72 123 km, Mahagoni, PDK, Pack audio Bose, régul vit, sges sport, échap sport, clim, vendu révisé avec vidange boîte, gar 1 an, Px: 59 000€ www.mcg-propulsion.com Tél -: 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS410124 997 C4S Cab 3L8 2009, 103 000 km, Carraweiss/cuir noir, PDK, jtes Turbo, Pck Sport Chrono Plus, Régul, élarg de voie, vendu révisé gar 1 an Px: 78 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS410131 997 Carrera 4S Cab 2009, 69 690 km, BM6, pack sport chrono plus, pack audio, échap sport, sges coques,kit levier court, régul vit,…etc gar 1 an Px: 79 990€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS411202 911 3L SC 204cv 1981, 267 283 km, moteur refait à neuf by MCG Propulsion, sièges tissus aussi, BM5, aileron 3L2, poste Blaukpunkt… garantie 1 an, Px: 69 500€ ww.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS411203 997 GT3 ClubSport ph1 2006, 54 300 km, BM6, pack sport chrono +, appartenu 15 ans à Michael Mauer , designer en chef chez Porsche) gar 1 an Px: 126 000€ ww.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS411204 996 C2 2001, 140 000 km, couleur gris/rosé, dossier factures, gar 1 an Px: 35 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

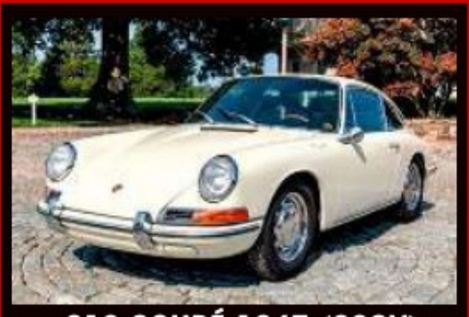
FS411205 993 3L8 SUPER CUP 35ex. 1994, 41 500 km, authentique et rare version CUP Sport, jamais accid, dossier cplet, décoration d'époque, Passeport FIA, Px: 449 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

ZS Style
Spécialiste Porsche 356
De l'origine aux courses historiques de 1950 à 1965

Restauration - Entretien
Projets à la carte - Préparation Racing

Port. : 06.08.356.356
www.zsstyle356.fr
Marne-la-Vallée (Disneyland-Paris)

PROJET ATELIER 2025-2026
- 1959 Coupé AT2 «Sunroof» 1600 Super.
- 1959 Convertible D «DRAUZ» 1600 Dame.
- 1961 Cabriolet BT5 1600 Super «Livrée Juillet».
- 1962 Coupé BT6 Super 90/GT (PTH/FIA-Serie Peter-Auto).



912 COUPÉ 1967 (90CV)
Ivoire/Noir «Sunroof»
Magnifique
Prix : 89.800 €

356 CABRIOLET AT2 1958
1600 Dame (60cv) Ivory -Sellerie Cuir Brown Capote Noir - «Original»
Historique limpide
Prix : 158.900 €

356 COUPÉ SC 1965 (95CV)
Black/Sellerie Black
Matching Number
Superbe
Prix : 149.000 €

PORSCHE LOVERS APPROVED.

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

718 - CAYMAN GT4 4.0 PDK - 2020

15 390 km 145 990 €

911 - 2.2 S TARGA - 1971

59 392 km 139 990 €

911 - 991.2 GT3 4.0 PDK - 2018

40 050 km 165 990€

Retrouvez nos véhicules disponibles à la vente >

SCAN ME

FS411185 718 Cayman GT4 2022, 18 900 km, Intérieur cuir/ Alcantara Noir, 30cv, PDK, Pack Clubsport, Sièges Alcantara & Cuir, PCC, PASM
Px: 135 300€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS411186 718 Cayman S 23cv 2017, 30 900 km, int Alcantara/Simili cuir noir, PDK, Jtes 19" Cayman S 718, Volant Sport en Cuir Sellerie Alcantara, Apple CarPlay & MirrorLink
Px: 64 800€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS411187 981 Boxster GTS 2015, 76 500 km, Intérieur cuir/ Alcantara Noir, 22cv, PDK ,Pack GTS intérieur, PADM, Sièges chauffants Px: 74 800€
La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS411188 987.2 Boxster S 2011, 117 500 km, intérieur cuir Noir, 21cv, Manuelle Px: 39 800€
La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS411189 987.1 Boxster S 3.4L 2007, 113 950 km, Int cuir Bi-ton Gris Pierre/Noir, 21cv, Manuelle, Jtes 19" Sport Design, Phares Xénon, Int Cuir Etendu et souple, Sièges chauffants
Px: 34 400€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS411190 997.1 Carrera S Cabriolet 2005, 91 000 km, Intérieur Cuir Bleu Abysse, 26cv, Manuelle PASM, Système Audio "ASK", Phares Xénon Px: 56 800€
La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

DEPUIS 17 ANS VOTRE SATISFACTION EST NOTRE RAISON D'ETRE, VOTRE FIDELITE EST NOTRE FIERTE.

www.bs-auto.fr

911 T 2.2l Sportomatic / Manuelle
Jantes Fuchs 14", Boîte Sportomatic disponible…
99 950 km, **84 900 €**

718 Spyder 4.0l
Porsche Approved, Échappement Sport, Régulateur de vitesse …
15 050 km, **114 900 €**

996 Carrera Aéro-Kit
Kit GT3 d'usine, Toit ouvrant, Echappement Evox à clapets…
75 000 km, **49 900 €**

Boxster 981 Spyder
Echappement Sport, Pack Sport Chrono Plus, Sièges baquets carbone…
15 700 km, **109 900 €**

991 Targa 4S
Jantes Techno 20", Pack Sport Chrono, Echappement Sport…
53 400 km, **119 900 €**

991 GT3 RS 4.0l Pack Clubsport
Echappement Milltek, Intérieur carbone, Protection PPF bloc AV…
32 800 km, **169 900 €**

991 GT3 RS 4.0l Pack Clubsport
Echappement Akrapovic, Réservoir 90L, Sièges baquets 918…
35 400 km, **169 900 €**

Boxster 981 S
Freins Carbone Céramique, Pack Sport Chrono, Echappement Sport…
36 400 km, **74 900 €**

992 Carrera 4S Cabriolet
Son Bose, Sièges électriques à mémoire, Pack Sport Chrono…
43 700 km, **144 900 €**

Cayenne E-Hybrid Coupé
Pack Sport Allégé, Son Bose, Régulateur de vitesse adaptatif…
57 000 km, **PRIX SUR DEMANDE**

991 GT3 RS 4.0l Pack Clubsport
Sellerie sur-mesure, Ceintures oranges, Régulateur de vitesse…
26 700 km, **179 900 €**

Macan GTS
Caméra de recul, Echappement Sport, Jantes 20" RS Spyder…
121 500 km, **47 900 €**

Garage Automobile & Espace de Vente
51 rue des tuileries - 67460 Souffelweyersheim
03.88.33.09.09

Showroom Premium
3 rue des menuisiers - 67460 Souffelweyersheim
03.88.33.08.08

GLINCHE SPORT & CLASSIC

glinche sport&classic

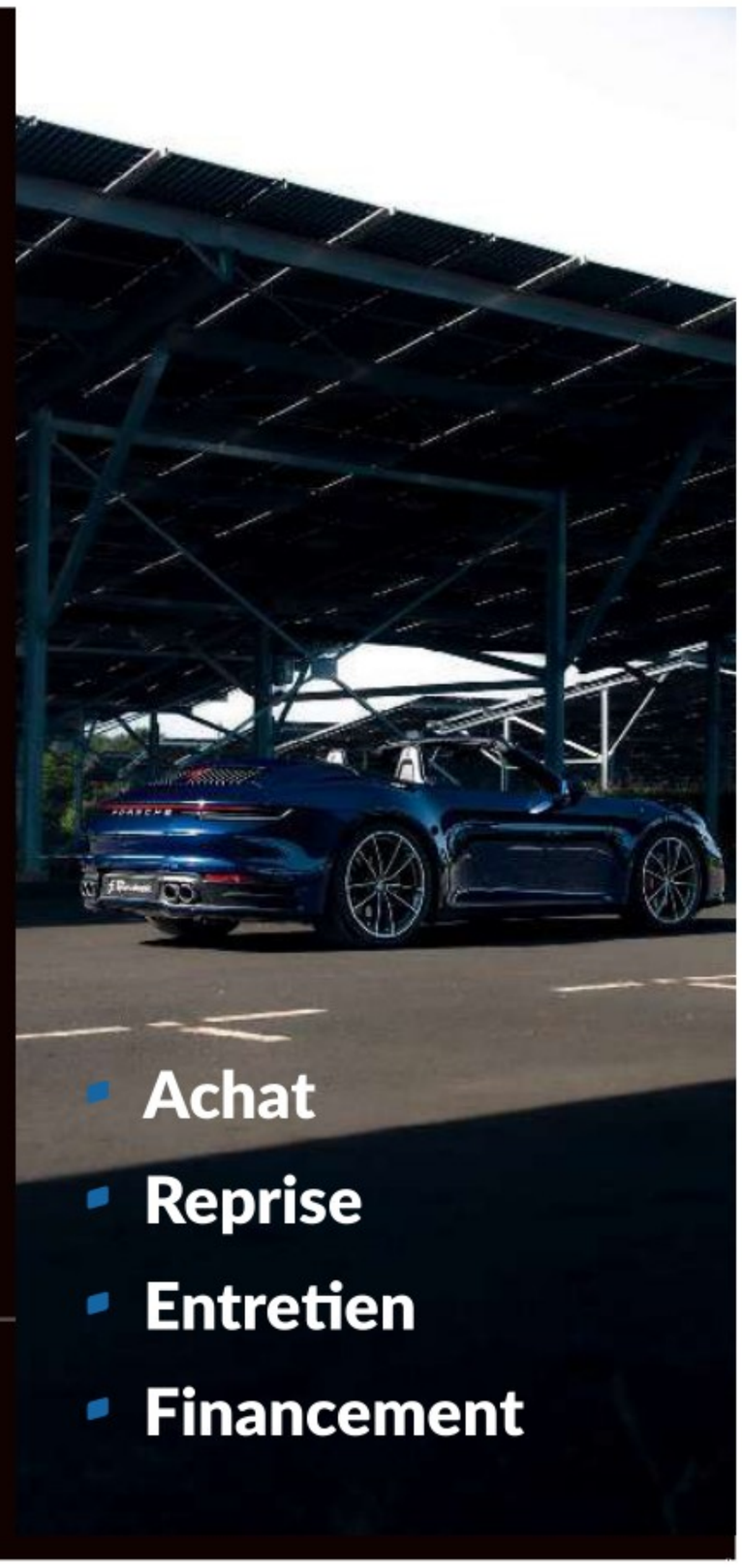
Vendez - achetez votre voiture

Chez **Glinche Sport & Classic**, nous comprenons la valeur et la passion que représente votre voiture de sport ou de collection. Spécialistes dans le domaine de la vente de véhicules haut de gamme, nous vous offrons une **solution sur-mesure** pour vendre ou mettre en dépôt-vente votre voiture.

VISIBILITÉ
Une exposition optimisée, grâce à notre réseau et nos plateformes.

TRANSPARENCE
Une évaluation honnête et précise, sans frais cachés.

EXPERTISE
Une équipe composée de spécialistes passionnés et expérimentés.



02 59 100 911 | contact@glinchesportclassic.com | www.glinchesportclassic.com

Technoparc, Chem. aux Bœufs, 72100 **LE MANS**

991 Carrera 4S 3.0 420ch PDK
06/2016 - 56 700 km : Pack Sport Chrono Plus - Cuir étendu - Volant multifonction et chauff ant - Sièges AV chauff ant - Echappement Sport - Régulateur de vitesse...
124 900 €

991 3.8 400ch Carrera S PDK
05/2012 – 67 639 km : Pack Sport Chrono - Sièges AV chauff ants et ventilés - Pack Design Eclairage - Echappement Sport - PDLS - Intérieur tout cuir...
96 900 €

991 Targa 4S 3.8 400ch PDK
01/2014 – 50 483 km : Pack Sport Chrono Plus - Freins en céramique «PCCB» - Sièges AV Sport Plus 18 pos. - Système Hi-Fi Burmester - Intérieur cuir naturel «Expresso»...
125 900 €

991 3.0 370ch Carrera T PDK
07/2018 – 30 840 km : Volant multifonctions et chauff ants - Sièges AV chauff ants - Régulateur de vitesse - Phares à LED à fond noir - Pack Sport Chrono Plus...
109 900 €

991.2 3.0 450ch Carrera GTS PDK
07/2017 - 46 263 km : Pack intérieur GTS - Intérieur cuir étendu - Toit coulissant électrique en verre - Sièges AV chauff ants - Echappement sport...
129 900 €

Cayman GT4 3.8 385ch
07/2016 - 30 437 km : Pack Sport Chrono - Sièges bacquets sport - Pack intérieur Carbone - Pack Audio Plus - Réservoir 64l...
97 900 €

991 Carrera S 3.0 420ch PDK
07/2016 - 42 371 km : Pack Sport Chrono Plus - Garnissage cuir étendu - Volant Sport GT - Echappement Sport - Sièges avant chauff ants - Régulateur de vitesse...
109 900 €

981 Boxster 2.7 265ch PDK
05/2014 - 67 886 km : Assistance parking AV et AR - Régulateur de vitesse - Pack Audio Plus - Jantes 20" Carrera Classic - Module téléphone et Bluetooth...
52 900 €

911 2.4 S
02/1972 - 63 234 km : Trappe à huile - Appuies-têtes - Essuis-glace AR - Vitres électriques - Feux anti-brouillard
159 900 €

Select Automobiles

Spécialiste Porsche et véhicules de prestige

18 Rue de l'Innovation - 85150 Les Achards- Tél : 06.27.52.06.94

www.select-automobiles.fr

Scannez le QR code ci-dessous pour faire la visite virtuelle de notre Showroom :

FS411118 Unique 992 Targa 4S Heritage Design Edition n° 965/992 04/2021, 5 500 km seulement, 1ère Main Française, en état neuf + de nb options Px: 279 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS411119 992 GT3 Touring 10/2021, 9 900 km Full Black comme neuve 1ère Main, Lift, Full cuir étendu, Chrono, Caméra, CO2 incluse, Garantie 12 mois Px : 229 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS411120 Unique 911 Turbo Edition 50ème anniversaire n° 556/1974 12/2024, 351 km, état neuf CO2 payée Pack Heritage, TO pano, ACC, … dispo de suite Px: 399 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS411121 992 GT3 RS 05/2023, 10 409 km, 1ère Main Française + de 69000€ d'options, Pack Weissach, PCCB, Lift, Caméra, PPF intégral,... disponible de suite Px: 374 800€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS411122 Unique 991 Targa 4S 420ch 05/2016 58 249 km avec 45 options pour plus de 50000€ ! Toujours suivie chez Porsche juste révisée et Garantie 12 mois Px: 142 900€
Tél: 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS411123 992 4S Cabriolet 07/2019 30 900 km, + de 43 000€ d'options Lift, PDCC, Burmester, Sièges 18 chauffants et climatisés, …suivi Porsche Garantie 12 mois Px : 168 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

MOTEUR SENSATIONS

L'art de vivre la route

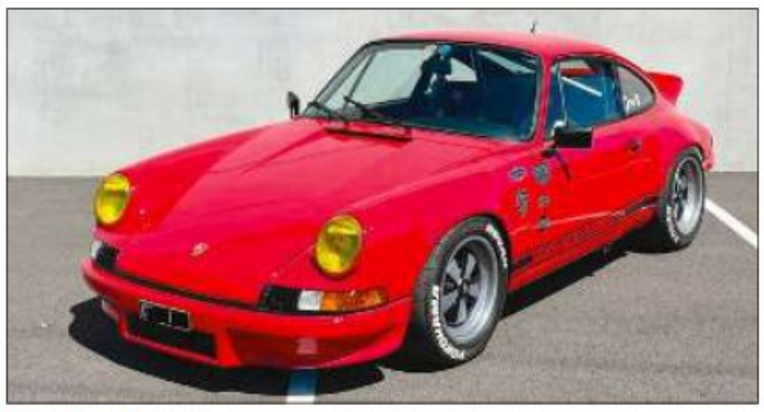
Nous contacter
05.57.15.69.53
contact@moteursensations.fr
moteursensations.fr
24 rue Anders Celsius - 33470 Le Teich

evox PERFORMANCE

Vente / Achat / Dépôt vente

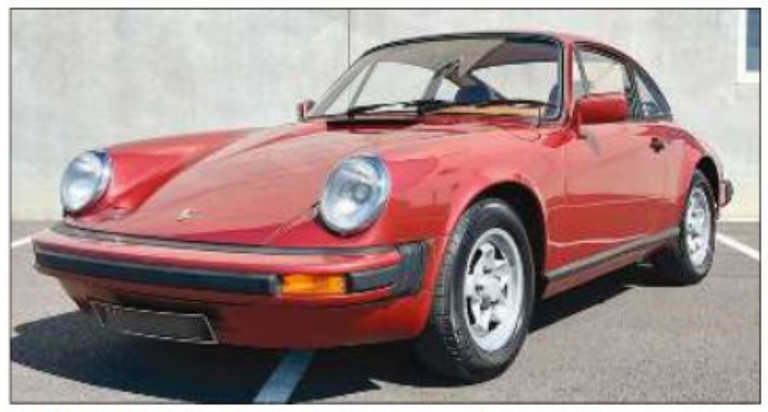
Garage Alternative Propulsion

Spécialiste Porsche - Anciennes et modernes
Dépôt vente - Entretien - Restauration
2325 Ancienne Route de Bédarieux, 34500 Béziers
+33 (0)4 67 76 71 87
contact@alternative-propulsion.com
www.alternative-propulsion.com



FS411172 911 SC "Backdate" 1980, Dossier expertise 05/25, restauration récente, Moteur 964 RS, Kit 2.7RS D Morris, Panneaux de portes Light, Freins 930/964 Px : 77 990€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS410171 930 Turbo 3.3 BV5 G50 300cv 1989, 178 000 km, Gris Ardoise, Int. Lin, Moteur Refait, Dossier de factures conséquent, TO, Sièges Cuir Chauffants Px : 150 000€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34



FS410172 911 G 2.7 165ch 1977, 162 500 km, Diamond Sahara, Int. Origine parfait état, Nombreuses Factures, Dossier d'expertise 04/2025 Px : 55 000€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS411173 Macan S Diesel 3.0L 258ch 2015, 196 500 km, Carnet d'entretien disponible et à jour, Toit ouvrant, Régulateur Sièges à mémoires Px : 27 490€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS407160 991 Carrera 4S 3.8L 400cv 2013, 75 000 km, Boîte automatique PDK, Carnet d'entretien disponible et à jour BOSE, PASM, PADM, PTV+ , ITC Noir Px : 89 990€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS407161 356 Super 1600 1.6L 90cv 1963, 136 000 km Caisse Reutter, Matching Numbers, Etat concours, Dossier de factures depuis 1970, Origine US Px : 99 900€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS408199 Panamera V6 462ch Hybrid Edition 10 Ans 2020, 86 600 km, automatique Pack chrono sport plus, Système audio bose, PASM Px : 69 990€,
www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS408200 997 Turbo TipTronic S 2008, 35 100 km, automatique, Jantes turbo 19'', Mode sport, Suspension réglable PASM, Système audio bose Px : 94 990€,
www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS411199 997 3.6 Carrera 4 325ch 2006, 137 990 km, 25cv, manuelle Système audio ask, Tapis de sol porsche, Phares xénon Px : 48 990€,
www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS410189 996 320ch Carrera 4S BV6 2002, 106 900 km, 23cv, manuelle, Cuir étendu, Jantes 18, Etriers de frein rouge Px : 48 990€,
www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS410190 993 285ch Carrera 2 1995, 184 500km, 21cv, manuelle Sièges sport, électriques et chauffants, Toit ouvrant, Suspension rabaissée, Etriers de frein rouge Px : 76 990€,
www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS411200 997 TARGA 4S 2007, 145 345 km, 26cv, automatique Système audio bose, PCM, PASM, cuir étendu Px : 52 990€,
www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

BOXSTER 987 2L7 245 CV TIPTRONIC, AM 2007, Noir Basalt int. cuir noir, Clim auto, sieges chauffants, PCM2, Tempomat, Volant Sport, 77Mkms **31 900€**

BOXSTER GTS 981 PDK 3L4 330 CV, AM 2015, Blanc Carrara cuir complet noir+ alcantara, PSE, Pack Chrono Plus, Volant Sport Design, sièges sport plus, PASM +nbses options 61M kms **78 900€**

CAYMAN 718 S 2L5 350 CV PDK, AM 2016, gris Argent GT, cuir noir + surp., PSE, Tempomat, Volant Sport, sieges élec+chauff. + memo., PSM, P.A 12/25 58Mkms **63 900€**

996 TURBO CABRIOLET 3L6 420 CV BV6 Méca 2004 Noir basalt m cuir complet noir Bose Freins PCCB + nbres options 115mkm **68 900€**

FIRST AUTOMOBILE.COM

03 88 18 28 00

contact@first-automobile.com

991 CARRERA S CABRIOLET 3L8 400CV PDK, AM 2012, Blanc Carrera, cuir complet bleu yachting, Tempostat, sièges sport + élec + chauff.+ mémoires, Audio BOSE + nbres options 50M kms **92 900€**

996 CARRERA 4S 3L6 320 CV TIPTRONIC, AM 2004, Noir brillant, cuir complet noir + surp., TOE, PSM, sièges élec+chauff.+mémoires, jante 18 Turbo, Pack BOSE, tempomat, 115M kms **43 900€**

BOXSTER 718 SPYDER 4L0 420 CV BV6 méca 02/2020 Blanc Carrara cuir + alcantara noir PSE Pack chrono sport plus PASM Apple Carplay S.sports + chffant état exceptionnel 16mkm Malus compris **112 900€**

CAYMAN 718 S 2L5 350 CV PDK, AM2017, Gris Quartz, cuir complet noir, PSE, Pack Chrono, PASM, Audi BOSE, sièges sport élec+vent+chauff+mém., Tempomat 46Mkms **68 900€**

FS411150 981 Boxster Black édition 01/2016, 265cv, 43 800 km, ITC noir, SC Sp, PCM3 GPS, Bose, Bluetooth, PSE, PASM, PDK, Volant Sport Design, Tempomat, PDLS, Park assist, JA 20" Turbo Px : 57 500€ PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS411151 718 Spyder 420cv 03/2020, 9 300 km, ITC alcantara, Baquets Sp, clim auto, Apple Car Play, Bose, Tempomat, Park Assist, BVM, JA 20" Spyder, PA 03/2026 Px : 99 500€, PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS411152 991.1 11/2014, 400cv, 12 550 km, Sièges elect (14 règl) chauff pack mém, PCM GPS, Bluetooth, Bose, Pack Sport Chrono, Tempomat, PSE, PTV, RDK, PDLS, TO. JA 20" Sport Classic Px : 149 900€ PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS411153 991.1 GT3 04/2000, 360cv, 69 500 km, clim auto, Baquets cuir, Demi arceau inox, JA 18" GT3, Gros historique, Px : 89 900€, PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS411154 997.2 Turbo 03/2010, 500cv, 53 000 km certifiés, ITC noir, Sièges confort tt élect chauff et ventil avec Pack mém, PCM3 GPS, Bose, Pack Sport Chrono, téléph. Tempomat, Park assist. Px : 119 900€ PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS411155 991.2 4S 02/2016, 420cv, 41 900 km, ITC noir. SC Sp, PCM + Bose, Pack Sport Chrono, PSE, TO, Tempomat, PDK, PDLS+, Parking Assist Av + Ar + Caméra, Servo Plus. Porsche Car Connect, JA 20" Px : 114 900€ PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS411003 996 3.6 Carrera Cab 2003, moteur embrayage suspensions avants 1 500 km, voiture en rodage, moteur garantie 3 ans (Flat Lyon), facture sur demande
Px : 42 000€ Tél : 06 14 46 15 47 Dépt 30

AG410803 996 Turbo S Cab 03/2005, 59 000 km, Véhicule rare seulement 300 exemplaires produits, coupe vent, hard top, régul de vitesse, Px : 109 996€
Tél : 06 78 60 37 97 Dépt 36

FS411002 Boxster III (981) 3.4 330 GTS PDK 03/2015, 41 183 km, Pré-équipement pour téléphone mobile PCM incluant module de navigation et interface audio universel, échap sport, Px : 81 000€ Tél : 06 11 38 10 60 Dépt 83

FS411197 Cayenne S E-Hybrid Ed. Platinum 92A 2017, 91 000 km, sges sport GTS Carrara Grau, attelage, régul adaptatif, cam. recul, pack int bois, Apple CarPlay, nb opt, gar 6 mois Px : 46 990€ Tél : 04 67 42 57 35 ou www.almeras.com

FS411198 996 Carrera 3.4L Aerokit GT3 1998, 91 360 km, manu., clim, toit ouvrant, Gris Artique, int. cuir noir, essuie-glace arr, sièges confort chauff., gar. 6 mois. Px : 39 990€
Tél : 04 67 42 57 35 ou www.almeras.com

AG410804 997 Carrera 2Ph2 Cab 345cv 12/2009, 97 000 km, boite mécanique 6 vitesses, sièges chauffants, GPS, intérieur cuir, PSM, Px : 64 000€
Tél : 06 80 11 30 16 Dépt 33

PORSCHE ALMERAS

Spécialiste Porsche de la classique à la moderne

Entretien / Réparation / Restauration / Service Classic & VHC /
Dépôt et vente de véhicules / Recherche personnalisée

Zi de la lauze - 3 Rue St Exupéry
34430 St Jean de Vedas / 04.67.42.57.35
porsche@almeras.com
www.almeras.com

Alméras Frères

Almeras-Frères

Pour que votre rêve devienne réalité

993 C2 Cab · 06/94 · 272cv · 131 200 km	**76 900€**
981 Boxster Black Edition · 265cv · 01/16 · 43 800Km	**57 500€**
981 GT4 CS · 385cv · 06/15 · 35 700Km · BM	**89 981€**
996.1 GT3 · 360cv · 04/00 · 69 500Km	**89 900€**
718 Spyder · 420cv · 04/21 · 6 800Km · BM · PTS + Exclusive	**115 000€**
718 GT4 RS · 500cv · 06/23 · 5 500Km · Weissach	**169 900€**
997.1 C4 S · 06/07- 355cv- BM · 122 500km	**58 900€**
997.1 CUP · 2008 · 420cv · 18 200km	**84 900€**
997.2 GTS Cab · 01/11- 408cv · 84 925km	**89 800€**
997.2 Turbo · 03/10 · 500cv · 53 000km	**119 900€**
991.1 S · 400cv · 03/13 · 33 400km BM	**105 500€**
991.1 4S · 400cv · 05/13 · 86 900km	**89 900€**
991.1 S · 400cv · 12/13 · 61 500km	**84 900€**
991.1 50 ans · 430cv · 11/14 · 12 550km	**149 900€**
991.1 Turbo S cab · 560cv · 01/15 · 23 300km	**155 500€**
991.2 4S · 420cv · 02/16 · 41 900km	**114 900€**
Macan S Diesel · 258cv · 11/16 · 34 850km	**58 890€**

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter

PZ RO

CONTACT
Eric Goertz 03 87 77 09 17

www.pzro.eu

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

Préparation - Compétition
Assistance

mougins auto sport
SPÉCIALISTE PORSCHE

MAS RACING

614 avenue de la Plaine - 06250 Mougins - France
Tél : 04 93 756 794 / Fax : 04 93 756 231
contact@mougins-autosport.com
www.mougins-autosport.com

mougins_auto_sport · mas_racing_ · MAS-Racing Team

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 en novembre 2016

Contactez-nous 06.67.97.46.30 / flat6regie@orange.fr

MASCOTTE
assurances

Nous allons vous aider à prendre soin de votre jouet, et plus encore...

A partir de **16€** par an*

Devis gratuit et assurance immédiate 24h/24 sur mascotte-assurances.fr**

COMPAREZ ET ÉCONOMISEZ JUSQU'À 30%

- # Véhicules anciens et de collection
- # Automobile de prestige
- # Automobile moderne
- # Habitation principale et secondaire
- # Associations de collectionneurs
- # Professionnels de l'automobile de collection

04 94 09 79 70
Prix d'un appel local

* Tarif annuel TTC au 01/01/2024 en formule Essentielle pour un véhicule d'avant 1976 hors frais de courtage. ** Sous réserve d'acceptation.

Mascotte Assurances - Siège social : 1191 Avenue de la Résistance CS 40573 83041 Toulon Cedex 09 - SAS de courtage d'assurance au capital de 345 000 € - RCS Toulon B 799 646 203 - N° Orias 14001768 (www.orias.fr) - Soumis au contrôle de l'ACPR, 4 place de Budapest CS92459 - 75436 Paris cedex 09 - Compagnie souscriptrice Generali. Garanties d'assistance souscrites auprès de Mondial Assistance.

HPRS Motorsport

ERIC PINEL
SPECIALISTE PORSCHE INDEPENDANT

www.hprs.fr

Entretien
Assistance course
Préparation Piste et Rallye
Géométrie / Liaison au sol
Pneumatiques
Climatisation
Pièces détachées
neuves et occasions
Certification Hybride

17 Bd Vallombrosa - 06400 Cannes - Tél: 04.93.389.911 - mail: hprs@hprs.fr

FS411156 992 Turbo S 3.8L 650ch 09/2020, 17 000 km, Immat Française, Pack Chrono, Bose, Phares Matrix, Lift Pack carbone intérieur, VMF Carbone & Alcantara Garantie 12 mois
Px : 229 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

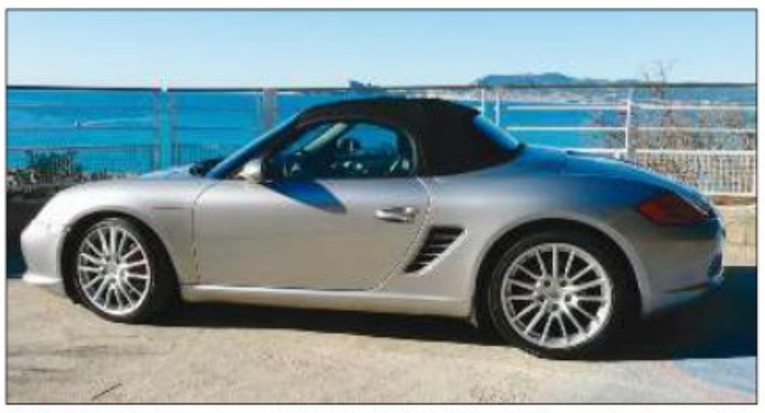
FS401151 987 Spyder 2011, 48 000 km, BV PDK, CDR 30 Pack Chrono, Sièges carbone, Révisé & Factures ,avec Carnet
Px : 79 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS405101 996 Turbo 3.6L 420ch 2001, 121 000 km, BV méca 6, bose, sges full mémoires, jtes Techart 19'', pack alu/ carbone, révisée, carnet, Factures
Px : 62 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS408172 991 50th Anniversaire 3.8L 430ch 2014, 26 800 km, jtes Fuchs 20'' Int Pied de Poule Pack Sport Chrono Phares LED PDLS+ Sièges à Mémoires/Chauffants Bose PASM
Px : 149 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS396101 987 Boxster 2.7L 240ch 2006, 95 000 kms, Français, Bv Meca 5, Jantes 18', Ordinateur de bord, Régul. De Vitesse, Sièges Cuir, CDR 24, Révisé, Carnet / Factures
Px : 27 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS406137 928 S 310ch 1986, 93 000 km, BV Méca, Bleu Nuit, Int. Cuir Bleu, Carnet, Factures
Px : 29 928€,
hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

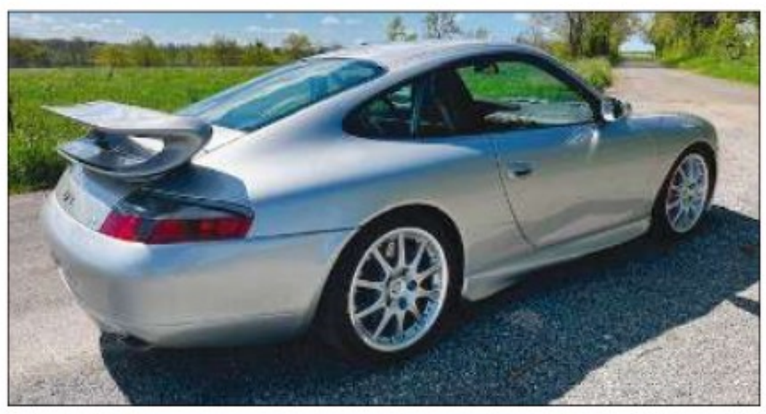


FS410002 Boxster RS60 10/2008, 113 000 km, série limitée 1789/1960, artic silver métal, capote noir, int cuir gris, carnet à jour, traitement céramique carross, PASM, pack sport design, Px : 43 000€ Tél : 06 46 65 54 89 Dépt 13

FS410003 997 Carrera S Cab 3.8L 355cv 06/2006, 98 000 km, Carnet entretien, Dernier gros entretien Porsche + CT février 2025, Pack Sport Chrono Plus, Echap. Sport, Pack cuir Px : 57 000€ Tél : 07 85 08 32 35 Dépt 71

AG410801 Boxster 2.5 09/1997, 181 649 km, rouge indien en excellent état Grand entretien complet effectué chez Porsche Freinage AV et AR neuf Kilométrage certifié par test piwis (4120h) Px : 17 000€ Tél : 06 10 04 44 18 Dépt 59

FS411101 997 Turbo 3.8 PDK 2010, 52 500 kms d'origine, parfait état de présentation et de fonctionnement, carnet et factures Porsche, sort de révision, reprise possible
Px : 124 900€ Tél. : 06 11 23 91 48



FS411102 9996 GT3 MK1 2000, 69 000 km d'origine, historique complet avec carnet et factures, sort de révision, Pas d'accident, origine Porsche France,
Px : 92 500€ Tél. : 06 11 23 91 48

FS359125 Pour 911 coupé mod F chassis court 1965-1973, Qualité velours fibranne, talonette caoutchouc strié, dos boutonnés, coutures simili cuir couleur des tapis Px: 309€ le jeu Tapis de Luxe Tél: 03 26 74 29 50 www.tapis-deluxe.com

FS411103 911 2.2 S 1970, Très belle restauration, Matching Color et Numbers. Châssis n° 330.
Px : 144 000€ Tél. : 06 11 23 91 48

FS411104 Cayman S 2009, 73 000 km d'origine noir métal, cuir noir, livré neuf à Toulouse, Splendide, carnet et factures,
Px : 36 900€Tél. : 06 11 23 91 48

FS359126 Pour 911 Coupé 1984-1989 Modèle G Qualité velours tricoté, talonette simili cuir granulé, dos boutonnés, coutures simili cuir couleur des tapisPx: 310€ le jeu
Tapis de Luxe Tél: 03 26 74 29 50 www.tapis-deluxe.com

GROUPE PETITJEAN

FIRST-AUTOMOBILE.COM

32 ANNÉES D'EXISTENCE & D'EXIGENCE

PLUS DE 4500 PORSCHE VENDUES

STOCK IMPORTANT - ACHAT - VENTE - DÉPÔT - FINANCEMENT

03 88 18 28 00 - contact@first-automobile.com

STOCK DISPONIBLE

Ferrari Purosangue, Bleu LeMans, état neuf, 1300kms PSD intéressant
Ferrari 296 GTS 3I0 V6, Hybride, Rouge Rosso, 500kms, 305 000€ HT
Lamborghini Urus, 4I0 V8, Akrapovic, Nero Helen, 21M kms, 324 900€
Lamborghini Huracan EVO Spyder, Verde Scandal, 6Mkms, 365 000€
Lamborghini Huracan STO Grigio Lynx, 9Mkms 430 000€
Lamborghini Hurancan EVO, Nero Hélène, 2500kms, 335 000€
991 4S CAB 3L8 400CV PDK, 2012, Blanc, 50Mkms 92900€
997 Carrera 4S Phase 2 3L8 385 CV PDK, noir, 2010, 89Mkms 74 900€
992 Carrera 3L0 385 CV PDK, 2019,28Mkms Gris quartz, 118 900€

991 CARRERA S CAB Phase 2 3L0 420 CV PDK, Bleu Graphite cuir complet noir + surp., PSE, Pack Sport Chrono Plus, Jante Rs Spyder 20", sieges élec+chauff. Mémoires 14P, PASM, + nbres options 112M kms **92 900€**

991 CARRERA 4 COUPE 3.4L 350 CH PDK, AM 2013, Brune anthracite, cuir complet espresso + surpiqures, Volant Sport+ palettes, Jantes Carrera S III 20' Gold Mat, PADM, PSM, entretien Porsche à jour, 96Mkms, état magnifique **76 900€**

BOXSTER 981 2L7 PDK 02/2015, Blanc, int. noir 19 pouces noires, Tempomat, clim auto, Bluetooth, USB, PASM, PCM3 + nbres options 50M kms
52 900€

991 TURBO CABRIOLET Phase 2 PDK 3.8L 540 CV, AM 2016, Gris quartz, cuir complet bi color beige+ noir, Pack Sport Chrono Plus, Audio BURMESTER, PDLS plus, Volant Sport GT, PASM, + très nbres options, 49M kms
139 900€

Castellet Car Motorsport

Atelier - Vente - Dépôt vente

Lucas et Patrick Caridi se feront un plaisir de vous accueillir

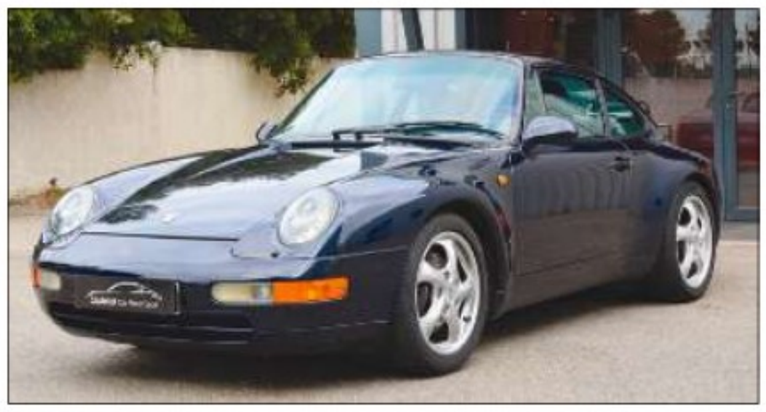
Parc d'Activités de Signes - 166 Avenue de Paris - 83870 Signes
04.94.100.014 / 06.12.54.82.99 / 06.20.85.23.68
contact@castelletcarmotorsport.com **castelletcarmotorsport.com**

FS411191 Cayman 981 GTS 2014, 52 000 km
Px: 77 500€
Castellet Car Motorsport Tél.: 04 94 10 00 22 Dépt 83

FS411192 997 Turbo Tiptronic 2007, 83 500 km
Px: 77 900€
Castellet Car Motorsport Tél.: 04 94 10 00 22 Dépt 83

FS411193 718 Boxster GTS 365 cv 2.5L 2018
Px: 79 900€
Castellet Car Motorsport Tél.: 04 94 100 014 Dépt 83

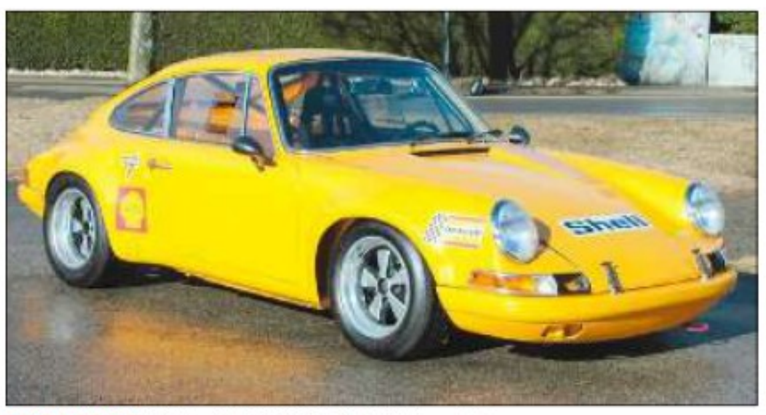
FS41194 997 Turbo Tiptronic 480cv Cabriolet, 102 000 km
Px: 74 900€
Castellet Car Motorsport Tél.: 04 94 10 00 22 Dépt 83



FS411195 993 Carrera 2 Tiptronic, 210 000 km
Px: 59 900€
Castellet Car Motorsport Tél.: 04 94 10 00 22 Dépt 83

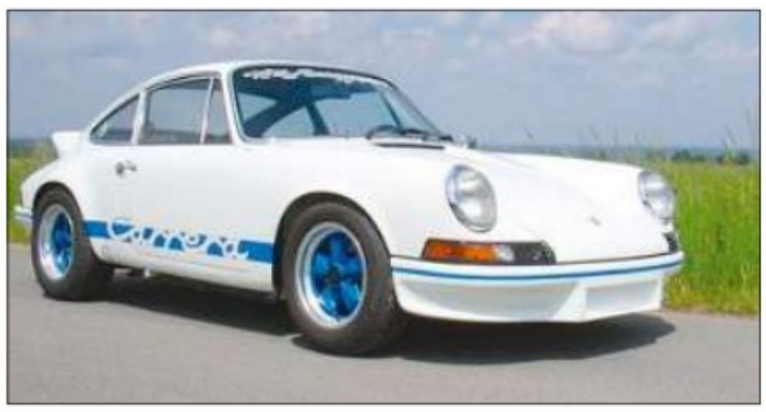
FS411196 991 Carrera S PDK, 42 000 km
Px: 97 900€
Castellet Car Motorsport Tél.: 04 94 10 00 22 Dépt 83

FS411124 930 Turbo Cab 1989, BV5, rare
Prix sur demande
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS411125 911 ST 2.3 & 2.5, fiche FIA
Px: 170 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS411126 911 SC 3.0L Cab1983,
Px: 65 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS411127 Carrera RS 2.7 1973, M 471 & touring
Prix sur demande
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS411128 993 RS touring 1995, 88 000 km, noire
Px: 270 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS411129 Carrera 2.7 Targa 1974, jaune
Prix sur demande
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

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...

FS411105 991 C4 GTS Cab PDK 2017, 53 000 km, Noir Métal, Tt Cuir Noir, Sièges chauff, Régul. Vit, BOSE, Pack GTS, Roues AR Dir., Jantes 20" Px : 125 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411106 993 Turbo 1996, 108 000 km, Noir Métal, tt cuir Noir, Sièges Sport et chauff, Clim, TOE, Xénons, Pack Hi-Fi, reserv 92L, Jantes 18" Px : 175 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411107 991 Targa 4 PDK 2016, 76.000 km, Noir Intense, Tt Cuir Noir et Beige, Sièges chauff, PDLS +, Caméra AR, Régul. Vit, Jantes 20", Approved 09/2026 Px : 114 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411108 991 C2S Cab 2016, 56 000 km, Argent GT, tt cuir Expresso, Sièges chauff ventilés, régul vit, BOSE, Pack Chrono, PDLS+, PSE Px : 113 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411109 991 C2S Cab PDK 2014, 56 000 km, Gris Quartz, Tt Cuir Noir, Sièges chauff. & vent., Régul. Vit., PDLS, PDC avec Caméra AR, PSE, Jantes 20" Px : 95 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411110 991 C2S PDK 2016, 74 000 km, Argent GT, tt cuir Beige, Sièges Sport et chauff, PASM (-20mm), TO vitré, PDLS+, Pack Chrono, PSE, Jantes 20" Px : 97 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411111 991.2 GT3 ClubSport BV6 2017, 19 000 km, Argent GT, tt cuir noir, Baquets, Lift av, PDLS+, BOSE, régul vit, Approved 05/2026 Px : 164 500€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411112 991 C2S Cab PDK 2014, 79 000 km, Noir Métal, Tt Cuir Noir, Sièges Sport chauff. & vent., Régul. Vit., PDLS, PDC, Pack Chrono, PSE, Jantes 20" Px : 93 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411113 991 C2S PDK 2016, 47 000 km, Gris Quartz, tt Cuir Noir, Sièges Sport, Régul. Vit., TOE, Rétro. Rabatt., 1ère Main, PSE, Jantes 20" Px : 103 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411114 Nouvelle Cayenne E-Hybrid Coupé 2024, 3 000 km, Noir Chromite, Tt Cuir Noir, PASM, 5 places, BOSE, Attelage, ACC, Pack Sport Design, Jantes 22" Px : 129 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411115 Cayenne E-Hybrid Coupé 2020, 51 000 km, Gris Quartz, Cuir Noir, Sièges Sport Adap, 5 places, PDLS+, Caméra 360°, Jantes 22" Px : 75 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411116 997 C2S Cab PDK 2009, 73 000 km, Noir Métal, tt Cuir Noir, Sièges chauff., Régul. Vit., PDC, Volant MF, Module Tél., Jantes 19" Px : 69 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

ASSUREZ-VOUS CHEZ DE VRAIS PASSIONNÉS

Océane HEUCHIN
Agent général ALLIANZ

N'HESITEZ PAS À CONTACTER Eva
05.49.24.82.00 ou 05.49.78.94.38 - Fax: 05.49.28.03.86
Mail : heuchin.niort@allianz.fr
550 bis avenue de Limoges - 79000 NIORT

NOTRE SPÉCIALITÉ
L'ASSURANCE au KILOMÈTRE :
forfait 4000 ou 7000km

Dans nos TARIFS étudiés pour vous, SONT INCLUES les garanties des SORTIES CLUB sur CIRCUIT en épreuves non chronométrées.

Le 1er spécialiste des moquettes de restauration toutes marques

Tapis-DELUXE
Fabrication allemande

Tél. 03.26.74.29.50
shop@tapis-deluxe.com

Grand choix de couleur en qualité d'origine ex. :
Pour 911 / 912 Coupé et Targa *Modèle F 1965-1973*
Pour 911 Coupé et Targa *Modèle 2.7l et 3.0l 1974-1977*
Pour 911 Coupé et Targa *Modèle SC 1978-1983*
Pour 911 Coupé, Targa et Cabrio *Modèle G 1984-1989*
Pour 914 / 928 S, 964 / 993
Fabrication des surtapis pour tous ces modèles.

POUR **911 1965-1973** À partir de **668 €**
POUR **911 1974-1977** À partir de **733 €**

POUR **911 1984-1989** À partir de **739 €**

Tous nos modèles sur : www.tapis-deluxe.com

FS411117 Boxster S 2004, 63 000 km, Gris Arctique, cuir Noir, Sièges chauff, Clim. auto, Radio CD, Seuils Inox, Chargeur CD, Jantes 18" Px : 25 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS411130 Carrera 3.0 Targa 1977,
Px: 79 000€
Jet Set Cars Tél. : 03 89 732 732

FS411131 911 S 2.2 coupé 1971, restauration totale
Px: 170 000€
Jet Set Cars Tél. : 03 89 732 732

agselection_auto

Achat, vente, dépôt vente, recherche personnalisée et financement
Du début de votre projet à la livraison, je m'occupe de tout.
Contactez moi **06.07.59.44.05** **arnaud@agselection.fr**
56260 Larmor-Plage

www.agselection.fr

AG SELECTION

Spyder 718 PDK — **128 900 €**
2021, 1ère main, 25200 km, PDK, Noir, jantes Aurum, siège baquets intégraux, cuir étendu & Alcantara, surpiqures et ceintures rouges, Bose, assistance parking AR, PDLS, film PPF, dernier entretien en 06 2023. Garantie 12 mois.

991 50ème Anniversaire — **148 500 €**
2014, 38620 km, Gris Graphite & Tissu Pépita. PSE, Pack Sport Chrono, sièges chauf, PTV Plus, PDLS+, PADM, Toit pano, Bose. Carnet, révisée CP en 04/2025

Spyder 981 — **105 900 €**
2016, 31400 km, Gris Argent GT & Pack intérieur Classic. 39 codes options : Baquets 918, clim bi-zone, homelink, PDLS+, PCM, caméra, Burmester. Carnet, factures. Dernier entretien en 05/2024.

Spyder 718 — **114 900 €**
2019, 23200 km, Craie, Alcantara et surpiqures Argent. 26 codes options, baquets intégraux, ceintures Argent, régul, clim bi-zone, Apple CarPlay, caméra. Carnet, 4 pneus. Garantie Porsche Approved 11/2025.

Boxster RS 60 — **43 500 €**
2008, 92500 km, boite méca, Pack Sport Chrono, échappement Evox, carnet, factures. Dernier entretien en CP en 11/3024. Superbe état. Garantie 12 mois.

Également disponible

991 Carrera 4 Black Edition PDK
2015, Noir Intense, 38700 km.

Spyder 718 BVM
2020, Grise Argent GT, inter Classic, 6200 km.

911 2.2 S
1970, Metallic Blue, 25000 km. Entièrement restaurée.

Boxster 987 3.2 S
Gris Kerguelen, 56000 km.

A.R.Sport

Spécialiste indépendant **PORSCHE** *à* ***La Rochelle*** *depuis 2004*

VENTE & ATELIER

10 RUE ST EXUPERY
17290 LE THOU

05 46 411 911
contact@arsport.fr

FS385189 Boxster 718 S PDK 03/2017, 36 000 km, int tt cuir, sges chauff, aide parking av/ar, régul de vit, fx bi-xénon, BOSE, volant sport/chauff, navig, jtes 20', PSE, carnet suivi Px: 73 500€ A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS407101 Boxster 981 2.7 PDK 02/2013, 101 000 km, sellerie cuir, PASM, PSE, SC Sport et ventilés, Régul Pack assist av/ar, GPS, Bluetooth, Volant Sport Palettes, carnet suivi Px : 48 700 € A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS409134 Boxster 981 3.4S PDK 315cv 06/2014, 62 500 km, sges chauffants et ventilés, Bose, Régulateur , PASM, Bluetooth, Jantes Carrera S 20'' carnet suivi Px :61 000 € A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS397224 911 2.7 backdating 911 G 150cv, 10/1974, 56 558 km, échap. sport, jantes en 16'', volant sport, sièges sport, vitres élect… carnet suivi. Px : 79 800 €,
A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS409136 928 GTS 350cv 10/1994, Boîte manuelle, 127 800 km , 2é main origine France, Bleu amazone, Toit ouvrant, Sièges confort électriques, carnet suivi depuis l'origine
A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS404181 991 Carrera 350cv PDK Cab 10/2013, 89 400 km, Pack Chrono, PSE, SC ventilés, PASM, PADM, Jtes 20'', Bluetooth, GPS, Sièges Sport, , carnet suivi Px : 91 000 €
A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS408132 991 GT3 475 CV PDK 10/2014, 30 000 km, Moteur neuf, Sièges Sport électriques, Intérieur tout cuir, Pack Chrono Sport Plus, Pack Carbone, carnet suivi Px : 133 500€
A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS409135 991 Carrera S PDK Cabriolet 400cv 08/2012, 63 600 km, Tout cuir, Sièges Sport, Bose, GPS Europe, Bluetooth, PSE, Climatisation Bizone, carnet suivi Px : 89 000 €
A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS395155 996 Turbo Cab 420cv 05/2004, 76 734 km, int tt cuir, SC élect, navig, clim auto, ODB, PSM, Jantes 996 Turbo 18'', fx xénon, rétro dégiv… Carnet suivi. Px : 75 800€
A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

WWW.FLAT6MAG.COM

BOUTIQUE EN LIGNE

>> Retrouvez nos anciens numéros

>> Retrouvez également nos hors-séries

>> Retrouvez aussi notre reliure

Plus pratiques, plus faciles à utiliser, plus esthétiques.
Elles vous permettront de conserver et de classer tous vos Flat 6.

35 € L'UNITÉ*

59,50 € LES DEUX*

*Livraison offerte en france métropolitaine. Disponibles également pour d'autres pays, plus d'infos sur www.flat6mag.com.

Flat 6 Magazine existe aussi en VERSION NUMÉRIQUE

Découvrez une expérience de lecture différente grace 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

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, 370
911 E 2.2	1970/1971	200, 267
911 S 2.2	1970/1971	162, 333, 398
911 T 2.4	1972/1973	157, 284, 388
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, 376
2.7 RS Light	1973	153, 259, 376
YOUNGTIMERS	**ANNÉE**	**FLAT6 NUMÉROS**
911 Sportomatic 74 - 80	1974/1980	217
911 2.7 - 150ch	1974/1975	231, 372
911 2.7 - 165ch	1976/1977	178, 372
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, 252,409
911 SC Cabriolet	1982/1983	158, 290
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	165, 304, 397
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 3.3 BV 5 Cabriolet	1989	381
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
928 240ch	1978/1982	383
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, 399
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, 371
964 Carrera 4 jubile	1992	155, 251, 392
964 Speedster Carrera 2	1993	179, 314
964 Turbo 3.6	1993/1994	173, 273, 378
993	**ANNÉE**	**FLAT6 NUMÉROS**
993 272 ch Carrera	1994/1995	163, 241, 396
993 272 ch Carrera Cabriolet	1994/1995	184, 257
993 272 ch Carrera 4 Cabriolet	1994/1995	210, 365
993 Tiptronic	1994/1998	192, 311
993 272 ch Carrera 4	1995	154, 274

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

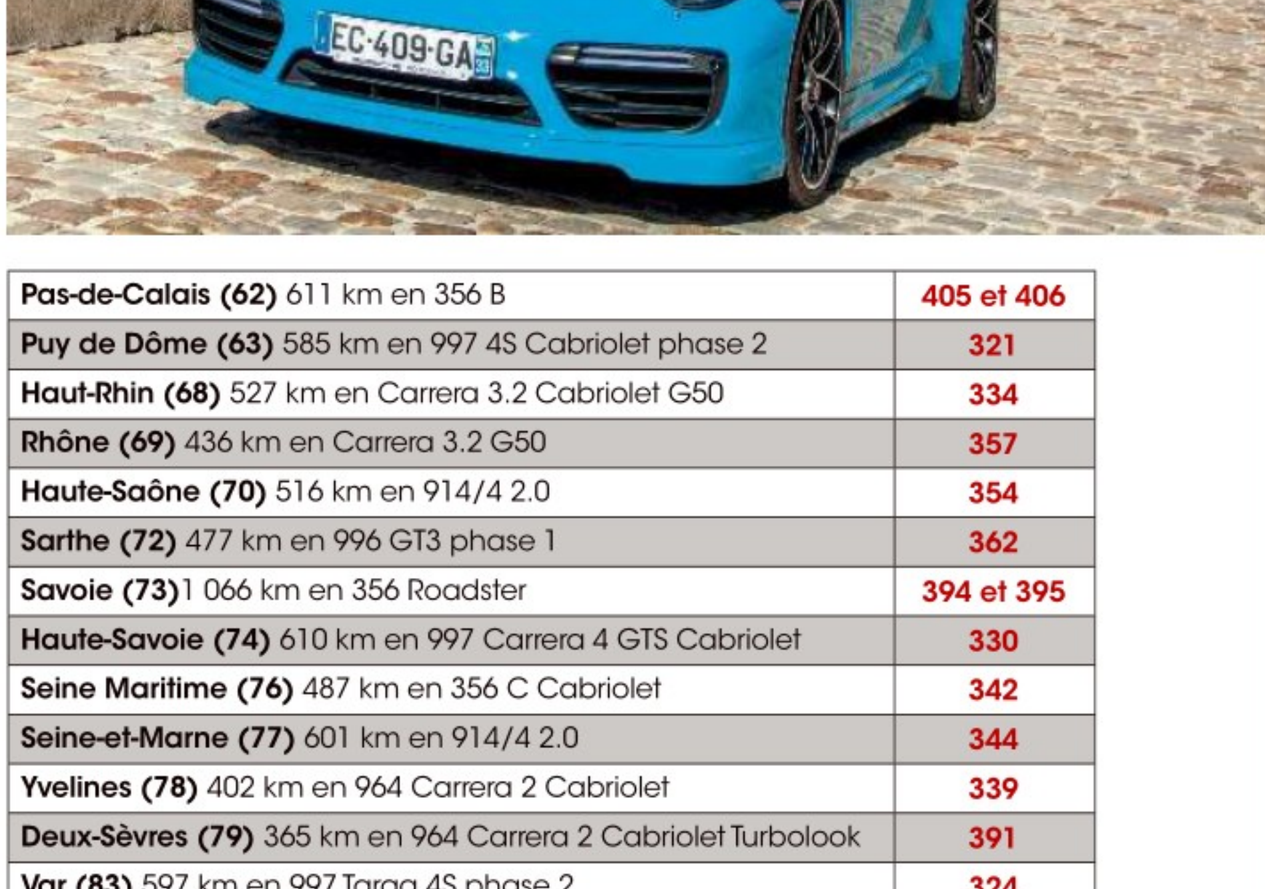
993 285 ch Carrera	1996/1998	180,339
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	204, 358
993 Targa	1996/1998	170, 234, 380
993 285 ch Carrera Cabriolet	1996/1998	144, 294
993 285 ch Carrera 4 Cabriolet	1996/1998	210, 365
993 Carrera 4S	1996/1998	197, 281
993 Carrera S	1997/1998	147, 249, 410
993 Carrera X51	1997/1998	159, 264
993 RS	1995/1996	189, 323
993 Turbo	1995/1998	168, 288
993 Turbo S	1998	400
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, 390
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
Boxster 981 GTS	2014/2016	377
Spyder 981	2016	363
718 Boxster GTS phase 1	2018/2020	405
CAYMAN	**ANNÉE**	**FLAT6 NUMÉROS**
Cayman S	2006/2009	262, 387
Cayman 2.7	2007/2009	306
Cayman S Sport	2009	301
Cayman 2.9	2009/2012	313
Cayman R	2011/2013	332
Cayman 981 S	2013/2016	374
Cayman 981 GTS	2015/2016	366
Cayman 981 GT4	2015/2016	406
996	**ANNÉE**	**FLAT6 NUMÉROS**
996 3.4 Carrera	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	2002/2004	187, 253
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	216, 403
996 3.6 Cabriolet Carrera	2002/2004	209, 385
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, 368
996 Turbo S Cabriolet	2005	240, 368
997	**ANNÉE**	**FLAT6 NUMÉROS**
997 Carrera 325 ch	2005/2008	238
997 Carrera 325 ch Cabriolet	2005/2008	269, 407
997 Carrera S 355 ch	2005/2008	229, 384
997 Cabriolet Carrera S 355 ch	2005/2008	233, 394

997 Tiptronic S	2005/2008	286
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	322
997 Carrera 4 Cabriolet 325 ch	2006/2008	373
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 S Cabriolet 385 ch	2009/2011	367
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 Turbo S Cabriolet	2010/2013	402
997 Black Edition	2011	279
997 Carrera GTS	2011/2012	319
997 Carrera GTS Cabriolet	2011/2012	391
997 Carrera 4 GTS Cabriolet	2011/2012	379
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 Carrera 4S Cabriolet phase 1	2013/2015	369
991 50 ans	2014	345
991 Turbo Cab phase 1	2014/2016	361
991 GT3 phase 1	2014/2016	386
991 GTS phase 1	2015/2016	334
991 Carrera 4 GTS Cab phase 1	2015/2016	393
991 GT3 RS phase 1	2015/2017	343
991 Carrera phase 2	2016/2019	349
991 Carrera S phase 2	2016/2019	408
991 Carrera Cabriolet phase 2	2016/2019	342
991 Carrera 4S phase 2	2016/2019	389
991 Targa 4S phase 2	2016/2019	364
991 Turbo S Cab phase 2	2016/2019	395
991 GTS phase 2	2017/2019	404
991 C4 GTS Cabriolet phase 2	2017/2019	353
991 Carrera T	2018/2019	382
991 GT3 RS phase 2	2018/2019	375
992	**ANNÉE**	**FLAT6 NUMÉROS**
992 Carrera et Carrera 4S	2019/...	401

INDEX DES CARNETS DE VOYAGE

Voici la liste des départements déjà traités en carnets de voyage.

DÉPARTEMENT	FLAT6 NUMÉROS
Ain (01) 688 km en Cayman 987 2.7	375
Aisne (02) 533 km en 991 Carrera GTS phase 1	390
Corse (2a et 2b) 1 139 km en 911 SC phase 2	315 et 316
Allier (03) 539 km en 911 SC Targa	355
Alpes-Maritimes (06) 936 km en 997 GT3 RS phase 1	376 et 377
Ardèche (07) 864 km en 996 Carrera Cabriolet phase 1	382 et 383
Aube (10) 497 km en 992 GT3 Touring	397
Aude (11) 598 km en Boxster Spyder 981	341
Aveyron (12) 855 km en Spyder 718	388 et 389
Bouches du Rhône (13) 715 km en Carrera 3.0	340
Calvados (14) 571 km en 911 2.2 S	386 et 387
Cantal (15) 735 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	367
Charente (16) 510 km en 991 S Cabriolet phase 1	409 et 410
Charente Maritime (17) 557 km en 356 Speedster	329
Cher (18) 525 km en 911T 2.0	393
Côte-d'Or (21) 756 km en Speedster 3.2 Turbolook	379
Côtes d'Armor (22) 596 km en 997 Sport Classic	359
Creuse (23) 426 km en Cayman 987 S phase 1	358
Dordogne (24) 666 km en 911 2.2 S Targa	364
Doubs (25) 630 km en Boxster 987 S phase 2	380
Drôme (26) 628 km en 991 Targa 4S phase 2	346
Eure (27) 548 km en 991 Carrera 4 GTS Cabriolet phase 1	343
Eure-et-Loire (28) 433 km en 996 Carrera phase 1	374
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
Indre (36) 488 km en 997 GT3 phase 1	385
Indre-et-Loire (37) 463 km en 997 Carrera phase 1 Tiptronic	403 et 404
Jura (39) 601 km en 997 Targa 4S phase 2	401 et 402
Landes (40) 599 km en 991 Turbo S phase 2	392
Loir-et-Cher (41) 501 km en 997 Carrera 4S phase 2	370
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
Lot-et-Garonne (47) 485 km en 991 Carrera Cabriolet phase 2	399
Maine-et-Loire (49) 569 km en 997 S phase 2	381
Manche (50) 653 km en 993 Targa	353
Marne (51) 538 km en 930 Turbo 3.3	366
Mayenne (53) 363 km en 996 Carrera Cabriolet phase 2	398
Meuse (55) 477 km en 991 Speedster	378
Morbihan (56) 624 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	352
Nièvre (58) 403 km en 991 C4 GTS Cabriolet phase 1	327
Nord (59) 639 km en 993 Carrera 4S	363
Oise (60) 488 km en 3.2 "Backdating"	373
Orne (61) 509 km en 991 "50 ans"	407



Pas-de-Calais (62) 611 km en 356 B	405 et 406
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 (70) 516 km en 914/4 2.0	354
Sarthe (72) 477 km en 996 GT3 phase 1	362
Savoie (73)1 066 km en 356 Roadster	394 et 395
Haute-Savoie (74) 610 km en 997 Carrera 4 GTS Cabriolet	330
Seine Maritime (76) 487 km en 356 C Cabriolet	342
Seine-et-Marne (77) 601 km en 914/4 2.0	344
Yvelines (78) 402 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	339
Deux-Sèvres (79) 365 km en 964 Carrera 2 Cabriolet Turbolook	391
Var (83) 597 km en 997 Targa 4S phase 2	324
Vaucluse (84) 402 km en 914/6	328
Vendée (85) 648 km en Spyder 981	365
Vienne (86) 408 km en 997 S phase 1	332
Yonne (89) 627 km en Speedster 3.2	369
Territoire de Belfort (90) 516 km en 914/4 2.0	354
Essonne (91) 601 km en 914/4 2.0	344
Val d'Oise (95) 402 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	339
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
La route Napoléon (et quelques détours) en Speedster 964	400

LISTE DES CLUBS INDÉPENDANTS

>>> Si vous souhaitez voir apparaître toutes les dates de vos sorties 2025, 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 foullants
27210 Boulleville
amicaleporschistesnormandie.org

Club Carrera Vienna
Président : Boris Rager
28 place Miremont - 38200 Vienne
www.clubcarreravienna.fr

Club Classic & Racing 901 Atlantique
Président : Michel Brzezinski
44360 Le Temple-de-Bretagne
pilletf.free.fr

Club des Porschistes d'Armorique
Président : Joël Le Saux
5 rue du Sinagot - 56000 Vannes
porschistesdarmorique.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 Saint-Martin-d'Uriage
www.flatclubdauphine.net

Club Flat Passion 10
Président : Frédéric Bruneau
18 rue des Forgeottes - 10450 Breviandes
fbruneau10@aol.com

Club du Littoral
Président : Hubert Rouan
5 rue André Chamson - 34500 Béziers
Tél : 06 03 02 35 98
- **10 au 13 juin :** Corsica
- **15 juin :** Automobile Club Occitanie

Club Porsche Réunion
Président : Claude Dubard
7 rue Anchaing
97450 Roches Maigres St 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
- **6 au 8 juin :** Grand Prix de l'Age d'Or Dijon Prenois
- **15 juin :** Musée CadyCars à Ypres en Belgique
- **21 et 22 juin :** Musée des 24 Heures du Mans et Château de Chenonceaux
- **20 au 22 juin :** Savoie Cup 2025
- **28 juin :** Journée Karting

Club 996 C4S
Président : Eric Mouchet
8 rue des iris - 69380 Dommartin
www.club996c4s.com

Club Le Cercle Porsche Lorraine
Président : Christian Colson
1 Clos des Frênes
54210 ST-Nicolas-de-port
christian-colson@orange.fr
- **juin :** Musée Porsche
- **8 juin :** Autour de Pierre Percée
- **20 au 28 juin :** Séjour dans le Var

Club 911 Lorraine
Président : Laurent Meyer
BP10027 - 54190 Villerupt
www.club911lorraine.com

Club 911.Net
655 route de Mormant - 45200 Amilly
www.club911.net
- **13 au 15 juin :** 1000 virages
- **14 et 15 juin :** Sur les routes du Monte-Carlo
- **15 juin :** Mensuelle Champigny
- **22 juin :** Le p'tit café à l'ouest de Paris
- **27 au 29 Juin :** Dordogne

Club 9.11 Passion Ouest
Président : Jean Claude Gicquel
5 bis impasse du Champs des Nues
22000 Saint-Brieuc
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
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 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

Automobile Club Flat 69
Président : Emmanuel Prat
17 impasse du But Bat A
69230 St-Genis-Laval
automobileclub-flat69.fr

Club Porschistes de l'ouest
Président : David Corbrejaud
clubporschistesdelouest@gmail.com

Club Passion 969
Président : Jean-Hugues Clauss
510, routes des Condamines
69390 Vernaison
contact@passion969.fr

Classic Passion 911 Club
Président : Gilles Desvallois
BP 1004 - 17000 La Rochelle
www.classicpassion911.com

Boxster Aquitaine Club
Président : Stéphane Roumi
9 rue de Condé - 33064 Bordeaux Cedex
www.boxsteraquitaine.com

Club des Alpes
Président : Jean-Pierre Emonet
Route d'Autigny - 73000 Sonnaz
www.clubdesalpes.eu

Club Flat 6 Addict
Président : Thierry Langlais
12 Rue Parmentier - 38200 Vienne
clubflat6addict.fr

Club Génération Flats 68
Président : Pierre Collin
12 rue Maréchal Lefèbvre - 68300 St-Louis
www.flats68.net
- **21 juin :** balade dans les Vosges – tartes flambées à Walbach

Club Passion Auto 53
Président : Pierre Ruata
Passionauto53@gmail.com

Club Roadtrip Sportcar
Président : Michel Sant
484 chemin de la garduere - 83150 Bandol
http://roadtrip-sportcar.fr

Les Porsche de la Savoie
Président : Thierry Houssin
16 Impasse des Jonquilles
73110 Valgelon-La-Rochette
www.porschesavoie.fr

Club Gereration Aircooled
Président : Thierry Muller
58 A rue de Dracy - 71640 Givry
contact@generation-aircooled.com
generation-aircooled.com
- **6 au 8 Juin :** Sortie dans les Vosges
- **8 Juin :** Roulage sur le circuit de Fontenay-le-Comte
- **6 au 9 Juin :** Classic'Ardèche
- **14 Juin :** Sortie Caritative au Château de Salette
- **22 Juin :** Concours d'élègance de Coppet
- **21 Juin :** Roulage pour célébrer l'été
- **22 Juin :** Rassemblement Gentleman's Driver Day
- **22 Juin :** Chatel Auto Passion à Chatelaillon-Plage
- **28 Juin :** Visite musée Chaplin et cave Massy à Epesses
- **29 Juin :** Roulage et vide-garages

Belgian Porsche Friends
www.belgianporschefriends.be

Cercle 911 de Bruxelles
Cercle 911@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

Club Porsche Passion
Président : Johan Kindermans
www.clubporschepassion.be

Amis Porsche Luxembourg
Présidente : Christophe Dejean
www.aplclub.lu

150 NUMÉROS PLUS TÔT

N° 262
Décembre 2012

Le Cayman 981 est en couverture de ce numéro, tout nouveau tout beau, mais… un peu trop tôt. Voilà qui mérite quelques explications ! PAR MARC JOLY

Pour comprendre ce qu'il s'est passé ce mois-là, il faut d'abord savoir que Porsche France a la gentillesse, chaque mois, de nous dire si une nouveauté va sortir dans nos dates de bouclage. Ceci afin de pouvoir anticiper, voire de pouvoir proposer une couverture totalement dédiée à cette nouveauté. Nous recevons donc (ce n'est pas systématique, mais cela arrive régulièrement), les photos et le communiqué de presse quelques jours avant leur diffusion, avec, bien évidemment, un embargo à respecter. À savoir que nous devons faire en sorte qu'aucune photo ni info ne circulent avant l'heure et la date précises auxquelles Porsche va lancer mondialement sa nouveauté. Tout s'était toujours bien passé jusque-là, sauf qu'avec ce numéro 262, ce fut, comme on dit, la « cata » ! À savoir que la veille de la présentation officielle de ce modèle, au salon de Los Angeles, quelqu'un de bien averti (on ne saura jamais qui) a pris une photo de notre couverture sortant de chez l'imprimeur, et l'a diffusée sur les réseaux sociaux ! En bientôt 35 ans de Flat 6 Magazine, c'est la seule fois que nous avons subi un tel incident. Qui nous valut convocation à la direction de Porsche France, et sanction, sous la forme de non-invitation à la prochaine présentation presse. Mais nous avons été très chanceux sur ce coup-là, ladite présentation étant finalement celle d'une énième version du Cayenne. Ouf…

Bref, huit pages étaient consacrées à ces nouveaux Cayman, qui reprenaient globalement tout ce que venaient d'apporter les Boxster 981. La présentation presse des nouvelles 991 C4 et C4S (8 pages) avait eu lieu en Autriche, et je me souviens de m'être régalé à attaquer fort dans les cols des Alpes autrichiennes, sur des routes désertes. Si fort qu'à un moment donné, j'ai dû m'arrêter pour laisser passer un troupeau de vaches, et que les freins se sont mis à fumer beaucoup, sous le regard sidéré des deux femmes en charge du troupeau. Belle partie de rigolade avec mon copilote ! Durant ce même voyage, nous avions aussi pu essayer le Cayenne S Diesel, mais cela ne méritait pas plus de deux pages.

Merveilleux fut le carnet de voyage en 997 GT3 3.8, prêtée par le Centre Porsche de Nantes : 2 451 kilomètres parcourus à son volant, pour aller de Nantes à Saint-Tropez, pour le Paradis Porsche, et autorisation de rouler sur le circuit du Luc ! Du pur bonheur ! Dommage, là encore, que nous n'ayons accordé que huit pages à ce voyage exceptionnel, qui m'a valu, sur le retour par autoroutes, un grand moment de solitude : équipée de pneus Racing, la GT3 ne me permit pas, sous un violent orage, de rouler à plus de 80 km/h, et encore c'était juste. Une Dacia tirant une remorque réussit même à me doubler, sous le regard hilare de son propriétaire ! On ne fait pas des métiers faciles…

Le guide d'achat (12 pages) était consacré au Cayman 987 S 295 ch. Il précédait l'essai d'un monstre, sur huit pages, rien moins que la TechArt GT Street R, une 997 Turbo boostée à 700 ch. Le tout en pleine campagne allemande, ce qui ne m'a pas empêché d'en mesurer les performances. Suivaient six pages sur la finale de la Carrera Cup vue par ses jeunes talents, et quatre pages sur l'artiste Stéphane Dufour.

Le cahier Classic était rempli par six pages sur une Carrera 2.7 Targa, huit pages sur l'essai d'une 914/6 prêtée par la galerie D'Ieteren dans le cadre du Télévie, quatre pages amusantes sur les 356 « Pussycat » de Russ Meyer, et huit pages de technique sur les boîtes de vitesse des 911 de 1965 à 1989. ●

ALLUMAGE AUTOMATIQUE DES PHARES

La nuit, dans un tunnel ou un parking, au-delà de 80km/h de jour

Ajoutez simplement la fonction « Phares Automatiques » au commutateur original de votre Porsche™ en position HOME

Conçu exclusivement pour :

Boxster	987.1.2
Cayman	987.1.2
911	997.1.2
Cayenne	955 & 957

PALS™ par Autolight Systems

Homologué CE E11

Commandez sur

autolightsystems.com

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 SABBA Assurances

Sabatier & Bataille

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 24008699

Tarifs en ligne

www.jacques-assurances.com

Tél 04 66 27 95 27

Mail: jacques@sabba-assurances.fr

* **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

PORSCHE

Quand on cherche, on trouve.

PORSCHE FINDER. LE CHEMIN LE PLUS COURT JUSQU'À VOTRE FUTURE PORSCHE.

Porsche Finder, c'est la plateforme en ligne pour trouver immédiatement votre Porsche, neuve ou d'occasion, dans l'un des 45 Centres (Service) Porsche du réseau officiel. Rendez-vous sur finder.porsche.com.

A
B 104 gCO_2/km
C
D
E
F
G

Cayenne S E-Hybrid (23/04/2025) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 4,0 à 4,6 l/100km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr.
Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer