GUIDE D'ACHAT PORSCHE CAYMAN R 987

FLAT6 Magazine

FLAT6 magazine

Nº417 - DÉCEMBRE 2025

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

LE PHÉNOMÈNE GTS

TROIS LETTRES QUI CHANGENT TOUT

NOUVELLE FORMULE

+

MALUS 2026
Ce qui nous attend

ÉVÉNEMENT
Savoie Classic Car

CARNET DE VOYAGE
Les Hautes-Pyrénées en 911 SC

ENTRETIEN EXCLUSIF

JENS PUTTFARCKEN

Président de Porsche France

« Le futur de la 911 réservera de nombreuses surprises »

FRANCE : 8,90 € - BEL. : 9,50 €
LUX : 10,90 € - 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 - 417 H - F: 8,90 € - RD

THE ROLLING MUSEUM

Conduisez l'histoire de Porsche

Conduisez notre collection de 15 Porsche classiques

Changez de Porsche toutes les 30 minutes

Soleil, gastronomie, et routes inoubliables

info@therollingmuseum.com

www.therollingmuseum.com

SOMMAIRE

DU Nº 417 - DÉCEMBRE 2025

OFFRE SPÉCIALE
ABONNEZ-VOUS P49

INTERACTIF

50

MAXIME TEFF

5
ÉDITO

6
ACTUS
6 Porsche
10 Motorsport
14 Événements
20 Shopping / lifestyle
23 Classic

24
HISTOIRE DE COULEURS
PAR DOMINIQUE MARONI
992 GT3 RS Ipanema Blue Metallic 3S2 (2de partie)

28
LA CHRONIQUE
DE JÜRGEN BARTH
Les dernières piges de la 956

30
LE BILLET *DE MARC JOLY*
Des Porsche en croisière !

32
RUMEURS INÉDITES
Porsche s'active sur de mystérieuses Turbo

36
ACTUALITÉ
Malus 2026 : la goutte de trop ?

42
ENTRETIEN EXCLUSIF
Jens Puttfarcken : Président de Porsche France

50
ENQUÊTE
Phénomène GTS : trois lettres qui changent tout

66
CONCENTRATION
12e Savoie Classic Car

70
GUIDE D'ACHAT
Cayman R : beaucoup de mordant

88
INAUGURATION
Le nouveau Centre Porsche Roissy

92
CARNET DE VOYAGE
Les Hautes-Pyrénées (65) en 911 SC 3.1 (1re partie)

106
PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
Retour sur la saison 2025

114
SALON
46e Époqu'Auto

118
COURRIER DES LECTEURS

120
VIE DES CLUBS

124
LA COTE DE *FLAT 6 MAGAZINE*

130
PETITES ANNONCES

158
INDEX DES GUIDES D'ACHAT

160
INDEX DES CARNETS DE VOYAGE

161
CLUBS INDÉPENDANTS

162
LA VIE DE LA RÉDACTION

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE
lundi 22 décembre 2025

PORSCHE

La seule carte de Noël qui a le pouvoir de démarrer une Porsche.

CARTE CADEAU PORSCHE DRIVE.

Offrez un week-end inoubliable au volant d'une Porsche.*

Visuel non-contractuel. * Dans chaque catégorie de véhicule, les modèles et les options peuvent varier en fonction des disponibilités. Les conditions générales de location sont consultables en agence Porsche Drive et sur https://drive.porsche.com/france/fr/conditions-generales. Porsche Financial Service France, S.A.S RCS Nanterre B422 180 331.

L'ÉDITO

PAR **THOMAS SCHENCK**

MAXIME TEFF

Interdire la négativité

Je dis souvent que l'automobile vit actuellement sa crise du quartz. Si vous n'êtes pas familier du monde de l'horlogerie, l'arrivée des montres à quartz en provenance du Japon a balayé la vénérable industrie mécanique horlogère suisse dans les années 80. Et il s'en est fallu de peu que cette industrie disparaisse presque totalement, avant de se réinventer et de devenir l'industrie luxueuse et fortement exportatrice qu'elle est aujourd'hui. De même, l'automobile européenne est aujourd'hui secouée par les voitures électriques chinoises, qui sont techniquement bien plus avancées et moins chères que ce que proposent les Européens. Beaucoup de marques européennes tirent la langue, et il y a malheureusement de fortes chances que toutes ne s'en tirent pas. Au milieu de tout cela, le gouvernement a décidé – une nouvelle fois – de saboter son propre marché, ses propres emplois et les constructeurs européens en augmentant fortement le montant des malus sur les voitures thermiques ainsi que les malus au poids. Mais sous prétexte de favoriser le développement de l'électrique en Europe, vous verrez dans le dossier que nous consacrons au malus 2026 que nous ouvrons surtout la porte en grand aux Chinois. Dans ce contexte pesant, l'énergie et le volontarisme de Jens Puttfarcken, nouveau président de Porsche France, font un bien fou. Dans un long entretien exclusif accordé à *Flat 6 Magazine*, il exprime son enthousiasme malgré les défis qui s'annoncent, et reste résolument optimiste pour l'avenir de la marque et l'avenir de Porsche en France.

En ce qui me concerne, il m'a redonné l'envie d'y croire malgré les pitreries d'un gouvernement qui n'en finit plus de faire n'importe quoi. Nous donner le sourire, c'est précisément ce à quoi servent les Porsche sportives, et quoi de mieux qu'une version GTS pour prendre du son plein les oreilles, engloutir des virages sur des petites routes dégagées, le tout sans rien sacrifier de la polyvalence ? Nous avons repris le volant de plusieurs versions de cette lignée qui ne cesse d'impressionner. Et il suffit de les conduire pour comprendre que ce n'est pas un hasard. Décidément, il y a des choses qui donneront toujours le sourire, et qui nous donnent envie d'interdire la négativité, envers et contre tout.

Bonne lecture ■

FLAT6 Magazine

***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
Rédactrice en chef adjointe
Charlotte Bazaille
cbazaille@flat6editions.fr
Conseiller de la rédaction Thomas Schenck
Tschenck@flat6editions.fr
Journaliste reporter d'images
Community manager Maxime Teff
mteff@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
natmurtin@gmail.com
Ont participé à ce numéro Thomas Schenck, Gérard Joly, Jürgen Barth, Dominique Maroni, Gaëtan Jean, Hamdi Ben Lagha
Correspondants étrangers
Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah, Neil Winn
Gestion des ventes au numéro et de la promotion (numéro réservé aux dépositaires et diffuseurs)
OPPER - Tél. : 04 88 15 12 42
Julien Tessier - jtessier@opper.io
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)
Imprimé 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
Tél. : 06 67 97 46 30

***Flat 6 Magazine* est membre du** SPMS

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.

www.flat6mag.com
flat6magazine
flat6magazine
flat6magazine
flat6magazine

PEFC 10-31-1495

FR

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

PORSCHE LANCE LE PREMIER MACAN GTS 100 % ÉLECTRIQUE

Cinquième variante du Macan électrique

AVEC LE MACAN GTS, UN MODÈLE PARTICULIÈREMENT SPORTIF ET AXÉ SUR LE CONDUCTEUR, PORSCHE ÉLARGIT SA GAMME DE SUV 100 % ÉLECTRIQUE.

PORSCHE AG

Comme le Macan Turbo, le Macan GTS est équipé du moteur électrique arrière le plus puissant de la gamme.

Il établit de nouvelles références en matière de dynamique de conduite, avec une puissance Overboost pouvant atteindre 420 kW (571 ch), un différentiel arrière à commande électronique et une suspension pneumatique Sport avec hauteur de caisse abaissée.

Le Macan GTS dispose de performances d'accélération hors du commun : le 0 à 100 km/h ne prend que 3,8 secondes.

Le nouveau véhicule présente un Groupe motopropulseur haute performance, un différentiel arrière à commande électronique et une suspension pneumatique Sport avec hauteur de caisse abaissée.

Le Macan GTS offre une autonomie combinée WLTP pouvant atteindre 586 kilomètres. Sur une borne de recharge rapide adaptée, la batterie haute tension de 100 kWh peut être rechargée de 10 % à 80 % en seulement 21 minutes, avec une puissance de recharge maximale de 270 kW. Le nouveau Macan GTS délivre sa puissance comme une pure voiture de sport, combinant une répartition du poids favorable à l'arrière, un centre de gravité bas et une gestion intelligente de la puissance. Outre le système de transmission intégrale avec gestion électronique à réaction rapide – Porsche Traction Management (ePTM) –, le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) est inclus de série.

DESIGN GTS

Son apparence est caractérisée par divers détails peints en noir à l'avant, sur les côtés et à l'arrière, qui sont des éléments distinctifs de tous les modèles Porsche GTS. Trois nouvelles couleurs sont désormais disponibles : la populaire nuance Craie fait son retour, accompagné du Rouge Carmin typique de la GTS et, pour la première fois sur un Macan, du Bleu Lugano. En plus des quinze couleurs disponibles grâce au configurateur Porsche, Porsche Exclusive Manufaktur propose près de 60 teintes supplémentaires via son programme Paint to Sample.

Pour prolonger l'aspect sportif à l'intérieur, l'habitacle du Macan GTS est doté d'une sellerie Race-Tex étendue avec des éléments en cuir lisse noir. Le Race-Tex est présent sur le volant Sport GT multifonction chauffant, les accoudoirs de la console centrale et des panneaux de porte, ainsi que sur le tableau de bord. Les panneaux centraux des sièges Sport adaptatifs à 18 positions sont également revêtus de Race-Tex, tandis que les coussins latéraux et les appuie-têtes sont en cuir lisse.

Pour la première fois sur le Macan électrique, le pack intérieur GTS en option permet d'harmoniser les couleurs de l'extérieur et de l'intérieur. Afin de s'assortir aux couleurs de carrosserie correspondantes, le pack est disponible en Rouge Carmin, Slate Grey Neo ou Bleu Lugano.

La GTS bénéficie également des dernières mises à jour introduites sur toute la gamme Macan, qui ont apporté de nouvelles améliorations en matière de systèmes d'aide à la conduite et de fonctions numériques. ■

DISPONIBLE À LA COMMANDE
À PARTIR DE 107 500 EUROS TTC

LP
WATCHES®
www.lepassionneur.com

Montres & Mécaniques Vintage

Le Passionneur
Hôtel du Poët, Pl. Haut du Cr Mirabeau
13100 Aix-en-Provence

Tél. +33 (0)4 42 29 85 71

NOMINATION

DOMINIK GRUBER EST LE NOUVEAU DIRECTEUR DES VENTES DE PORSCHE FRANCE

Depuis le 1er novembre, Dominik Gruber a pris la tête de la Direction des Ventes de filiale française de Porsche AG, et il reporte au Président de Porsche France, Dr Jens Puttfarcken. Au cours de ses sept années passées à la direction Marketing Porsche France, il peut s'enorgueillir du lancement réussi des Taycan et Macan 100 % électriques, qui représentent à eux seuls 65 % des ventes de Porsche en France en 2025. Il succède à Laurent Carémantrant, passé dans le département Commerce et Réseaux de la marque Volkswagen en France.

PORSCHE AG

ERRATA

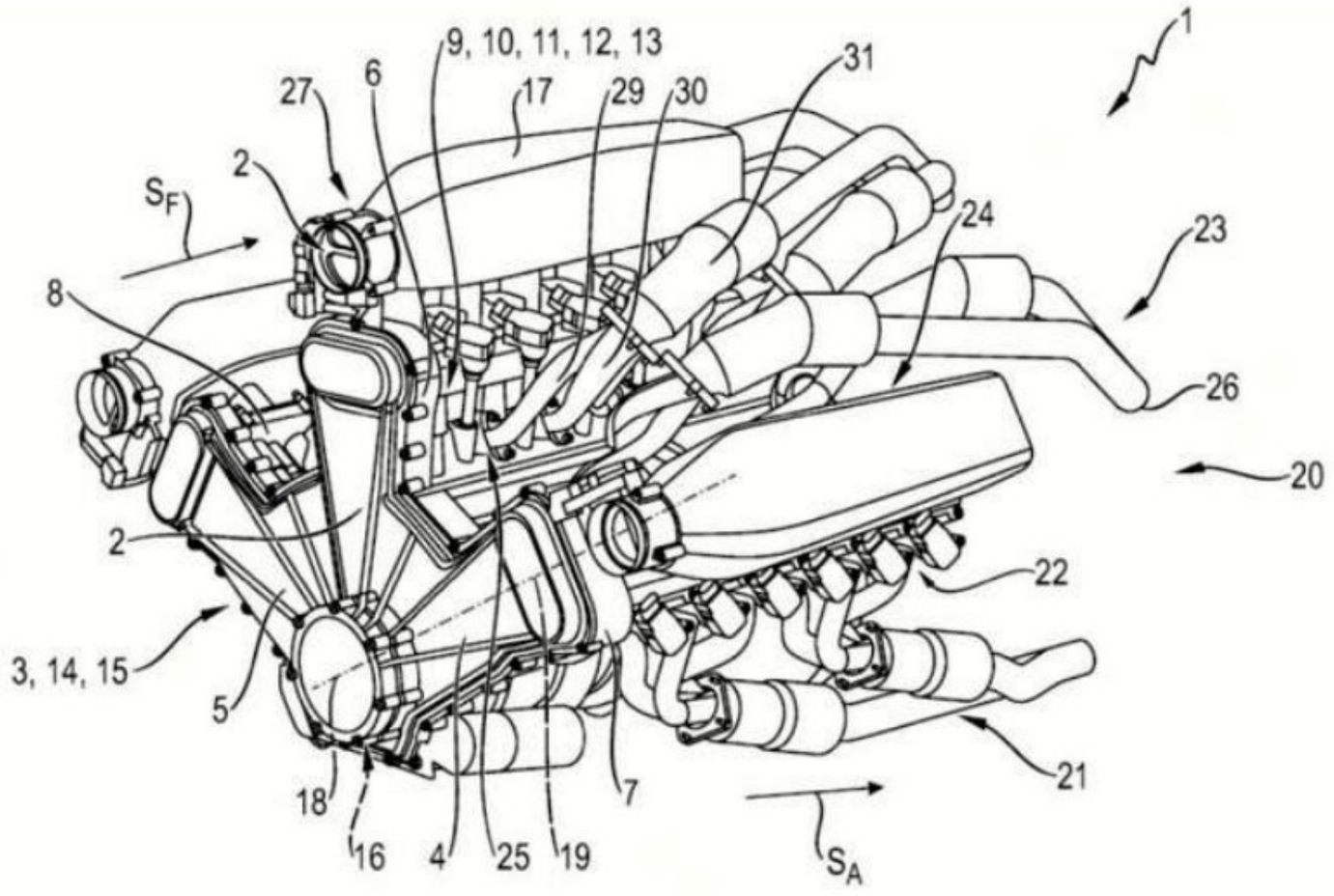
L'avis du propriétaire - 996 Carrera 4S

Une omission s'est glissée dans le guide d'achat consacré à la 996 Carrera 4S de notre nº 414. Nous avons attaqué l'avis du propriétaire sans prendre le temps de présenter ledit propriétaire. Il s'agissait d'Arnaud, propriétaire d'une magnifique 996 Carrera 4S Midnight Blue. Nos plus vifs remerciements à Arnaud pour son témoignage.

Dans le guide d'achat du nº 416 (p.99), la jolie 964 Turbo 3.3 photographiée par l'œil de Julien Maillard s'est glissée sans son crédit photo – toutes nos excuses !

Moteur W18

La marque de Stuttgart vient de déposer un brevet pour un moteur thermique à 18 cylindres en « W » suralimenté par 3 turbocompresseurs. Ce moteur nommé *« space-optimized engine »* possède une configuration mécanique totalement inédite composée de 3 rangées de 6 cylindres, soit 18 au total, autrement dit une configuration rarissime. Ce moteur W18 partage un vilebrequin unique autour duquel s'articulent les trois rangées de cylindres, formant ainsi un véritable « W ». Le concept de Porsche repose sur une géométrie totalement nouvelle, avec des bancs de cylindres réellement disposés autour d'un même axe central.
Le moteur à combustion demeure au cœur de la stratégie Porsche, ce qui devrait rassurer les aficionados !



Patrick et Anne-Laure TORTORICI *Père & Fille*

Allianz
Assureur Officiel

Depuis plus de 15 ans, nous avons réalisé notre rêve en mêlant Passion et Travail.
Permettez-nous de vous accompagner dans le vôtre

10 rue Claude Genoux
73200 Albertville
Contact : 04.79.32.23.07
albertville.tortorici@allianz.fr

Orias 07021132 / 20003132

Assistance VIP - Protection du Conducteur et de ses Passagers
Forfait aux kilomètres - Circuit hors compétition **- Protection Juridique...**

AutoFOREVER

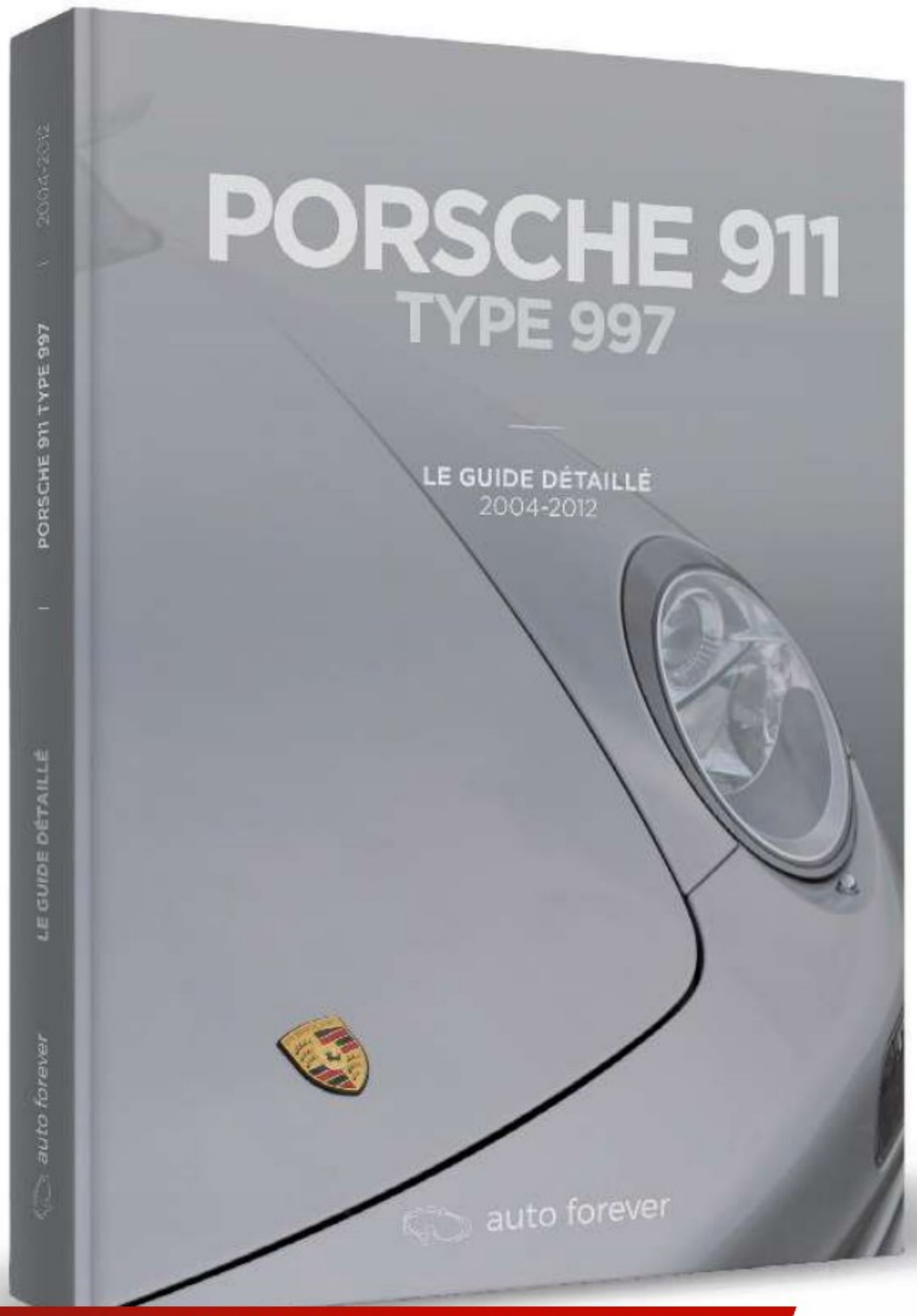
Votre fournisseur d'informations sur **l'automobile ancienne et de collection**

PARU EN NOVEMBRE 2024

POUR TOUT SAVOIR SUR LA

PORSCHE 911 TYPE 997

- ✔ **Gain de temps dans vos recherches d'infos**
- ✔ **Guide d'achat pour faire le meilleur choix**



404 PAGES

989 PHOTOS ET ILLUSTRATIONS

MOINS DE 150 EXEMPLAIRES ENCORE DISPONIBLES !

FRAIS DE PORT OFFERTS

REMISE SUPPLÉMENTAIRE DE 5%
avec le code F6G997
pour les lecteurs de Flat 6

Commandez votre exemplaire exclusivement sur **auto-forever.com**

Actus

MOTORSPORT

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

PORSCHE AG

Macéo Capietto est le nouveau Junior PCCF 2026

Le Junior Porsche Carrera Cup France 2026 vient d'être désigné. Après Karen Gaillard (Schumacher CLRT – Iron Dames), c'est Macéo Capietto qui intègre la PCCF, à la suite d'une sélection organisée par le comité d'organisation de la PCCF, comprenant une journée de préparation physique et mentale (avec, entre autres, 321 Perform, cf. ***Flat 6*** n° 413) et des sessions sur le Paul Ricard au volant d'une Porsche 911 Cup type 992. Le Français de 19 ans a commencé en karting, avant de s'essayer à la F4 France, de rejoindre la FRECA (Formula Regional European Championship by Alpine) puis l'European Le Mans Series au volant d'une LMP2.

PORSCHE-CARRERA-CUP-FRANCE.FR

COUPE DE FRANCE DES RALLYES 2025

TONY COSSON REMPORTE LE PRÉCIEUX TROPHÉE

À l'issue d'une saison riche d'émotions et de succès, Tony Cosson et Kevin Millet sont devenus les 42es lauréats de la Coupe de France des Rallyes 2025, lors de l'épreuve de Lisieux-Normandie. Après des années d'efforts, d'abnégation, parfois de doutes, mais plus souvent de détermination, le Tourangeau a su mettre à profit son talent autant que son professionnalisme et sa gentillesse au service d'une discipline qu'il représente aujourd'hui si fièrement. Une victoire qui symbolise et récompense également les heures de travail acharné mené par chaque membre de l'équipe Cosson Sport Events !

Une fierté également pour Porsche, puisque Tony Cosson devient le troisième pilote à remporter la Coupe de France des Rallyes sur Porsche… mais aussi, c'est un carton plein historique pour la Porsche 911 avec les deuxième et troisième places de Côme Ledogar et Ghislain Barbier. Exceptionnel !

PHOTOS DR

COSSON-SPORT-EVENTS.FR

Dimitri TOILLON

25150 PONT DE ROIDE

Orias : N°07020719

Allianz AGENT GENERAL

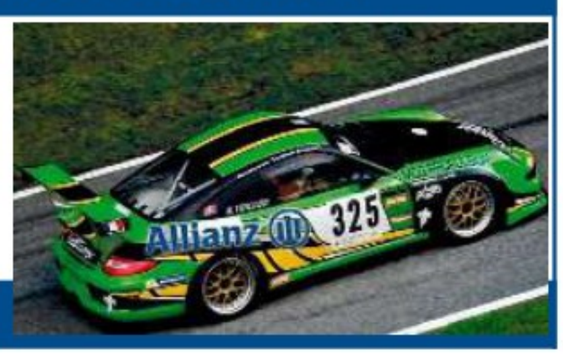
PARTAGEONS ENSEMBLE NOTRE PASSION

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

BENSON & CHERRY

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

ROMAIN DUMAS LIMITED

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

ALBI - ARRAS - BASTIA - CALAIS - CARCASSONNE - COQUELLES - LA ROCHELLE - MAYOTTE - SAINT-JEAN-DE-LUZ - TOULOUSE

PORSCHE AG

CHAMPIONNAT DU MONDE D'ENDURANCE FIA

CLAP DE FIN 2025 POUR LE WEC

Après des qualifications décevantes, les deux Porsche 963 engagées par l'écurie officielle Porsche Penske Motorsport ont terminé la finale du Championnat du Monde d'Endurance FIA (WEC) sur le circuit de Formule 1 de Bahreïn aux 13e et 14e places. Porsche conclut 2025 à la troisième place du classement des constructeurs. L'écurie d'usine a décroché trois victoires, quinze podiums et trois pole positions au cours de cette saison. Cependant, en catégorie LMGT3, l'écurie cliente Manthey 1st Phorm a conservé son titre au volant de la Porsche 911 GT3 R pour la deuxième année consécutive. Le titre de champion du monde des pilotes est revenu à Richard Lietz (AUT), Riccardo Pera (ITA) et Ryan Hardwick (USA).

RACING.PORSCHE.COM/FR-FR/TEAMS/PORSCHE-PENSKE-MOTORSPORT
FIAWEC.COM

PORSCHE AG

Porsche Carrera World Cup 2026

Quinze ans après la première édition sur la Nordschleife du Nürburgring, la Porsche Carrera World Cup, qui réunit des 911 GT3 Cup du monde entier, aura lieu du 5 au 8 mars 2026 sur le circuit de Barcelona-Catalunya. Peuvent participer à cet événement exceptionnel les pilotes de la Porsche Mobil 1 Supercup internationale, ainsi que ceux de près de 40 Carrera Cups et Porsche Sports Cups nationales et régionales, tous au volant de la 911 GT3 Cup de 375 kW (510 ch), génération 992.1. Jusqu'à 100 participants sont attendus. La manifestation, qui se déroulera sur quatre jours, comprend quinze courses, qualifications comprises, et suit un format de compétition innovant.

RACING.PORSCHE.COM/EVENTS/PORSCHE-CARRERA-WORLD-CUP-2026

PORSCHE AG

APPELS AUX LECTEURS

Le Match de 911

Lecteurs de ***Flat 6 Magazine*** et passionnés de Porsche, c'est à vous de jouer ! Pour un prochain numéro, nous préparons un « match des 911 » inédit, opposant les deux générations les plus aimées de notre communauté. Et qui mieux que vous pour choisir ? Dites-nous quelles 911 méritent de « s'affronter », et contribuez directement à la création d'un prochain sujet de votre magazine préféré. Les votes sont ouverts jusqu'au 14 décembre 2025, alors ne tardez pas à faire entendre votre voix !

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
Tél. 03 88 54 29 39 - christophe.merian@wanadoo.fr
n° orias 07012543

Linea di Corsa

DOLCE VITA SPORTING CLUB

1961

DOLCE VITA SPORTING CLUB

CHAUSSURES • MAROQUINERIE DE VOYAGE • VESTES

www.lineadicorsa.com

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

Partenariat FLAT6 Magazine

32E PARADIS PORSCHE DE SAINT-TROPEZ

CLAP DE FIN

AU NOM DU PORSCHE CLUB MÉDITERRANÉE, NOUS TENONS À EXPRIMER NOTRE PROFONDE GRATITUDE À TOUTES CELLES ET CEUX QUI ONT CONTRIBUÉ AU SUCCÈS DE CE 32e PARADIS PORSCHE DE SAINT-TROPEZ, UN MILLÉSIME D'EXCEPTION MARQUÉ PAR LA CÉLÉBRATION DES 25 ANS DE LA MYTHIQUE 911 GT3.

Grâce à votre enthousiasme, votre fidélité et votre passion, cette édition 2025 restera un moment inoubliable, tant par la qualité des véhicules réunis, que par la convivialité qui a animé l'ensemble du week-end. Plus de 550 Porsche étaient inscrites et exposées pendant trois jours ensoleillés, sur le paddock du circuit Paul Ricard le vendredi, puis le samedi sur le paddock du circuit du Luc et ensuite sur le parc à Saint-Tropez. Tout cela a été possible, d'abord grâce aux participants, mais aussi à toute l'organisation mise en place par les bénévoles du Porsche Club Méditerranée, dont l'engagement et le dévouement ont permis la parfaite organisation de l'évènement.

Nous tenons à adresser nos remerciements les plus chaleureux à :

- la mairie de Saint-Tropez, pour son accueil, son soutien, ainsi que la mise à disposition de lieux emblématiques ;

- Porsche France, notre fidèle et précieux partenaire qui a exposé sur son magnifique stand quatre Porsche 911 GT3 hors du commun !

- les Centres Porsche Toulon et Fréjus, toujours engagés à nos côtés pour l'assistance technique sur les deux circuits ;

- Michelin, pour son accompagnement sur le parc et son assistance pneumatique avec Allopneus ;

- l'hôtel Byblos et ses célèbres Caves du Roy ;

- les boutiques et partenaires de notre village des exposants, bien sûr la boutique du Porsche Club Méditerranée, Acaba gantier, l'Artiste Caroline LLong, les magnifiques bougies Porsche que l'on n'ose pas allumer (!), Ceintures Passions, Coyote, Meguiar's, SABBA Assurances, les échappements Scart, et Sélection RS ;

- Marc Wegh, du Centre Porsche Gelderland, pour l'exposition remarquée de six Super cars ;

- Gérard Larrousse, notre pilote invité, dont la présence et la générosité ont illuminé cette édition,

- et enfin à l'équipe de *Flat 6 Magazine* pour leur partenariat presse depuis le premier Paradis Porsche !

Votre contribution fait du Paradis Porsche un rendez-vous unique en Europe, où se mêlent passion automobile, plaisir de se retrouver et respect de l'héritage Porsche. Nous vous remercions du fond du cœur et vous donnons déjà rendez-vous pour la prochaine édition avec la même passion… et encore plus d'émotions, du 9 au 11 octobre 2026. Le 33e 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 tout au long de l'année 2026, tous les détails du programme de ce week-end, lors du prochain « Écho du Paradis Porsche » à lire sur notre partenaire presse : *Flat 6 Magazine*. D'ores et déjà, cochez bien ces dates sur votre agenda, prévoyez votre week-end pour nous rejoindre à Saint-Tropez pour ce 33e Paradis Porsche. Nous vous attendons ! ■

WWW.MEDITERRANEE-PORSCHECLUB.FR

ALTIDRIVE-GT

L'art de voyager et la passion de conduire

Au fil des routes mythiques, ses rallyes touristiques rassemblent les amoureux de voitures de sport autour d'une même émotion : la liberté. Entre paysages grandioses, étapes gourmandes et tracés soigneusement sélectionnés, chaque sortie devient une aventure où la performance rencontre le plaisir. Plus qu'un simple parcours, Altidrive-GT crée des moments uniques pour ceux qui veulent vivre la route autrement, avec élégance, maîtrise et passion.

NOS RALLYES 2026

■ ARDÈCHE/DROME PROVENÇALE
DU 5 AU 7 JUIN

■ TOUR DU MONT BLANC
DU 19 AU 21 JUIN **ET** DU 11 AU 13 SEPTEMBRE

■ TOUR DE CORSE
DU 22 AU 28 SEPTEMBRE

INFO ET RÉSERVATION SUR
WWW.ALTIDRIVEGT.COM

PORSCH'COLOR

25 & 26 AVRIL 2026

9ème édition

HONFLEUR

RENSEIGNEMENTS : amicaleporschistesnormandie.org

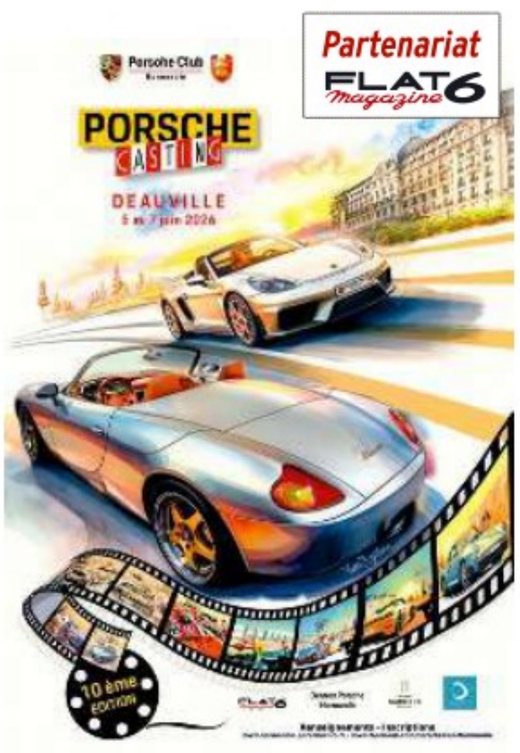
INSCRIPTIONS : my.weezevent.com/porschcolor-2026

HONFLEUR
B.R.M Chronographes
FLAT 6 Magazine
LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE
Meguiar's
SAINT VALERY EN CAUX
TERRE D'AUGE
VILLE DE L'AIGLE
SCART
YACCO

LES 20 ANS DE LA FÉDÉRATION DES CLUBS PORSCHE DE FRANCE EN 2026

Les 9 et 10 mai 2026, la Fédération des Clubs Porsche de France célébrera ses 20 ans. Tous les Porsche Clubs de France seront réunis lors de ce grand événement programmé en Auvergne, avec, entre autres, des rallyes touristiques, du roulage sur circuit (Ladoux et Charade), une parade, un concours d'élégance, etc. À suivre !

RHONE-ALPES-PORSCHECLUB.FR



10e ÉDITION DU PORSCHE CASTING DE DEAUVILLE

Réservez votre premier week-end de juin ! La 10e édition se déroulera du vendredi 5 au dimanche 7 juin 2026.
Cette édition sera placée sous le signe des 30 ans du Boxster et de ses dérivés.
Un anniversaire mémorable est en préparation… Les inscriptions ouvriront comme chaque année dans la deuxième quinzaine de janvier.

NORMANDIE-PORSCHECLUB.FR

Icons of Porsche 5e édition

Ces derniers jours avaient lieu un événement incontournable dans la galaxie Porsche : le festival Icons of Porsche, à Dubaï, les 22 et 23 novembre. L'édition précédente avait attiré plus de 28 000 passionnés, parmi lesquels de nombreuses personnalités du monde Porsche.
Lancement de nouveaux modèles, premières mondiales, spectacles, expositions, art et culture sont les ingrédients de cette recette à succès que constitue le plus grand rassemblement automobile au Moyen-Orient.

ICONSOFPORSCHE.COM

PORSCHE AG

PORSCHE CLUB PAYS DE SAVOIE

LA SAVOIE CUP DEVIENT LE PORSCHE SAVOIE TOUR

La Savoie Cup évolue ainsi vers un format un peu plus compact (120 voitures), plus touristique, tout en laissant une belle part au roulage, mais de façon autonome (plus de groupes de dix). De nouvelles animations, avec entre autres un concours d'élégance, sont également prévues.
Notre camp de base sera de nouveau à Évian. Cela va aussi nous permettre de vous faire découvrir quelques belles routes de Suisse, mais aussi de profiter de la ville avec ses complexes touristiques et culturels dédiés à l'eau. Enfin, vous pourrez profiter de notre village d'exposants qui évolue, en offrant le double d'espace, mais toujours principalement consacré au monde de l'automobile sportive.
Ne tardez pas à nous rejoindre !

LES INSCRIPTIONS À CE NOUVEL ÉVÈNEMENT, DU 19 AU 21 JUIN 2026, SONT OUVERTES SUR PORSCHE-SAVOIE-TOUR.FR

Mecatechnic met à l'honneur les 50 ans de la Porsche 930 Turbo à Époqu'Auto

DR

À l'occasion du salon Époqu'Auto, Mecatechnic a célébré les 50 ans de la légendaire Porsche 930 Turbo en exposant sur son stand un rare modèle 3.3 Cabriolet, équipé d'un hard-top composite exclusif. Cette pièce d'exception illustre le savoir-faire et l'expertise de Mecatechnic dans le développement de solutions techniques haut de gamme, notamment en matière d'éléments de carrosserie composite pour Porsche.
Toujours en quête d'innovation, Mecatechnic enrichit également son catalogue avec les nouveaux roulements IMS améliorés RND. Ces modèles équipés de roulements à rouleaux, disponibles en versions simple ou double rangée, offrent une fiabilité renforcée pour les moteurs M96.

PASSION, PERFORMANCE ET PRÉCISION MÉCANIQUE : RETROUVEZ L'ENSEMBLE DE LA GAMME PORSCHE SUR MECATECHNIC.COM

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

DR

EXPÉRIENCE UNIQUE

Une dégustation mécanique signée The Rolling Museun

THE ROLLING MUSEUM PROPOSE UNE EXPÉRIENCE UNIQUE : DÉCOUVRIR LES PLUS BELLES ROUTES DE CATALOGNE AU VOLANT DE SA COLLECTION PRIVÉE DE PORSCHE CLASSIQUES.

En collaboration avec Porsche Experience Spain, ces road trips exclusifs débutent sur l'Autódromo de Terramar et empruntent les routes mythiques du Championnat du Monde des Rallyes, de la Costa Brava au Priorat. Le concept : changer de Porsche toutes les 30 minutes et piloter près de cinquante ans d'histoire - 356 Super 90, 911 2.2 E, 2.4 S, 2.7 Carrera, 3.0 Carrera, SC, 3.2 Carrera 915, 3.2 Carrera G50, 930 Turbo, 928, 914 2.0, 944 Turbo, 964 Speedster et 993 Carrera. Une véritable dégustation mécanique où chaque modèle révèle sa personnalité et ses différences techniques. *« Nous voulons faire vivre Porsche comme un patrimoine en mouvement »*, explique l'équipe du Rolling Museum. « *Toutes nos voitures sont dans leur état d'origine et prêtes à offrir le meilleur sur route.* »

Les groupes sont limités à une douzaine d'équipages, tout est inclus et organisé dans le détail : hébergements de charme, gastronomie, logistique complète et itinéraires soigneusement sélectionnés. Le Rolling Museum associe passion, authenticité et expérience haut de gamme.

Les prochaines éditions auront lieu du 22 au 24 avril 2026 et du 27 au 29 mai 2026. ■

À PARTIR DE 6 990 €.

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS :

THEROLLINGMUSEUM.COM

INFO@THEROLLINGMUSEUM.COM

INSTAGRAM : @THEROLLINGMUSEUM

VISIBLE DANS FLAT 6 Nº 413

TROISIEME HORIZON

Création d'évasion

Rallyes ludiques et touristiques automobiles

Troisième Horizon, agence de voyages spécialisée dans les circuits touristiques pour automobiles de sport et de loisirs, présente son programme 2026 comportant 10 circuits (dont 8 totalement nouveaux). Parmi les destinations proposées, l'Irlande, centrée sur les paysages et les routes côtières, ou l'Italie des Dolomites. En France, l'incontournable île de Beauté (couplée à la Sardaigne), mais aussi la Provence, les Alpes ou la Champagne. À l'origine conçus pour les véhicules anciens, ces circuits, tout compris et en général multimarques, qui priorisent la balade, acceptent également des véhicules plus récents. Pour ceux qui préfèrent les virées dynamiques, Troisième Horizon propose le concept « Autour de » : 4 jours au départ d'une même ville dans une région propice aux virages. Après le Cantal en 2024, l'Hérault en 2025, l'édition 2026 aura lieu dans le Pays basque (15 équipages maximum.).

DESCRIPTIFS ET INSCRIPTIONS SUR :

TROISIEME-HORIZON.COM

ARNAUD : 06 13 999 117

APEX FOCUS

HEDONIC 911 CLASSIC GT

Le département met en valeur les éléments iconiques de la gamme 911 : des premiers modèles des années 60 jusqu'aux modèles de 1989 ! Vous avez la possibilité de commander votre propre 911 ou de nous confier la vôtre. Un projet automobile ultra personnalisé basé sur un savoir faire unique, des évolutions technologiques inédites, et un équilibre entre performance et authenticité offrant à chaque projet un confort et une facilitée de conduite quotidienne. Ces transformations n'altèrent pas la valeur patrimoniale et historique du véhicule. Les pièces d'origine sont précieusement conservées si un retour à l'état d'origine est souhaité.

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

SALES@HEDONIC.FR @HEDONICMACHINES HEDONICMACHINES

Actus

SHOPPING / LIFESTYLE

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

DESIGN

GALERIE 28.COM

La Galerie 28.com, que nous vous avons déjà présentée dans *Flat 6*, expose les nouvelles créations de l'artiste Jean-François Piecourt. Issu du graphisme, l'artiste s'est rapidement imposé dans l'univers de la sculpture en métal, façonnant des œuvres qui allient technicité, créativité, et passion. Ces œuvres en métal existent en deux tailles, elles se présentent sur socle noir, et il est possible de choisir la couleur sur commande. Un modèle de classique existe également.

11 RUE DE L'ARBALÈTE
51100 REIMS
03 26 25 07 58
VISITE EN LIGNE DE LA GALERIE SUR ARTSPER

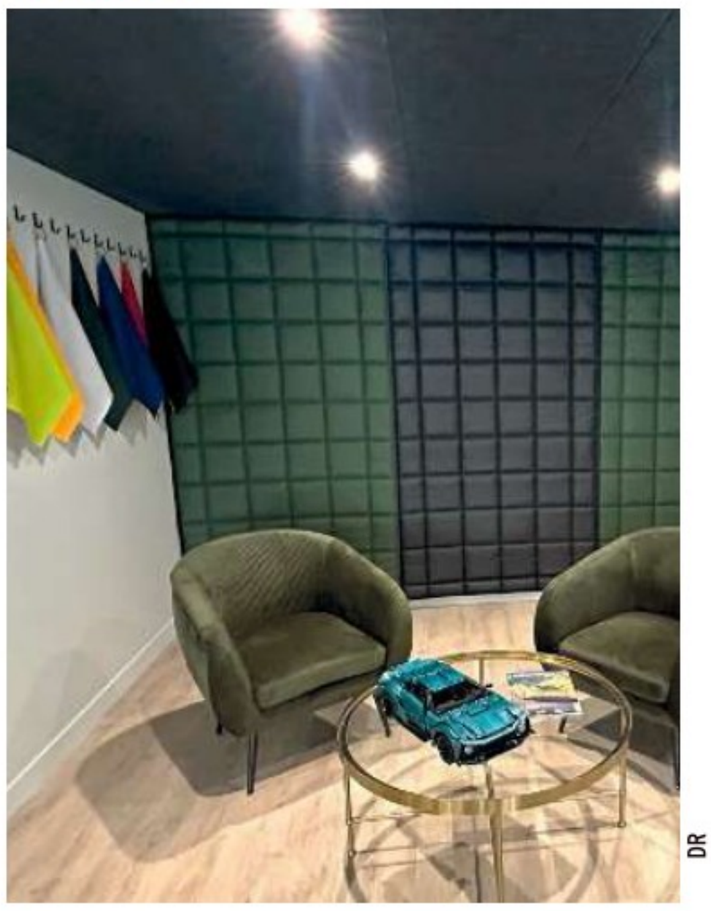
Linea di Corsa

Le modèle Panamerica est une version néo-vintage inspirée des années 60. La chaussure est en cuir, intérieur et extérieur, avec des ajouts en nubuck afin de renforcer son élégance naturelle. Elle bénéficie, comme tous les modèles de chaussure Linea di Corsa, d'une double semelle avec amortissement pour un confort adaptatif et bien entendu des trois œillets de couleurs, distinctifs de la marque. La semelle est fabriquée à « l'ancienne ». Une feutrine à l'intérieur évite l'échauffement du pied et une fine lamelle de bois de frêne fait office d'isolant thermique pour bloquer la chaleur venant du sol. Fabriquée à la main au Portugal.

WWW.LINEADICORSA.COM

Vikkar – L'art de protéger l'exceptionnel

Vikkar conçoit des rideaux muraux de protection pour garages haut de gamme, pensés pour préserver l'intégrité des véhicules tout en magnifiant l'espace. Les modèles Niki, Michael et le tout nouveau Ferdinand incarnent l'alliance de la performance technique et de l'élégance. Niki et Michael présentent une face en similicuir haute résistance (rayures, feu, hygiène), associée à un dos en taffetas technique, imperméable et résistant à la moisissure. Leur structure verticale protège efficacement portières et carrosseries, même dans les configurations les plus exigües. Le modèle Ferdinand rend hommage à l'univers Porsche avec sa toile Pepita exclusive, rehaussée d'un similicuir ignifugé. Une finition au style affirmé pour un niveau de protection irréprochable. Fixés par autoaggripants ou œillets, les rideaux Vikkar s'intègrent facilement à tout environnement. Certains modèles peuvent être personnalisés avec l'impression d'un logo.



DR

L'ensemble de la production est 100 % française et le show-room est situé à Caen, en Normandie, où vous pourrez découvrir les matières, les finitions, et configurer votre espace sur mesure.

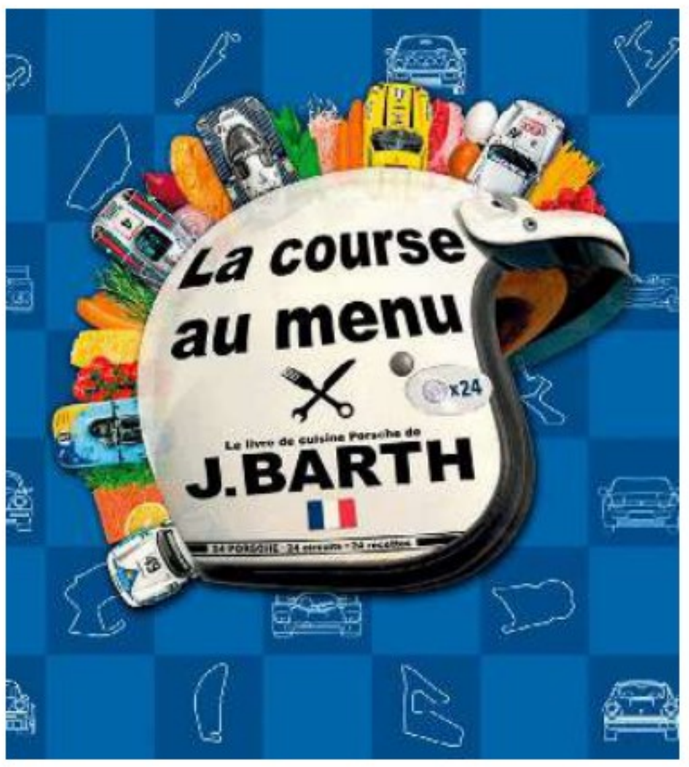
VIKKAR.FR

LIVRE DE CUISINE

LA COURSE AUX MENUS

160 pages avec un parcours exceptionnel en 24 étapes mêlant plaisirs culinaires et mythes de l'automobile

Jürgen Barth, que l'on ne présente plus dans *Flat 6 Magazine* : la passion des circuits, des moteurs… et des saveurs ! Reconnu dans le monde entier comme pilote automobile d'exception et auteur spécialisé autour de la légendaire marque Porsche, Jürgen Barth dépasse largement ses victoires sur la piste. Cet ingénieur passionné ne se contente pas de maîtriser les culasses des moteurs : il plonge avec autant d'enthousiasme dans les marmites des cuisines régionales. Au fil de ses voyages, il a collecté et revisité des recettes traditionnelles avec la précision et l'inventivité qui font sa signature. Le résultat ? Une aventure unique en 24 étapes qui marie gastronomie et légendes de l'automobile. Depuis Le Mans jusqu'à Daytona, en passant par le Nürburgring ou la mythique Targa Florio, chaque page vous transporte dans un univers où la performance rencontre le plaisir. À bord des modèles les plus emblématiques de Porsche,



découvrez des anecdotes captivantes et des recettes savoureuses qui raviront les fans de Porsche et les amateurs de bonne cuisine. Avec La course au menu, devenez le champion du goût

DIMENSIONS : 25 X 23 CM
COUVERTURE RIGIDE
ÉDITION FRANÇAISE : ISBN 9783981907094
49,95 €
AUTEURS : JÜRGEN BARTH / RÜDIGER MAYER
ÉDITIONS RMP REALITY MEDIA PRODUKTION
DISPONIBLE SUR SELECTIONRS.COM, RUBRIQUE LIBRAIRIE PORSCHE
SCHNELL-MAL-ESSEN.DE/FR

DÉCOUVREZ NOTRE HISTOIRE

Black Goose Iconic II

Série limitée 50 exemplaires
Mouvement automatique
Fabriquée en France
42mm

BLACKGOOSE

Horlogerie Automobile

WWW.BLACKGOOSE-WATCHES.COM

DEVALLIET JUNIOR CARS

Nouveau département de Devalliet Manufacture Française d'Automobiles

La dernière édition du salon Époqu'Auto a permis à la manufacture Devalliet de mettre en lumière son nouveau département dédié aux voitures pour enfants.
Aux côtés de modèles mythiques était présentée l'évocation de la célébrissime Porsche 550. L'échelle 0,75 permet son usage jusqu'à 12 ans environ, et sa motorisation thermique de 196 cm³ lui confère d'intéressantes performances, le freinage étant assuré par deux freins à disque. Le démarreur électrique, une direction à crémaillère et une marche arrière permettent un usage facile et une

DR

bonne manœuvrabilité. Plusieurs niveaux de finitions et de personnalisation peuvent être réalisés. Fabrication sur commande

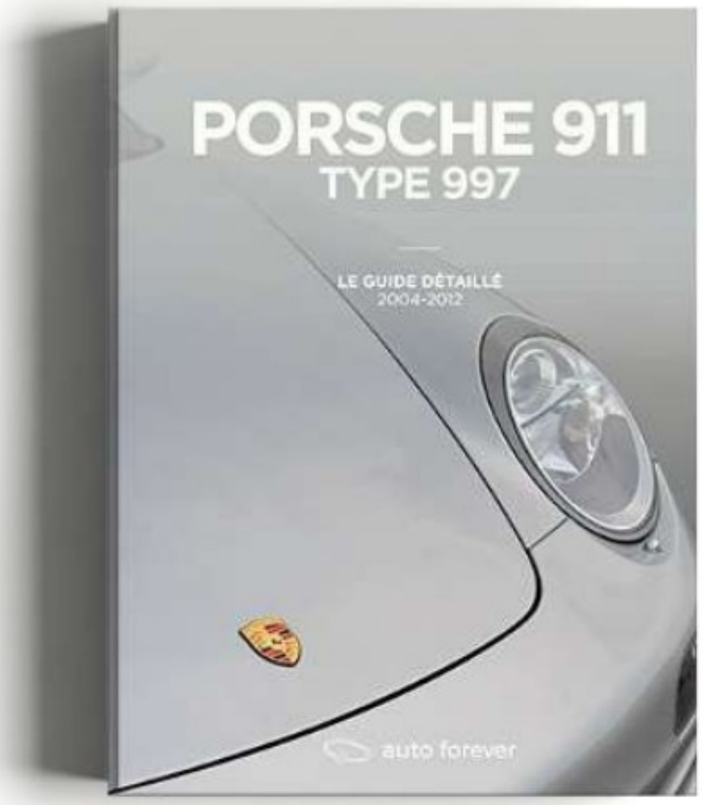
PRIX DU MODÈLE EN PHOTO : 23 500 €

DEVALLIET.FR

LIVRE

GUIDE PORSCHE 911 TYPE 997

Un an après sa parution, le Guide détaillé de la Porsche 997, publié par Auto Forever, reste encore disponible en moins de 150 exemplaires chez l'éditeur. Deuxième guide détaillé consacré à la 911 après celui dédié à la 993, cet ouvrage présente la 997 sous toutes ses coutures : évolutions, caractéristiques techniques, équipements, options, roues, volants, teintes, garnissages, etc. Seul livre en français sur ce modèle, il contient 404 pages reliées par une couverture cartonnée. D'autres guides détaillés Porsche sont en préparation chez Auto Forever.



TÉL. : 04 37 65 58 84

LAURENT@AUTO-FOREVER.COM

AUTO-FOREVER.COM

HORLOGERIE

BLACK GOOSE

La nouvelle Iconic II s'inspire des jantes Fuchs des années 80. Plus sportive, elle troque ses index en boulons pour une numérotation affirmée.
Sculptée à la main dans l'atelier niçois – qui fêtera l'an prochain ses 10 ans –, elle associe un cadran en aluminium brossé noir mat à un mouvement automatique Seiko NH70. Elle est proposée avec deux variations de cadran.
D'un diamètre de 42 mm, l'Iconic II est produite en 50 exemplaires numérotés, chacun unique, hommage aux gentlemen drivers, et affiche un design... iconique des années 80.

850 €

BLACKGOOSE-WATCHES.COM

Actus

CLASSIC

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

Soutenez la restauration du circuit de Gueux-Reims

Le site mythique, construit entre 1926 et 1956, a accueilli de nombreuses courses prestigieuses, dont le Grand Prix de France. Une dizaine de bâtiments emblématiques sont toujours en place, situés en bordure de la D126.

Plus actif de nos jours, le circuit n'en est pas moins oublié. L'association « Les Amis du Circuit de Gueux » a préservé les lieux, utilisés régulièrement lors de rassemblements de voitures de collection. Début novembre, la fondation du patrimoine a lancé une collecte de fonds pour la restauration de la tour des restaurants, première phase des travaux,

DR

avec en point de mire la célébration du centenaire du circuit à l'automne 2026. L'objectif étant de faire, à terme, de ce site – classé monument historique en 2009 – un lieu plus touristique et plus utilisé.

FONDATION-PATRIMOINE.ORG (MOTS CLÉ : GUEUX)
AMIS-DU-CIRCUIT-DE-GUEUX.FR

TIM BOURGEOIS

COLLECTOR CARS AUCTION ET FLAT 6 MAGAZINE

VENDEZ VOTRE PORSCHE AUX ENCHÈRES !

Spécialisée dans les ventes aux enchères pour le monde automobile, la société Collector Cars Auction revendique une manière exigeante et sélective d'aborder les enchères. Leur modèle repose sur une idée simple : limiter le nombre de véhicules pour mieux les défendre. Chaque auto est choisie pour son intérêt, préparée et exposée dans un show-room permanent, et le vendeur bénéficie d'un accompagnement personnalisé. Pas de rotation éclair ni de traitement industriel : ici, la proximité et le suivi priment. Cette philosophie attire des vendeurs qui veulent une vente encadrée et qualitative, et des acheteurs en quête de transparence et de sérieux.

La prochaine édition de la Vente Flat 6, organisée en partenariat avec Collector Cars Auction, est programmée pour le 23 avril 2026, à Lyon. Les candidatures de véhicules sont déjà ouvertes, et vous pouvez d'ores et déjà contacter Arnaud et Marion pour leur proposer votre véhicule à la vente.

POUR CONTACTER COLLECTOR CAR AUCTIONS
CONTACT@COLLECTORCARSAUCTION.FR
ARNAUD FAUCON 06 33 71 56 80
MARION QUESNE 06 85 60 32 57

Rénovation des jantes Fuchs
et réparation toutes jantes
dans notre atelier par une équipe
d'artisans spécialisés

ART wheels

www.art-wheels.eu
Tél. +33 (0) 981 961 992

DR

La Porsche du mois

992 GT3 RS Ipanema Blue metallic 3S2 (2de partie)

Attardons-nous sur les impressions de conduite à présent. « *Mon seul témoignage se base sur un essai au PEC. Lors des tours libres, je suivais mon instructeur, Christophe Tinseau* (ex-pilote et moniteur au PEC), *qui conduisait une Carrera S, sans problème. J'ai également conduit une 992 GT3. On sent une grosse différence avec la 991 au niveau du train avant. La 991, il faut la forcer un peu. Mais quand on l'a bien en main, elle va super bien ! Je commence le circuit la semaine prochaine, et je suis persuadé que je vais me régaler.* » Jacques effectue une dizaine de « track days » par an. « *Je participe à toutes les sorties organisées par Christophe Tinseau. À mon avis, ce sont les meilleures sorties circuit que l'on puisse avoir. C'est open, on part quand on veut, on ne laisse pas trop refroidir la voiture. C'est parfait !* » (Sourire)

« J'ai coché le pack Weissach sur les conseils du commercial. À un tel niveau de prix, il n'est plus question de faire des économies. »

JACQUES

Jacques précise qu'il se rend sur les circuits avec sa GT3 sur plateau. « *Nous nous déplaçons assez loin, et en cas de "problème", je ne voudrais pas laisser la voiture sur place. Je préfère avoir affaire à mon centre Porsche.* »

Le moment est venu d'évoquer la configuration. « *J'ai coché le pack Weissach sur les conseils du commercial. À un tel niveau de prix, il n'est plus question de faire des économies.* (Rire) *J'ai pris presque toutes les options. Une auto comme ça, autant qu'elle soit bien optionnée. C'est mon point de vue… J'ai choisi des jantes couleur alu, et des étriers de frein noirs pour limiter le nombre de couleurs.* »

>>

ATELIER
Gobin
1984
SPÉCIALISTE PORSCHE DEPUIS 1984
ENTRETIEN
VENTE & SUR-MESURE
PORSCHE
50 rue Robert Schuman 86170 Neuville-de-Poitou - France
tél. 05 49 53 25 08 • contact@ateliergobin.com • www.ateliergobin.com

ROSEPASSION
DISTRIBUTEUR OFFICIEL EN FRANCE
LIVRAISON RAPIDE
LES ICONIQUES
JANTES
FUCHS
17" • 18" • 19"
FINITION POLIE ET NOIRE
NOS JANTES
WWW.ROSEPASSION.COM
contact@rosepassion.fr | (+33) 3 82 468 911
FACEBOOK | INSTAGRAM @ROSEPASSION_COM
ROSEPASSION.COM

QUESTIONNAIRE DE PROUST

Votre meilleur moment Porsche

La livraison et les premiers kilomètres au volant de ma première Porsche neuve, configurée selon mes goûts. La 991 GT3 phase 2 Rouge Indien.

Votre circuit préféré ?

Le circuit de Spa. Quand on roule bien à Spa, on est super content. Je prends beaucoup de plaisir sur ce circuit. Le circuit de Dijon est très bien aussi. Le Mans, Magny-Cours, Val de Vienne… nous avons de beaux circuits en France.

Qu'est-ce qu'il y a d'indispensable sur votre GT3 RS ?

Le harnais et le pack Sport (Arceau +2 baquets). J'ai possédé une seule GT3 sans les baquets. C'est celle que j'ai revendue le plus vite. (Rire) *Après, indispensable, le flat 6 également. Sans ce moteur, ce serait beaucoup moins bien.*

Qu'est-ce qui vous paraît superflu ?

L'autoradio. Je ne roule pas sur route. (Sourire)

Auriez-vous une anecdote amusante concernant votre expérience Porsche ?

La 991 GT3 RS Vert Lézard était la préférée de mon épouse, pour une raison simple… c'était la plus simple à reconnaître dans les pelotons, et même souvent la seule. Une tâche beaucoup plus complexe avec ma GT3 Rouge Indien. Elle prenait des photos, mais ce n'était pas moi. (Sourire)

Avez-vous un détail de votre GT3 RS qui vous plaît particulièrement ?

C'est la voiture en elle-même. Quand on l'a choisie, bien configurée et que l'on est content du résultat, c'est un vrai plaisir. ■

DR

FICHE TECHNIQUE

Modèle : 992 GT3 RS
Coloris : Ipanema Blue metallic
Motorisation : 3 996 cm³
Puissance : 525 ch
Performance : 296 km/h
Options :
Jantes allégées 20/21 en magnésium forgé
Jantes peintes en Argent
Étriers de freins peints en noir
Pack Weissach - extérieur
Pack Club Sport
Système de levage de l'essieu avant
Pack intérieur Weissach
Phares matriciels à LED (PDLS+)
Feux arrière Exclusive Design

LA COULEUR DU MOIS

Perlglanzweiss metallic - Blanc Perle métallisé - Pearl White metallic 947

Si la référence de ce blanc à effet nacré ne vous évoque rien, la nuance qui s'y attache est l'une des plus emblématiques de l'histoire chromatique de la 911. Son histoire débute à l'occasion de l'I.A.A. de Francfort en 1981. Sur l'initiative de Peter W. Schutz, nouveau CEO de Porsche AG, la marque de Stuttgart frappe les imaginations en dévoilant « Studie », une 911 Cabriolet Turbo-look quatre roues motrices blanc nacré. Perlglanzweiss metallic est né ! Nous l'apprendrons avec le recul du temps, le prototype « Studie » est un marqueur de l'histoire de la 911. Son acte de renaissance. Sa combinaison de couleurs, blanc nacré/cuir blanc/passepoil noir, est très typique des goûts aux États-Unis, le marché visé par le nouveau PDG (Américain), qui souhaite séduire ses compatriotes avec des modèles exclusifs.

ÉRIC GOERTZ

Perlglanzweiss metallic réapparaît d'une manière officielle lors de l'I.A.A. 1987. Peut-être vous souvenez-vous de cet étonnant Speedster 911 « monoplace » blanc nacré ? La version de série a été présentée au millésime 1989, sans cette option couleur. Finalement, seule la 959 put disposer de Blanc Perle métallisé dans son unique nuancier, au millésime 1988.

Perlglanzeffektweiss, teinte star des Stands Porsche durant les années 80, s'est effacée de l'actualité lors des décennies suivantes. Discrète, mais toujours désirable. Wendelin Wiedeking, PDG de Porsche AG, a possédé une 997 Turbo Blanc Perle métallisé/cuir Brun Ascot (cuir de la Carrera GT).

Perlglanzeffektweiss est présent dans la liste des Paint To Sample jusqu'au millésime 2019. Il est donc possible de rencontrer des 997-991 dans ce coloris. À ne pas confondre avec Oryx White Peal Effect 0K1, autre blanc nacré plus récent vu sur 918.

Merci à Éric Goertz (PZRO) pour le partage de cette rare 911 Carrera 3.2 Turbo-look millésime 1984 Blanc Perle métallisé vendue par ses soins en France.

MECATECHNIC

Permettre à chacun de vivre sa passion pour l'automobile.

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

* IMS : EN VERSION CÉRAMIQUE OU AMÉLIORÉE

GARAGE CARUSO & FILS

Spécialiste Porsche depuis 1973

645 chemin de cravesan / 06550 La Roquette-sur-Siagne
04 92 97 68 00 ou 06 99 83 96 89
garage.caruso06@gmail.com

- Réparation / Entretien / Préparation
- Vente de voitures d'occasion

NOUVEAUTÉ

- Atelier pour réfection boîte automatique
- Gardiennage de votre véhicule

www.garage-caruso-cannes.com

PHOTOS CYRIL CHARPIN

SUIVEZ-NOUS
SUR LES RÉSEAUX
GarageCarusoetfils
garagecarusoetfils
Antonio Caruso

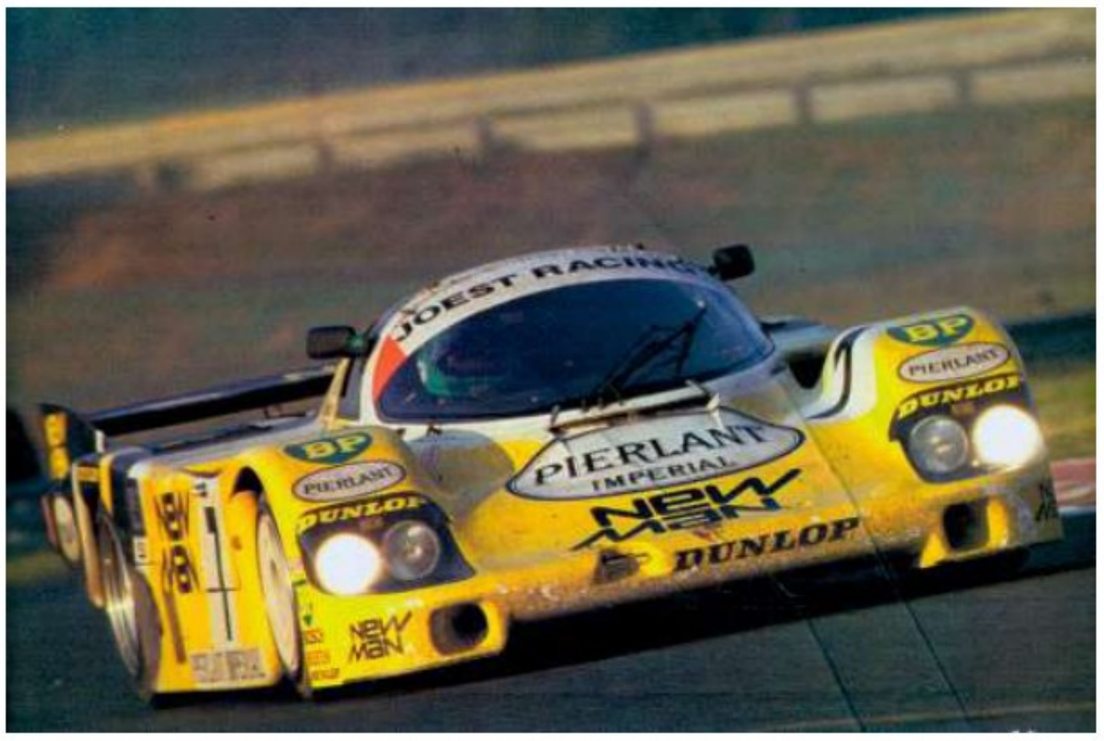
LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

Les dernières piges de la 956

En mars 1984, je me suis rendu à Paris aux réunions FIA et BPICA (Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles). Les semaines suivantes, notre service de presse eut besoin de moi pour la campagne d'information « Comment conduire correctement sur route ouverte » à destination des jeunes conducteurs. Durant cette période, je reçus également de nombreux clients, anciens et nouveaux, intéressés par l'achat d'une 956. De plus, notre stock de pièces compétition-clients ne cessait de s'agrandir, sans parler des pièces moteur TAG Formule 1 qui en faisaient partie. La disponibilité des pièces était un véritable défi : il fallait prévoir le planning des commandes afin d'être sûr d'avoir toujours suffisamment de pièces en stock.

À Pâques, il y eut les 1 000 kilomètres de Monza, course qui fut remportée par la Rothmans 956 d'usine devant celle de l'écurie Walter Brun. Il me restait deux jours au bureau avant de partir aux États-Unis – en vue de la course IMSA à Riverside – où je devais avoir des réunions importantes avec les officiels IMSA afin de discuter du problème de la position du pédalier sur la 956. Plus précisément, l'IMSA insistait pour que les pieds du pilote se trouvent derrière le centre de l'essieu avant, en raison de motifs évidents de sécurité. Sur la 956, la position des pieds était hélas environ dix centimètres plus loin devant. Au cours des semaines suivantes, pendant les réunions FIA, nous devions aussi débattre de ce problème de sécurité. Il était déjà évident qu'il nous fallait modifier la partie avant de la 956 dès la saison 1985. L'usine n'avait pas engagé de voitures officielles aux 24 Heures du Mans 1984, mais le service compétition-clients dut assurer l'assistance des seize bolides 956 inscrits. Heureusement, quelques ingénieurs et techniciens de l'usine nous ont prêté main-forte, de sorte qu'à l'arrivée, les sept premières places des 24 Heures furent occupées par les 956 de nos clients : la voiture victorieuse était la New Man 956 de Joest Racing avec Pescarolo/Ludwig devant Rondeau/Paul/Henn sur la Preston Henn 956, suivie de Hobbs/Streiff/Van der Merwe dans la Skoal Bandit Fitzpatrick 956. ■

À l'époque, j'aurais pu écrire la chronique de Jürgen Barbe.



La 956 victorieuse au Mans en 1985.

restauration - entretien - achat-vente

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

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

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

914/4 2.0L - Année 1974 - 68.980 Km - Moteur 2.0L - 100 CV - Boîte Manuelle 5 vitesses - Couleur Bleu Olympique Réf L51P - Intérieur Simili Cuir et Tissus Noir - Pas de rouille - Belle présentation et fonctionnelle - **Prix 37.000 €**

911 2.7 S Coupé - Année 1976 - 3.000 Km depuis sa Restauration- Moteur 2.7L - 165 CV - Boîte manuelle 5 vitesses - Couleur Jaune Clair Réf 117 - Intérieur Cuir Noir - Historique - Véhicule restauré - Etanchéités moteur faites chez Art-Restoration - **Prix 84.000 €**

911 3.0 SC Targa - Année 1980 - 96102 Km - Moteur 3.0L - 180 CV - Boîte manuelle 5 vitesses - Couleur Marron Moka Réf 451 - Intérieur Cuir Beige - Belle présentation - **Prix 69.000 €**

911 3.0 SC Targa - Année 1981 - 104.957 Km - Moteur 3.0L - 204 CV - Boîte 5 vitesses - Couleur Rouge Indien Réf 80K - Intérieur Cuir Noir - Historique Complet - COA - Véhicule très soigné - **Prix 85.000 €**

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 neuve - Intérieur Cuir Beige Neuf - Historique - Très belle présentation - **Prix 84.000 €**

911 3.2L Cabriolet TLU M491 - Année 1985 - 79.536 Km - Moteur 3.2L - 207 CV - Boîte 5 vitesses - Couleur Noir Réf A1 - Intérieur Cuir Rouge Can Can - 1373 exemplaires monde - 4 propriétaires - Historique - Première Peinture - **Prix Sur demande**

964 C2 Coupé - Année 1992 - 145.400 Km - Moteur 3.6L - 250 CV - Boîte 5 vitesses - Couleur Bleu Horizon Réf 37X - Intérieur Cuir Noir - 56.000 € de factures Art-Restoration récentes - COA - Véhicule en état neuf - **Prix Sur demande**

997 Carrera 4 PDK - Année 2009 - 103.720 Km - Moteur 3.6L - 345 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Gris Arctique Réf 92T - Intérieur Cuir Bleu - Freins neufs - PIWI OK - Révisée - Rien à Prévoir - **Prix 66.000 €**

991.1 Carrera 2 GTS Origine France - Année 2015 - 26.056 Km - Moteur 3.8L - 430 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Rouge Carmin Réf M3C - Intérieur Cuir Noir - Pack Chrono Sport - Face Avant Filmée PPF - Entretien 100% Porsche et sous Porsche Approved - **Prix 135.000 €**

LE BILLET DE MARC JOLY

Des Porsche en croisière !

L'actualité m'incite à nouveau à décaler la suite de mes aventures en 917. Que nous devrions reprendre le mois prochain, sauf imprévu. Mais contrairement à notre dernier numéro, il s'agit cette fois de parler d'une actualité joyeuse. Très joyeuse. J'ai en effet eu la grande chance d'être invité à découvrir à quoi ressemblait ce fameux rallye Porsche Croisière, dont j'entendais dire le plus grand bien depuis sa première édition. Les organisateurs, CroisiEurope, m'ont proposé de les accompagner lors de la 7e édition, qui, pour la première fois, se déroulait en Corse. Plus exactement en Corse-du-Sud.

Christian Schmitter, le boss de CroisiEurope (une grosse compagnie de croisières, essentiellement fluviales, comportant plus de 50 bateaux à travers le monde), est un passionné de Porsche. Un jour, il a eu la bonne idée de confier à Romain Dumas, double vainqueur des 24 Heures du Mans, et à Denis Giraudet, l'un des meilleurs copilotes français de rallyes, l'organisation d'un rallye de régularité dont l'idée motrice était de l'articuler autour d'une croisière. Il fallait aller la chercher, cette idée, non ? Comment associer les deux ? C'est simple : réunissez un plateau d'une petite cinquantaine de Porsche, donnez-leur rendez-vous sur un site précis, au bord d'un fleuve, logez les participants dans un bateau-hôtel, faites-les rouler toute la journée sur de petites routes, avec des épreuves de régularité sur route et sur circuit, et ramenez-les, le soir venu, vers le bateau, qui, lui, aura changé de port ! Ainsi, la première édition eut lieu sur le Rhin, avec, au programme, visite des musées de l'automobile à Mulhouse et Porsche à Stuttgart, roulages sur les circuits d'Hockenheim et du Nürburgring. Difficile de faire mieux. Il y eut ensuite des éditions sur d'autres fleuves, essentiellement français, chaque fois sur le même principe. Après le succès de la première édition, les participants n'ont pas hésité à s'inscrire aux suivantes, garantissant ainsi la pérennité de ce rallye Porsche Croisière.

Reste que, d'année en année, il faut toujours trouver de nouvelles idées. Pour 2025, CroisiEurope a franchi le pas de quitter le continent, direction la Corse. Ce qui impliquait une logistique plus complexe, notamment en comptant sur l'efficacité des compagnies de ferries pour que les horaires soient respectés.

J'ai donc pris la route direction Marseille, le 17 octobre, avec mon fidèle destrier, l'infatigable Nemo, tout heureux à l'idée de l'emmener pour la première fois sur l'île de Beauté. Sur place, j'ai retrouvé, parmi les participants, quelques visages connus, mais aussi Christian Schmitter ainsi qu'Éric Collange, directeur commercial de CroisiEurope. Et, bien sûr, le toujours électrique Romain Dumas, et le toujours très concentré Denis Giraudet. Après une nuit tranquille sur le ferry, nous sommes arrivés à Ajaccio au petit matin pour, sans plus attendre, attaquer les petites routes. Le rallye comportait quatorze spéciales de régularité, sur trois jours et demi. Seule différence, par rapport aux autres années, l'absence d'épreuve sur circuit, puisqu'il n'en existe aucun en Corse. Les épreuves de régularité se déroulent sur routes ouvertes, donc sans aucune notion de vitesse, la règle interdisant de proposer des moyennes supérieures à 50 km/h. Des fois, c'est vraiment lent, d'autres fois, il faut un tout petit peu de rythme,

Le navire « La Belle des Océans » nous a servi d'hôtel pendant tout le rallye.

PHOTOS MARC JOLY

Magnifiques paysages de la Corse-du-Sud !

Incontournables Calanques de Piana (Calanche di Piana, en Corse !).

Ce n'est pas vous qui rejoignez un hôtel, c'est l'hôtel qui vous suit !

quand la route tourne tout le temps. La plupart des participants se prennent vraiment au jeu, avec deux classements distincts, l'un pour ceux qui sont équipés spécifiquement pour cet exercice, l'autre pour ceux qui n'ont avec eux que des applis sur leur téléphone, voire rien du tout. Histoire de corser un peu (normal, quand on est en Corse), les moyennes à respecter changent plusieurs fois au cours de chaque spéciale. L'exercice est donc affaire de spécialistes, dans lequel les Belges, présents en force, excellent. C'est d'ailleurs un équipage belge, père et fils, qui a gagné. Avec des lots d'autant plus intéressants que le partenaire principal du rallye est la marque Chopard…

On sait que les routes corses sont particulièrement sinueuses et difficiles. Derrière chaque virage peuvent se cacher un trou, une pierre, une bosse, des cochons, des chèvres, des chevaux ou des vaches. Voire un peu de tout à la fois. Et les responsables du parcours ont fait fort, en allant chercher de vraies spéciales du Tour de Corse, très impressionnantes dans leur sélectivité. Au total, le rallye Porsche Croisière proposait 900 kilomètres de ces petites routes, un vrai challenge ! Autant vous dire que Nemo et moi-même y avons pris un énorme plaisir, d'autant plus énorme que j'avais choisi de ne pas jouer la régularité. Seule priorité : respecter et ne pas gêner ceux qui étaient dans la compétition, le reste du temps, ce fut un énorme plaisir. À noter d'ailleurs que les concurrents n'ont aucune contrainte. Grâce au Tripy embarqué dans chaque voiture, ils prenaient le départ des spéciales quand ils le souhaitaient, sans ordre imposé.

Je garde le meilleur pour la fin : l'idée de base du rallye, des Porsche qui roulent et qui rejoignent chaque soir leur bateau dans un port différent, est vraiment merveilleuse. Pour rêver un peu, imaginez que vous vous déplaciez chaque jour sans aucune obligation de transporter vos bagages, tout en changeant de ville à chaque fois, c'est ce qui se passe ici : ce n'est pas vous qui rejoignez un hôtel, c'est l'hôtel qui vous suit. Ajaccio le premier soir, Propriano le deuxième, et Porto-Vecchio le troisième. Le tout sur un bateau avec des chambres luxueuses, très cosy, et un restaurant haut de gamme, les organisateurs mettant un point d'honneur à offrir le meilleur sur ce plan aussi. Et avec un Romain Dumas d'une rare générosité, allant de table en table, et ne cessant de donner des conseils à tous. Cerise sur le gâteau, la météo a été excellente, avec une seule journée un peu grise, et la pluie qui a eu la délicatesse de passer durant la nuit.

Bref, ce rallye Porsche Croisière, très décontracté, m'a vraiment emballé, et mérite tout le bien qu'on en dit. Certes, le prix de l'inscription est relativement élevé, mais les prestations sont à la hauteur, et le plaisir énorme ! ■

Porsche s'active sur de mystérieuses Turbo

992 TURBO TOURING
992 TURBO PHASE 2
PANAMERA TURBO GT

La 992 Turbo prépare sa seconde phase et les prototypes se multiplient sur le Nürburgring. Nouveau design et hybridation, Porsche semble affûter une déclinaison inédite, tout en travaillant sur une Panamera Turbo GT plus radicale que jamais.

TEXTE **CHARLOTTE BAZAILLE** - PHOTOS **STEFAN BALDAUF**

992 TURBO PHASE 2 : COUPÉ ET CABRIOLET SE PRÉPARENT

Les apparitions successives de nombreux prototypes de la future gamme Porsche attendue en 2026 s'enchaînent et la nouvelle 911 Turbo en fait partie. Plus précisément une nouvelle déclinaison de la 992 Turbo, encore non confirmée officiellement, mais actuellement baptisée « Turbo Touring ». À peine sortie de l'ombre, cette variante a été surprise à quelques jours d'intervalle aux abords et sur le Nürburgring, dans deux configurations distinctes, coupé et cabriolet. Le premier prototype aperçu est un coupé, photographié en plein roulage sur l'enfer vert, il dispose d'un camouflage important, mais suffisamment révélateur pour susciter la curiosité. Sa particularité saute immédiatement aux yeux : aucun aileron fixe n'est installé. À la place, nous retrouvons un béquet mobile, choix inhabituel dans la gamme Turbo où l'aileron fixe est un élément identitaire. Les changements ne s'arrêtent pas là. Les prises d'air latérales sont fermées. S'agit-il d'une tentative de brouiller les pistes ou d'un retour aux 911 Turbo dépourvues d'écopes dans les ailes ? Actuellement, aucun élément ne nous permet de lever le doute. Sous le camouflage, on devine la présence de volets actifs à l'avant, semblables à ceux inaugurés sur la dernière 992 GTS phase 2. Porsche semble clairement vouloir généraliser cet élément sur sa prochaine génération de sportives, d'autant qu'il a déjà été repéré sur d'autres prototypes tels que le Cayenne ou le Cayman camouflés.

Deux types de sorties d'échappement ont également été observés sur différentes versions du coupé, indice d'une option Sport, différenciant visuellement (et poten- >>

Le camouflage est encore très imposant, mais laisse entrevoir les volets actifs présents sur la 992 GTS et la Turbo S phase 2.

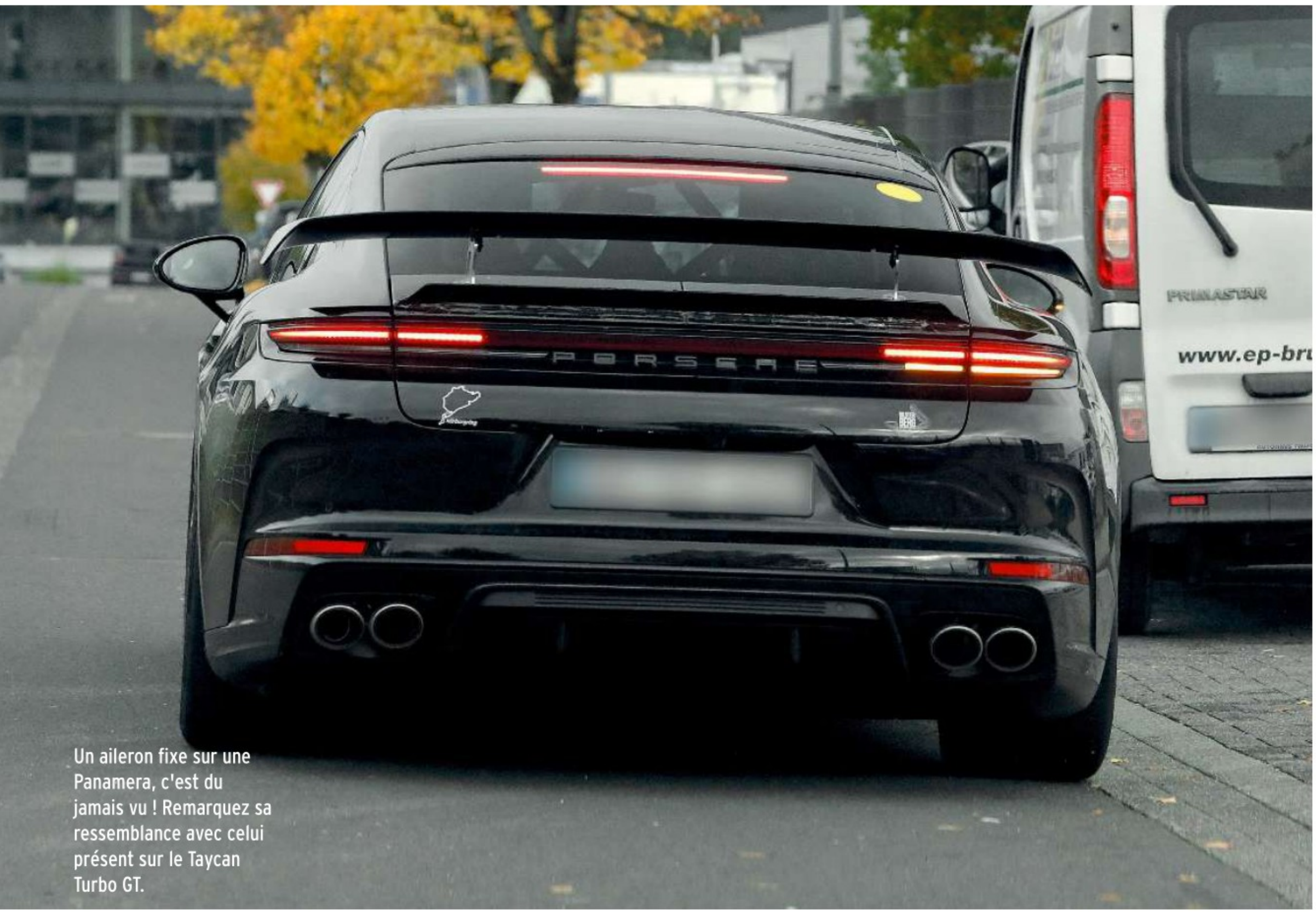
tiellement acoustiquement) les variantes. D'autant qu'il est à noter que sur la 992 Turbo S, la sonorité a évolué. Côté cabriolet, la face avant reste identique à celle du coupé, mais on note une différence concernant les freins, puisque des étriers rouges sont visibles à travers les jantes à cinq branches. De quoi imaginer des configurations légèrement différentes selon les options retenues par Porsche. Ces deux « Turbo Touring » semblent conserver la largeur de voie et le bouclier avant de la Turbo actuelle, tout en adoptant une ligne plus épurée, ce qui pourrait constituer l'ADN de cette future déclinaison. Il faut dire qu'avec l'arrivée transcendante de la nouvelle 992 Turbo S, Porsche doit trouver un moyen de rendre la Turbo séduisante, sans rester dans l'ombre de son aînée. On notera évidemment la présence du sticker jaune apposé sur la vitre arrière, indiquant une motorisation hybride, comme sur la nouvelle 992 Turbo S. Cette orientation confirme une stratégie claire : l'hybridation devient incontournable dans l'évolution de la 911. Pas de quoi enlever le malus écologique pour autant, malheureusement. Faute de certitudes, ces premières images soulèvent plusieurs interrogations : camouflages importants destinés à brouiller les pistes, ou véritables évolutions de design sur la 992 Turbo ? Le choix d'une silhouette plus discrète, sans aileron arrière, laisse imaginer une approche plus GT, davantage orientée vers la polyvalence et l'élégance. Pourtant, l'hybridation suggère des capacités d'accélération redoutables, en cohérence avec les ambitions du constructeur de Stuttgart. La présentation officielle pourrait avoir lieu en 2026. D'ici là, les prototypes continueront probablement de sillonner le Nürburgring, laissant derrière eux d'autres éléments sur lesquels s'appuyer afin d'imaginer la nouvelle 992 Turbo.

Le sticker jaune ne laisse aucun suspense sur la motorisation, la future 992 Turbo phase 2 sera elle aussi équipée d'un microsystème d'hybridation.

PANAMERA TURBO GT : VERS LA PLUS SPORTIVE DE TOUTES ?

Les berlines et les SUV ont aussi droit à leur version radicale. Après le Taycan Turbo GT qui a marqué les esprits avec ses performances totalement inédites dans la gamme Porsche, c'est au tour de la Panamera de se préparer à une évolution majeure. De récentes images espion, capturées sur et autour du circuit du Nürburgring, laissent entrevoir une nouvelle version Turbo GT en préparation. Une déclinaison bodybuildée de la Panamera qui s'expose avec peu de camouflage dans une enveloppe plus affûtée que jamais. Les prototypes surpris récemment montrent deux Panamera légèrement distinctes. On remarque une différence au niveau des jantes : la première voiture arbore un jeu inédit à cinq branches à l'avant, associé à des jantes de 21 pouces à l'arrière déjà vues sur la génération actuelle. La seconde, plus sobre, affiche des jantes dix branches identiques à celles de la Panamera déjà commercialisée. Détail révélateur, les deux modèles sont équipés d'imposants freins PCCB. Le camouflage, quasi inexistant, suggère que la version Turbo GT est désormais dans sa phase finale de développement. Visuellement, la voiture se distingue immédiatement par son nouveau bouclier avant, largement ajouré. De petites ouïes de débourrage ont également fait leur apparition sur les ailes avant, un détail aérodynamique qui rappelle les GT3 RS et GT4 RS. À l'arrière, un élément attire le regard. Nous pouvons observer la présence d'un aileron fixe, une première sur une Panamera de série. Le reste des éléments ne laisse pas non plus indifférent, avec un diffuseur redessiné et quatre sorties d'échappement rondes bien visibles. Tout comme le Cayenne ou le Taycan Turbo GT, cette version thermique devrait incarner le sommet de la gamme Panamera, tant en matière de performances que de technologie.

Sous le capot, la future Panamera Turbo GT embarquera un moteur hybride (sticker jaune visible). L'actuelle Turbo S E-Hybrid affiche déjà 782 ch et un 0 à 100 km/h en 2,9 secondes, autant dire que cette nouvelle version pourrait aisément dépasser la barre symbolique des 800 ch. À l'intérieur, les clichés laissent entrevoir un détail intrigant : un arceau de sécurité visible à l'arrière, probablement lié à la présence d'un pack Weissach, déjà proposé sur la Taycan Turbo GT. Sur certaines photos, les ingénieurs de Weissach ont même glissé un mannequin d'enfant sur la banquette arrière, clin d'œil amusant à l'idée qu'on puisse satelliser les enfants sur le chemin de l'école. En somme, cette Panamera Turbo GT s'annonce comme l'une des plus impressionnantes berlines de la gamme. À la vue de ces prototypes quasiment dépourvus de camouflage, nous pouvons imaginer un lancement pour 2026. Pour l'heure, Porsche reste muet sur le sujet. D'ailleurs, verrons-nous cette version très radicale de la Panamera dans nos concessions ? Rien n'est sûr, en sachant que le Cayenne Turbo GT n'est pas commercialisé en France. Affaire à suivre. ■



Un aileron fixe sur une Panamera, c'est du jamais vu ! Remarquez sa ressemblance avec celui présent sur le Taycan Turbo GT.

MALUS 2026

La goutte de trop ?

LE PROJET DE LOI DE FINANCES 2026 DEVRAIT ACTER UN NOUVEAU DURCISSEMENT DE LA FISCALITÉ AUTOMOBILE. MAIS À FORCE DE TRAIRE LA VACHE HONTEUSEMENT, CELLE-CI FINIRA PAR SE REBELLER…

TEXTE **THOMAS SCHENCK** - PHOTOS **PORSCHE AG**

Je vous préviens, je vais distribuer les baffes. Il ne faut jamais écrire sous le coup de la colère, et même en écrivant cet article au dernier moment, je suis toujours très fâché. La programmation du budget 2026 est actuellement à l'étude à l'Assemblée, et comme toujours, les automobilistes vont passer à la caisse. Une fois de trop ?

UN NOUVEAU DURCISSEMENT RÉGLEMENTAIRE

À compter du 1er janvier 2026, le plafond du malus écologique passera de 70 000 € à 80 000 €. En 2027, ce sera vraisemblablement 90 000 €, puis 100 000 € en 2028. Dans un grand élan de mansuétude, le gouvernement aurait finalement décidé de « plafonner » le malus 2028 à 90 000 €. Dans le même temps, le seuil de déclenchement du malus CO_2 va être abaissé de 5 grammes par an, tombant à 98 g/km en 2028. Autrement dit, la quasi-totalité des véhicules thermiques seront concernés.
Mais la mesure la plus inquiétante reste ailleurs. Jusqu'ici, un plafond limitait la combinaison entre malus CO_2 et malus au poids, qui s'élevait à 70 000 € maximum, peu importe la somme des deux taxes. Ce plafond sera supprimé en 2028. Concrètement, un véhicule lourd et fortement émetteur pourra être doublement taxé. Et pas à moitié.
« *Le gouvernement se donne encore deux ans, mais c'est déjà acté. À partir de 2028, le cumul des deux malus pourra atteindre 120 000 à 130 000 euros, voire davantage pour certains modèles très puissants et lourds* », signale Matthieu Toret, avocat spécialisé en droit douanier et fondateur du cabinet Enerlex. De qui se moque-t-on ? Plus risible encore : la taxe au poids devait désormais concerner certains véhicules électriques, pourtant censés incarner la transition énergétique. Cet ajustement a été proposé par le gouvernement Lecornu, et n'était pas prévu par le gouvernement Bayrou. Le seuil de déclenchement devait passer à 1 500 kg, avec tout de même un abattement de 100 kg pour les hybrides, et un abattement de 600 kg pour les électriques. Finalement, une disposition de dernière minute prévoit une exonération totale pour les voitures électriques et les voitures à hydrogène. Un amendement présenté par Jean-Marie Fiévet stipule que « *[Le malus au poids pour les électriques] va à l'encontre des objectifs de la planification écologique* » ou encore que « *le signal envoyé aux consommateurs est celui d'une fiscalité punitive sur l'électrique.* » Cet amendement ayant été voté, les voitures électriques et à hydrogène seront donc exemptées de malus au poids. Au passage, est-ce que quelqu'un pourra lui parler de la fiscalité punitive sur les thermiques ?

LE MALUS RÉTROACTIF : BEAUCOUP DE BRUIT POUR PAS GRAND-CHOSE

Là où l'on peut souffler un peu, c'est au sujet de ce fameux malus rétroactif qui a inquiété tout le monde. Beaucoup de craintes avaient émergé au sujet de taxations rétroactives sur des voitures d'occasion, sans que l'on en mesure exactement la portée jusqu'à présent.
Mais comme le précise Matthieu Toret, la portée réelle est finalement très limitée : « *Il s'agit uniquement de véhicules qui auraient dû être taxés lors de leur première immatriculation, mais qui ont bénéficié d'une exonération spécifique – comme* >>

E-hybrid

les véhicules de diplomates ou ceux destinés aux personnes handicapées. »
En clair, un Cayenne exonéré en 2019 parce qu'acheté par une personne à mobilité réduite sera « malussé » s'il est revendu en France à un particulier en 2026. Une mesure ultra ciblée, qui concerne une poignée d'immatriculations annuelles. « *On parle d'un volume microscopique. Ce n'est pas un malus rétroactif généralisé, c'est une mesure de rattrapage sur des cas très particuliers* », souligne Matthieu Toret. Cela a surtout pour but de lutter contre des abus, car les personnes qui ont acquis ces autos sans payer le malus ont pu les revendre au prix d'un marché avec malus, empochant une confortable plus-value. Là, pour le coup, la mesure fait sens.
Mais cela nous interroge tout de même : la brèche d'un malus rétroactif est ouverte. « *Le gouvernement a mis le pied dans la porte. Rien n'interdit d'élargir la rétroactivité à d'autres cas lors d'une future loi de finances* », avertit Matthieu Toret. On ne va pas pleurer avant d'avoir mal, mais on connaît l'inventivité (le cynisme ?) sans limites de l'administration fiscale.

L'EFFICACITÉ DE CES MESURES POSE QUESTION

Un chiffre a circulé en boucle sur les réseaux sociaux ces derniers jours : le malus collecté sur les 300 Porsche 911 vendues en France en 2025 a rapporté deux fois plus à l'État que le malus collecté sur les 49 270 Dacia Sandero vendus en France.

Matthieu Toret, avocat spécialisé en droit douanier et fondateur du cabinet Enerlex.

Et Martial You, qui dirige le service Économie-Social-Éducation sur RTL, d'annoncer fièrement « *qu'on a la preuve qu'une fiscalité bien ciblée sur les plus fortunés est beaucoup plus rentable que de taxer les pauvres.* » Bravo pour cette porte ouverte parfaitement enfoncée, et surtout, bravo pour ce hors-sujet magistral. Oui, c'est plus rentable de taxer les riches et au pis-aller, c'est plutôt normal. Là-dessus, il faut rester cohérent et il n'y a rien à dire. Sauf que tirer de telles conclusions ne fait que démontrer une chose : les chiffres, on leur fait dire ce qui nous arrange, et cela vous a fait totalement passer à côté du vrai sujet. Car n'oublions pas qu'en 2018, Porsche a vendu en France 1 150 Porsche. Et le calcul, quoique non officiel, circule lui aussi en boucle : avec un prix moyen de 140 000 € TTC et un malus de 10 500 € par voiture, les 1 150 unités de Porsche vendues en 2018 auraient rapporté 39 millions d'euros de recettes pour l'État. Les 300 Porsche 911 à un prix moyen TTC de 180 000 € assorties d'un malus de 70 000 € ? Elles auraient rapporté environ 30 millions d'euros. Le calcul n'est peut-être pas tout à fait exact et si l'administration fiscale veut publier les chiffres officiels, on en sera très content. En attendant, on ne peut s'empêcher d'entrevoir une forme d'amateurisme dans ces mesures qui semblent arbitraires, punitives et très démagogiques, et qui viennent surtout mettre l'ensemble de la filière automobile un peu plus sous pression. Mais parler de taxer les riches fait probablement davantage d'audience ? D'ailleurs, quelques éléments poussent encore à se poser la question de la réelle efficacité économique de ces mesures. Dans un article publié par *Le Monde* sur le vote du budget 2026 à l'assemblée, le quotidien pointe « *l'absence d'outils pour*

Toute la gamme 911 subira la peine maximale, à savoir un malus de 80 000 €.

Au moment de notre bouclage, Porsche présentait les nouveaux Cayenne et Cayenne Turbo 100 % électriques. Au moins, ils seront épargnés par le malus au poids en 2026.

évaluer l'impact économique de leurs amendements. » Et l'élu MoDem Philippe Vigier de déclarer, toujours dans *Le Monde*, qu'on « *travaille au pifomètre, ce n'est pas sérieux.* » Je préfère recontextualiser, M. Vigier ne parle pas spécifiquement de la fiscalité automobile, ne lui faisons pas dire ce qu'il n'a pas dit. Son propos s'inscrit dans une réflexion plus globale qui, ramenée à notre échelle automobile, ne peut que susciter des interrogations. Et à force d'imposer sans écouter ni questionner, il ne faudra pas trop s'étonner le jour où la cocotte explosera.

Ces mesures semblent arbitraires, et très démagogiques. D'autant qu'elles mettent toute la filière automobile sous pression.

UNE FISCALITÉ CONFISCATOIRE ?

Et justement, le ras-le-bol nous touche également. Les députés savent pertinemment que les « riches » ne descendront pas dans la rue pour se plaindre du malus de leur Porsche. Quand bien même nous estimons cette taxation profondément injuste, protester contre cela est socialement inacceptable, surtout dans le contexte actuel où toutes les classes sociales souffrent, et plus encore les plus modestes. Partant de ce principe, on peut bien ajouter 10 000 € ou 20 000 € de malus sur les Porsche, ça passera et ils le savent. Mais de fait, je pose la question à Matthieu Toret : n'y a-t-il pas une limite légale, à un moment donné ? « *Il existe en droit constitutionnel français la notion d'impôt confiscatoire*, explique Toret. *La dernière fois que le Conseil constitutionnel a censuré une loi sur ce fondement, c'était pour la tranche à 75 % de l'impôt sur le revenu sous François Hollande.* »
Aujourd'hui, aucune décision n'a encore invalidé le malus. « *Des associations pourraient déposer une question prioritaire de constitutionnalité et forcer le Conseil à se prononcer.* » On aimerait bien que quelqu'un tente sa chance, tiens…

DES MESURES DÉCONNECTÉES ?

Le plus alarmant reste sans doute l'impact économique sur la filière automobile française. Une industrie déjà confrontée à des mutations profondes – électrification, baisse des marges, normes environnementales – et qui doit également faire avec une fiscalité punitive. Les concessionnaires souffrent à un niveau assez considérable. Les factures d'électricité liées aux bornes de recharge ont fait flamber leurs charges fixes, le malus rend le commerce très difficile dans un contexte déjà pesant. Je ne connais pas beaucoup de concessionnaires qui soient débordants d'enthousiasme actuellement, et je parle toutes marques confondues puisque j'ai la chance d'en côtoyer un certain nombre. Ce qui est drôle, c'est que la fiscalité française est censée inciter les constructeurs à proposer des voitures plus petites et plus légères… comme si les constructeurs considéraient le marché français comme une priorité alors qu'ils cherchent généralement à répondre à une demande mondiale. >>

Cette fiscalité va surtout favoriser les constructeurs chinois, au détriment de l'industrie européenne. Quelle naïveté…

Il s'agirait de se réveiller, le temps où Peugeot faisait son beurre en écoulant des millions de 205 en France est révolu depuis longtemps. Pendant ce temps, la fiscalité va surtout favoriser les constructeurs chinois qui envoient leurs voitures électriques en Europe et *a fortiori* en France par navires entiers, au détriment de l'industrie européenne. Quelle naïveté…

QUAND VA-T-ON SE FAIRE ENTENDRE ?

S'il y a une chose qui reste cohérente, c'est de favoriser l'électrification du parc automobile. Ne serait-ce que parce que l'Europe importe 97 % de son pétrole et qu'on ne peut rester indéfiniment dépendant d'importations. Donc il y a du sens à favoriser l'électrification afin de garantir notre propre autonomie. Ne m'accusez pas de faire l'apologie de l'électrique, il faut juste faire preuve de bon sens, et cela ne m'empêche pas de croire à une cohabitation entre toutes les énergies pour notre parc automobile. Cependant, c'est la manière qui interroge, et qui révolte de plus en plus. « *Vous grognez, je grogne, tout le monde grogne. Mais collectivement, il ne se passe rien* », constate Matthieu Toret. Il a raison. La question est donc : sommes-nous censés accepter sans rien faire ? Attendre que quelqu'un se décide à monter au créneau ? La solution, nous ne l'avons pas, si ce n'est de mettre en ligne une énième pétition qui n'irait pas bien loin. Si j'avais la solution, je vous la donnerais. Je pense, et nous pensons simplement qu'il est temps que le législateur ouvre un peu les yeux et revoie sa copie. Nous pouvons comprendre la fiscalisation des voitures thermiques. Nous ne pouvons plus comprendre une fiscalisation à la limite du confiscatoire et aux relents démagogiques. Si quelqu'un a la solution, il est temps d'y aller. ■

LE BARÈME DU MALUS AU POIDS

La Masse en Ordre de Marche correspond au poids de l'auto comprenant le réservoir rempli à 90 %, les fluides nécessaires (huiles, liquides divers), les équipements de série, et un conducteur standard pensant 75 kg. Cette valeur est indiquée à la case G de la carte grise.
Informations communiquées par malus-ecologique.fr

FRACTION DE LA MASSE EN ORDRE DE MARCHE	TARIF PAR KG
De 0 à 1 499 kg	0 €
De 1 500 à 1 699 kg	10 €
De 1 700 à 1 799 kg	15 €
De 1 800 à 1 899 kg	20 €
De 1 900 à 1 999 kg	25 €
À partir de 2 000 kg	30 €

Sanctionner la mobilité thermique ne nous semble pas être la meilleure solution. Cela sous-entend qu'il faut choisir entre thermique OU électrique. Alors que nous plaidons pour une cohabitation de toutes les énergies.

CCA x FLAT6 Magazine

Collector cars auction

LA VENTE FLAT6®

26 AVRIL 2026

Vendez votre Porsche

Au meilleur prix et en toute sécurité

Vente en préparation
Nombre de places limitées

Contact
+33 (0)4 78 18 23 97
contact@collectorcarsauction.fr

CCA
31 rue Coignet à Lyon
collectorcarsauction.fr

— *for* car Lovers

Jens Puttfarcken

PRÉSIDENT DE PORSCHE FRANCE

Le nouveau Président de Porsche France nous a accordé un entretien exclusif. Sans langue de bois et disponible, Jens Puttfarcken a répondu aux questions de *Flat 6 Magazine*.

PROPOS RECUEILLI PAR **THOMAS SCHENCK** - PHOTOS **MAXIME TEFF**

Arrivé à la tête du marché français après 25 ans chez Porsche, dont quatre ans à piloter le très stratégique marché chinois, Jens Puttfarcken débarque dans l'un des marchés les plus particuliers de la marque. Très en avance en matière d'électrification, le marché français évolue dans un cadre réglementaire délicat, voire punitif, qui n'est pas très favorable au constructeur de Stuttgart. Malgré cela, le nouveau Président de la filiale française a un discours optimiste et volontariste. En exclusivité pour *Flat 6 Magazine*, il revient sur sa carrière, dresse ses observations sur les difficultés actuelles de Porsche au niveau mondial, l'avenir des moteurs thermiques ou encore l'évolution du plan produit du constructeur.

Jens, nos lecteurs n'ont pas forcément le plaisir de vous connaître. Pourriez-vous nous résumer votre parcours professionnel ?

Je suis ingénieur, j'ai suivi une formation en ingénierie mécanique. J'ai commencé ma carrière professionnelle en Italie, chez Fiat, qui possédait alors Alfa Romeo. J'y suis resté pendant sept ans. En 1997, j'ai eu l'opportunité de rejoindre Porsche. Cela fait maintenant plus de 28 ans que je travaille au sein du groupe, dont 25 ans spécifiquement chez Porsche.

Chez Porsche, j'ai d'abord été responsable d'une partie du marché européen. Ensuite, j'ai dirigé la création du système CRM de validation client, un outil que nous utilisons toujours aujourd'hui. J'ai ensuite passé cinq ans dans l'après-vente, en tant que responsable du marché allemand.

Par la suite, j'ai pris la direction du plus grand marché de Porsche, à savoir la Chine, où j'ai exercé pendant quatre ans. Ces trois dernières années, j'étais chez Audi, en charge de l'ensemble des marchés européens. Aujourd'hui, je suis de retour chez Porsche, et je suis très heureux d'être ici en France.

Nous devons parler de la situation du constructeur qui a présenté depuis quelques trimestres des résultats financiers qui sont moins robustes que d'habitude et des ventes qui sont en légère baisse. Vous enregistrez notamment une perte d'exploitation de 966 millions d'euros au troisième trimestre 2025, alors que le constructeur avait réalisé 1,01 milliard d'euros de bénéfice d'exploitation sur le premier semestre 2025. On peut également comparer au premier semestre 2024, où la marque avait enregistré 3,06 milliards d'euros de résultat d'exploitation. Pourquoi Porsche rencontre ces difficultés après des années qui ont été très fastes et comment explique-t-on surtout cette baisse assez forte du profit qui est très peu courante pour Porsche ?

Oui, c'est aussi une situation nouvelle pour nous, mais elle s'explique bien.

Chez Porsche, nous avons toujours été dans une situation idéale, avec des régions très clairement distinguées, chacune ayant un développement un peu différent. Cela nous a toujours permis, par le passé, d'équilibrer les évolutions entre les régions. Par exemple, quand les choses ne se passaient pas très bien aux États-Unis, nous pouvions compter sur des marchés asiatiques plus dynamiques. L'Europe, de son côté, restait toujours assez stable et solide.

Aujourd'hui, nous faisons face à une situation complexe, qui touche l'ensemble des constructeurs automobiles. Ce n'est pas spécifique à Porsche, mais valable pour toute l'industrie. Toutefois, notre situation est peut-être un peu particulière, car deux des trois grandes régions – à savoir l'Amérique du Nord et surtout la Chine – rencontrent actuellement certaines difficultés, en particulier sur le segment des voitures exclusives et premium.

C'est pourquoi je pense que nous avons été un peu plus touchés par ces évolutions. Mais j'ai le sentiment que nous avons bien réagi. Cela explique aussi pourquoi, à présent, les résultats que nous observons ne sont plus comparables à ceux que nous connaissions auparavant : nous avons pris des décisions assez courageuses pour affronter cette période un peu compliquée pour la marque. Ces décisions concernent avant tout de nouveaux investissements dans des produits futurs.

Est-ce que vous pouvez préciser justement ces investissements et ces décisions qui ont été prises pour assurer l'avenir de la marque, et qui sont à l'origine de cette perte exceptionnelle ?

Tout d'abord, il faut préciser que nous avons toujours été de fervents défenseurs de la décarbonation du trafic automobile. Vous pouvez d'ailleurs le constater à travers nos efforts dans le développement des véhicules électriques : nous disposons aujourd'hui de deux gammes entièrement électriques et, dans peu de temps, nous en aurons quatre. >>

Notre orientation initiale était d'aller pleinement vers le tout-électrique. Cependant, nous avons observé que l'évolution du marché et le comportement de nos clients, notamment selon les différentes zones géographiques, ne suivaient pas exactement cette trajectoire. Certains ont exprimé une préférence pour les voitures thermiques et, surtout, pour les modèles hybrides.

C'est pourquoi nous avons pris une décision importante, que je considère comme très positive : nous allons poursuivre le développement des modèles électriques, mais en ajustant notre stratégie pour offrir davantage de flexibilité. Désormais, nous avons décidé que, pour chaque gamme et pour chaque segment, nous proposerons plusieurs solutions de motorisation : électrique, thermique et hybride rechargeable.

Concrètement, cela concerne toutes les catégories : les sportives à deux portes, les SUV et les berlines. Ainsi, nos clients auront la possibilité de choisir précisément le type de motorisation qu'ils souhaitent. Cela nous permettra d'être mieux préparés aux spécificités de chaque marché mondial, car nous avons constaté que les dynamiques d'évolution varient considérablement d'une région à l'autre. Nous avons donc choisi de nous adapter.

Pour répondre précisément à votre question, oui, nous investissons pour proposer une approche « multi-énergie » sur l'ensemble de nos gammes.

Dans les différents segments que nous couvrons, cela signifie par exemple que la 911 restera une voiture thermique, mais bénéficiera également d'une version T-Hybrid, c'est à dire d'une certaine forme d'hybridation.

Pour les voitures sportives à deux portes, le 718 (Boxster et Cayman) sera, à partir de l'année prochaine, 100 % électrique. Nous étudions également la possibilité d'une version haut de gamme thermique. Autrement dit, nous aurons à terme des sportives deux portes disponibles en thermique, en hybride et en électrique. Le même principe s'applique aux SUV. Le Macan existe désormais en version électrique, mais il est encore commercialisé en version thermique sur certains marchés. Et dans le cadre de la révision de notre stratégie, nous avons décidé de développer à nouveau un modèle dans ce segment, cette fois en thermique et en hybride rechargeable. Enfin, pour le Cayenne, qui est aujourd'hui proposé en thermique et en hybride rechargeable, nous venons de présenter une version 100 % électrique. Sa commercialisation interviendra l'année prochaine.

Ainsi, nous disposerons à terme d'une gamme complète de SUV et de grands SUV disponibles en thermique, en hybride rechargeable et en électrique. Et en ce qui concerne les berlines, nous proposons actuellement la Panamera en version thermique et hybride, et le Taycan en version 100 % électrique. Nous allons poursuivre dans cette voie et continuer à décliner tous les modèles à l'avenir selon cette logique. Cela permettra à nos clients, dans chaque segment, de choisir librement entre motorisation thermique, hybride rechargeable ou électrique.

Sauf erreur de notre part, vous avez dirigé les opérations de Porsche en Chine ?

C'est exact.

Pour chaque gamme et pour chaque segment, nous proposerons plusieurs solutions de motorisation : électrique, thermique et hybride rechargeable.

JENS PUTTFARCKEN

Un marché qui, avant la crise immobilière qui sévit là-bas, était le plus important au monde pour Porsche. Et vous êtes désormais en poste en France. On parle là de deux environnements radicalement opposés en matière de demandes produit. Est-ce que vous confirmez cette perception ?

Il me semble que la Chine est surtout demandeuse de modèles thermiques sur le segment haut de gamme, tandis qu'en France, la demande est désormais beaucoup plus orientée vers l'hybride et l'électrique.

Pouvez-vous nous expliquer les disparités que l'on a entre ces deux marchés, afin que l'on puisse mieux comprendre comment Porsche s'adapte à des demandes spécifiques tout en étant présent sur un marché mondial ?

La Chine est un marché assez différent par rapport à tous les autres, que ce soit en Europe, aux États-Unis ou en Amérique du Nord. Cela s'explique principalement par le profil très particulier de la clientèle locale. L'âge moyen de nos clients en Chine est de 35 ans, contre 55 ans en France. Ils sont donc significativement plus jeunes. Par ailleurs, environ 40 % de nos clients chinois sont des femmes, ce qui rend ce marché beaucoup plus féminisé que celui de l'Europe. En Chine, Porsche n'a pas encore la même tradition liée au sport automobile qu'en Europe. Là-bas, la marque est perçue avant tout comme un constructeur de luxe. Le marché chinois est principalement orienté vers les grandes voitures, comme les SUV ou les berlines, et beaucoup moins vers les petits modèles à deux portes. L'évolution économique du pays a renforcé cette tendance : posséder une Porsche est perçu comme un marqueur de statut social, ce qui se traduit par une préférence pour des véhicules plus imposants, plutôt qu'un Boxster, un Cayman, ou même une 911. Cela dit, un nombre croissant de clients chinois commence à mieux comprendre l'héritage et la valeur historique de la marque Porsche, et cette tendance évolue lentement dans cette direction. En comparaison, sur les marchés européens ou américains, les modèles à deux portes – 911 et 718 – représentent environ 25 % à 30 % de notre volume. En Chine, cette part ne dépasse pas les 10 %. À l'inverse, la Panamera y figure parmi les modèles les plus vendus. À l'échelle mondiale, la Chine est d'ailleurs le marché le plus important pour la Panamera. Et nous, chez Porsche, nous vendons une grande partie de nos voitures en Chine sous forme de modèles thermiques. Cela s'explique par le fait qu'en Chine, posséder une voiture thermique est davantage perçu comme un symbole de luxe, comparé à une voiture électrique issue de la production locale chinoise.

Oliver Hilger, porte-parole de la marque pour les gammes sportives, nous avait expliqué un jour que Porsche est presque dans l'obligation, pour ses véhicules neufs destinés au marché chinois, d'intégrer un maximum de technologies. À l'inverse, du côté de nos lecteurs de *Flat 6*, nous avons des passionnés de la marque qui, parfois, se sentent un peu submergés par cette abondance de technologies embarquées. Est-ce que vous confirmez que cette perception est exacte ?

Il faut savoir que le marché chinois, et donc les attentes des clients chinois, sont quelque peu différents de ceux des clients européens, par exemple. C'est vrai qu'en Chine, en particulier sous l'impulsion des constructeurs locaux, le marché exige en permanence des équipements plus raffinés en matière de technologie. Mais il s'agit d'une technologie spécifique, qui diffère de celle que nous utilisons ici en Europe. En Chine, tout l'environnement numérique – les applications, les services connectés – fonctionne différemment. Par exemple, il faut intégrer des applications comme WeChat, Alipay, et autres, directement dans le système du véhicule. Et les clients s'attendent à retrouver tout cela à bord. C'est pour cette raison que la comparaison directe n'est pas totalement pertinente. En Chine, nous avons toujours été très performants pour proposer des véhicules haut de gamme, de luxe. Aujourd'hui, nous intégrons également de plus en plus de technologies embarquées, afin que la voiture ne soit pas seulement perçue comme une marque de prestige et de luxe, mais aussi comme un produit technologique de pointe.

Autrement dit, oui, les clients chinois sont peut-être un peu plus exigeants en matière d'électronique et de digitalisation. Mais la technologie ne se limite pas à l'aspect digital : elle se reflète dans l'ensemble du véhicule. Et sur ce point, j'ai le sentiment que nos clients, en France comme dans le reste de l'Europe, partagent une attente similaire : celle de disposer d'une voiture de dernière génération, dotée des technologies les plus récentes.

Parlons maintenant du marché français. Quelles ont été vos premières impressions sur les spécificités, le dynamisme de ce marché ?

Le marché français est un marché européen assez particulier, un peu différent de tous les autres. Il est même parfois complexe, notamment en raison des taxes et des spécificités réglementaires que l'on rencontre ici. Mais, de manière positive – et c'est ce qui m'a le plus surpris personnellement –, la France est déjà un marché très électrifié. Je dirais même que, comparée à l'ensemble des autres marchés européens, et même à l'échelle mondiale, la France est l'un des pays les plus avancés sur ce plan. Il n'y a peut-être qu'un seul autre marché encore plus électrifié (N.D.L.R. : il s'agit de la Norvège). Chez nous, plus de 60 % du volume vendu en France correspond à des voitures électriques. Le Macan électrique est d'ailleurs notre modèle le plus diffusé cette année. Plus de 50 % de notre volume ici est généré par les Macan électriques. Si l'on ajoute les ventes de Taycan, on atteint un taux d'électrification de l'ordre de 60 % à 65 %. Et si l'on intègre également les véhicules hybrides, alors plus de 90 % des voitures que nous vendons en France sont dotées d'un moteur électrifié.

C'est une situation qui, à mon sens, n'a pas d'équivalent. Ce n'est pas comparable à ce que l'on observe en Allemagne, aux États-Unis ou même en Chine, où nous ne vendons pas une telle proportion de véhicules électriques. Il n'y a aucun autre constructeur en France, à l'exception des marques entièrement électriques comme Tesla ou Smart, qui atteigne un niveau comparable à celui de Porsche en matière d'électrification. Pourtant, quand on pense à Porsche ici, on ne s'imagine pas nécessairement que nous sommes déjà aussi avancés dans ce domaine. Ce que je voulais dire également, c'est qu'un élément m'a vraiment surpris en arrivant en France : quand je discute avec nos clients, je ne perçois aucune contradiction. Bien au contraire, ils ont une vraie appétence pour nos véhicules électrifiés. Nous continuons de vendre entre 400 et 600 exemplaires de 911 par an, et pour leur usage quotidien, ces mêmes clients possèdent par exemple un Cayenne, un hybride rechargeable, ou un Macan électrique. Cela ne crée aucun conflit pour eux. Ce sont, à leurs yeux, toutes des Porsche à part entière.

C'est une expérience que je n'imaginais pas avant de venir en France, et cela a été pour moi une véritable surprise de constater à quel point nos clients accueillent positivement nos véhicules électriques.

>>

Comment se comporte le marché français actuellement en matière de prises de commandes ?
Il faut toujours replacer cela dans son contexte. L'année dernière, nous avons connu une situation assez particulière, car une partie des livraisons de Cayenne prévue pour 2023 a été reportée sur 2024. Cela a fait de l'an dernier une année exceptionnelle.
Cette année, en revanche, avec l'introduction du malus au poids qui affecte notamment le Cayenne, nous avons observé une chute assez spectaculaire sur l'ensemble du segment. Le segment des grands SUV a reculé d'environ 75 %. Cela a donc eu un impact significatif pour nous.
En parallèle, nous avons lancé le Macan électrique, et les résultats sont très positifs. Tous modèles confondus, cela va nous permettre d'atteindre un volume bien supérieur à 4 000 ou 4 200 véhicules cette année. Ce n'est pas négligeable, surtout compte tenu des conditions actuelles sur le marché français.

Il y a actuellement un projet de loi de finances en discussion au Parlement qui prévoit une nouvelle augmentation du malus écologique. Ce projet introduit également une augmentation taxation supplémentaire sur le poids des véhicules. Est-ce que cela représente aujourd'hui un sujet d'inquiétude pour Porsche France ?
Ce n'est pas à moi de critiquer ou d'évaluer la politique française. Ce sont des conditions dans lesquelles nous devons opérer, et nous cherchons toujours des solutions pour nous y adapter.
Il faut également rappeler, comme je l'ai dit au début, que nous avons été parmi les promoteurs de la décarbonation. Nous nous sommes engagés très tôt dans cette voie, et nous avons déjà développé plusieurs modèles en ce sens. L'année prochaine, nous disposerons de quatre gammes entièrement électriques : le Taycan, le Macan, le Cayenne et le 718. Cela signifie que quatre gammes de modèles seront disponibles sur le marché, ce qui, à mon sens, nous place dans une position solide pour affronter l'avenir, notamment en France.
Nos véhicules sont des voitures sportives, mais ce sont aussi des modèles capables de parcourir une certaine distance : 450 à 500 kilomètres réels. Pour atteindre ces performances, il faut embarquer une quantité importante d'énergie dans la batterie. Or, cette capacité énergétique détermine inévitablement un certain poids. Autrement dit, un véhicule premium qui offre une autonomie de 400 ou 500 kilomètres – et non seulement 200 – est, par nature, plus lourd. C'est pourquoi, parfois, nous nous interrogeons sur ce que nous pourrions faire de plus pour accompagner efficacement cette transition vers l'électromobilité. La taxe sur le poids, la suppression de l'avantage en nature pour les véhicules électriques et l'introduction de l'écoscore sont autant de mesures sur lesquelles nous n'avons pas la possibilité d'intervenir. Ce sont des obstacles supplémentaires qui compliquent notre capacité à servir au mieux les clients français dans cette transition.
Cela dit, nous abordons cette situation avec un état d'esprit sportif. Nous continuons à proposer à nos clients des produits en lesquels nous croyons pleinement. Et si l'on prend l'exemple de la 911, malgré un malus de 70 000 euros cette année – et de 80 000 euros l'année prochaine – nous constatons qu'il y a toujours des clients Porsche qui achètent ce modèle. Cette année, cela représentera environ 500 à 600 voitures, et ce sera probablement similaire dans les années à venir. Cela signifie que nous avons toujours la capacité de proposer une offre bien accueillie par notre clientèle.

Donc vous restez optimiste ?
Je reste optimiste. Il n'y a pas d'autre manière d'aborder la situation, même s'il existe différentes options. Je suis totalement convaincu par la qualité de nos produits, et je suis convaincu que ces produits sauront convaincre nos clients. L'environnement dans lequel nous évoluons est défini par les décisions politiques, par

l'État. Et notre responsabilité, dans ce cadre, est de nous battre de manière juste, en proposant à nos clients des solutions qui ont véritablement du sens pour eux.

Je vais poursuivre sur cette thématique réglementaire, en élargissant le sujet au niveau européen. L'Europe prévoit toujours d'interdire la vente de voitures neuves à motorisation thermique à partir de 2035. Mais les constructeurs commencent à demander des ajustements. Quelle est la position de Porsche sur ce sujet ?
Il ne s'agit pas d'une interdiction à proprement parler, mais plutôt de l'expression d'un objectif : celui de parvenir à une mobilité totalement décarbonée d'ici 2035. Ce qui signifie, en principe, que les véhicules thermiques ne sont pas inclus dans cette perspective. Cependant, d'autres options existent. Par exemple, si l'on prend en compte des carburants neutres en CO_2, comme les e-fuels ou autres alternatives de ce type, cela ne signifie pas nécessairement la disparition du moteur thermique.
Porsche a toujours soutenu, et continuera de soutenir à l'avenir, la transition vers une mobilité décarbonée. Dans la mesure où les objectifs très ambitieux qui ont été fixés sont aujourd'hui difficiles à atteindre, nous avons décidé de nous adapter davantage à la réalité du terrain : c'est-à-dire aux attentes des clients et aux particularités des différents marchés. Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons donc choisi de proposer plusieurs options : différentes motorisations, différents types de transmission, pour que chaque client puisse choisir ce qui lui convient le mieux.
Nous restons résolument engagés en faveur de la décarbonation, et nous le resterons à l'avenir. Nous ajustons simplement notre approche en fonction des réalités actuelles.

On a l'impression aujourd'hui que les normes européennes sont en train progressivement de tuer le moteur atmosphérique, et presque le moteur thermique. Est-ce que le législateur va trop loin en matière de normes aujourd'hui ?
C'est une question assez difficile. Selon moi, il faudrait faire preuve de plus de flexibilité afin de pouvoir identifier la voie la plus pertinente.
Si l'objectif est réellement la décarbonation de la mobilité, alors plusieurs chemins peuvent y conduire. Il existe différentes options, différentes trajectoires possibles. À mon sens, il faudrait adopter une approche plus ouverte pour identifier la solution adéquate. Un bon exemple, ce sont les e-fuels. Pour certaines catégories de véhicules très spécifiques, pourquoi ne pas recourir à ce type de carburant ? Je pense sincèrement que c'est une voie pertinente. Ce qui est particulièrement important pour nous, c'est de bénéficier de conditions de marché stables.
Ce que nous avons observé jusqu'à présent, c'est qu'un cap avait été fixé, mais que, dans le même temps, plusieurs grands gouvernements ont modifié leurs plans ou les dispositifs d'incitation qu'ils proposaient. Il me semble donc essentiel de définir un objectif clair et constant. À partir de là, nous, en tant qu'industriels, sommes capables de nous adapter et d'aller dans la même direction.

Donc si je vous comprends bien, aujourd'hui le cadre réglementaire vous semble un peu trop rigide. Il vous laisse peu de marge de manœuvre, alors qu'il serait préférable de laisser plus d'autonomie aux constructeurs…
Si le but est clairement défini, si l'on sait précisément ce que l'on veut atteindre, alors il faudrait nous laisser la liberté de trouver la meilleure voie pour y parvenir. Ce serait, selon moi, la bonne approche. Il ne s'agit pas de dicter un modèle unique à suivre. Il y a de nombreux constructeurs et ingénieurs compétents, porteurs de bonnes idées. Si l'objectif commun est bien la décarbonation de la mobilité, alors laissons-nous faire notre part pour atteindre ce but.

Parlons maintenant du plan produit du constructeur, qui a été ajusté récemment lors de la présentation d'une nouvelle stratégie. On sait depuis longtemps que le plan produit prévoit un SUV supplémentaire qui sera au-dessus du Cayenne. Je vais poser la question qui fâche, mais est-ce que la marque n'est pas allée un peu trop loin dans le développement de ces gammes familiales, où Porsche se retrouve en concurrence directe avec Mercedes, Audi et BMW ?
Cela fait maintenant 28 ans que je suis chez Porsche, et j'ai eu cette discussion à de nombreuses reprises, notamment lors du lancement du premier Cayenne entre 2000 et 2002. C'était exactement le même débat à l'époque : on se demandait si cela n'allait pas trop diluer l'image de la marque. Il en a été de même avec la Panamera, puis encore une fois avec le Macan. Je constate que nous avons toujours démontré une chose : lorsque nous entrons dans un nouveau segment, nous le faisons avec une approche réfléchie. Nous observons attentivement l'évolution des différents segments à l'échelle mondiale – aux États-Unis, en Chine, au Moyen-Orient, en Europe – et nous analysons en détail les attentes des clients. Et chaque fois que nous avons intégré un nouveau segment, nous avons toujours développé le modèle le plus sportif de cette catégorie. Jusqu'à présent, cette stratégie a toujours été couronnée de succès. C'est pourquoi je suis convaincu que le nouveau modèle prévu vers la fin de cette décennie sera une voiture très sportive – la plus sportive de son segment – et qu'elle saura séduire un certain public sur différents marchés.
Il est possible que ce ne soit pas un véhicule à fort volume en Europe, mais je suis persuadé qu'il sera très bien accueilli par nos clients aux États-Unis, au Canada, peut-être aussi en Chine, et surtout au Moyen-Orient, voire dans certaines régions d'Asie. J'en suis vraiment convaincu. Nous pensons toujours à l'échelle mondiale. Notre stratégie ne se limite jamais au seul regard de l'Europe.

Chaque fois que nous avons intégré un nouveau segment, nous avons toujours développé le modèle le plus sportif de cette catégorie.
JENS PUTTFARCKEN

Parlons compétition. La marque a acté son retrait du WEC, le World Endurance Championship, tout en maintenant son engagement en IMSA, aux États-Unis. Du côté des fans, certains se disent un peu déçus que Porsche n'ait pas réussi à s'imposer au Mans avec la 963. Est-ce une décision liée à des considérations techniques, comme l'équilibre de performance (Balance of Performance), ou s'agit-il avant tout d'un choix économique ?
>>

Cette année, au Mans, l'écart à l'arrivée était de 14 secondes après 24 heures de course. On n'était vraiment pas loin. Cela montre que la technologie que nous avons utilisée était performante. Après 24 heures, parfois, cela se joue à peu de chose – cette fois-ci, c'est tombé du mauvais côté.
J'ai d'ailleurs insisté plusieurs fois sur ce point : chaque fois que j'ai été présent au Mans, nous avons gagné. C'était la première fois que j'y étais et que nous ne l'avons pas emporté. Mais encore une fois, avec seulement 14 secondes d'écart, ce n'est pas significatif. Cette décision résulte avant tout d'une réflexion sur la manière dont nous souhaitions orienter nos investissements. Comme nous l'avons expliqué, nous avons élargi notre portefeuille de modèles, de gammes et de motorisations. Il a donc fallu déterminer où investir nos ressources à court terme. Nous avons décidé de nous concentrer pleinement sur la priorité actuelle : assurer l'avenir de la marque. Pour ma part, je suis le Mans depuis 1998, année où j'y suis allé pour la première fois. Il y a eu des périodes où nous étions engagés en World Endurance Championship, et d'autres où nous ne l'étions pas. Un jour ou l'autre, nous y reviendrons.

Certains des modèles que vous avez mentionnés arriveront peut-être un peu plus tard, d'autres peut-être un peu plus tôt.

JENS PUTTFARCKEN

En tout cas, chez Porsche France, avec nos collègues de Porsche A.G., nous préparons déjà activement l'édition des prochaines 24 Heures du Mans. Le Porsche Experience Center restera bien entendu ouvert à tous. Nous maintiendrons une présence forte sur l'événement.

Pour bien clarifier un point, cela signifie-t-il qu'un team privé peut aujourd'hui engager une 963 en compétition ? Peut-il bénéficier d'un soutien de votre part ?

Nous avons effectivement des équipes clientes qui disposent d'un certain niveau de soutien technique de la part de l'usine. D'autres teams sont totalement indépendants : ils gèrent leurs programmes seuls. Si une écurie privée décide de s'inscrire avec une 963 alors nous serons là pour la soutenir. Car il s'agit d'une voiture Porsche, et il est évident que nous fournirons tous les services possibles pour accompagner cette équipe dans les meilleures conditions.

L'arrivée de Michael Leiters en tant que successeur d'Oliver Blume à la tête de Porsche AG a été officialisée. Que pouvez-vous nous dire sur la manière dont il envisage de faire évoluer la marque ?

Michael Leiters prendra ses fonctions le 1er janvier 2026. Il succédera alors à Oliver Blume à la tête de Porsche AG. Michael Leiters a déjà travaillé pendant treize ans chez Porsche. Il était notamment responsable de la plateforme du Cayenne, et j'ai eu l'occasion de bien collaborer avec lui à cette époque. La dernière fois que je l'ai rencontré, c'était il y a un an et demi, à Goodwood. J'ai le sentiment que c'est quelqu'un de très sérieux, un ingénieur extrêmement compétent, qui a, je l'imagine, des idées très claires sur l'avenir de Porsche.
Aujourd'hui, Oliver Blume et Porsche ont déjà posé des bases solides pour le futur, à travers les modèles à venir, la stratégie actuelle et la précision du pilotage. Avec l'expertise et les connaissances de Michael Leiters, je suis convaincu que nous aurons une vision stratégique claire sur la manière dont la marque va continuer à évoluer. Il devrait s'exprimer dans les prochaines semaines, une fois qu'il nous aura rejoints. En ce qui me concerne, je suis très positif.

Nos lecteurs se posent beaucoup de questions au sujet de certains futurs modèles à venir. Plusieurs rumeurs circulent, notamment sur une éventuelle GT2 RS, sur une GT3 RS qui intégrerait une hybridation, ou encore sur une version de la Turbo qui deviendrait une sorte de Turbo Touring. Pouvez-vous nous donner quelques informations à ce sujet ?

Je suis certain que le futur programme de la 911 réservera de nombreuses surprises à vos lecteurs. Certains des modèles que vous avez mentionnés arriveront peut-être un peu plus tard, d'autres peut-être un peu plus tôt. Mais pour le moment, je ne peux pas vous en dire davantage.
Actuellement, nous avons lancé la 911 Turbo S. Ensuite, les autres modèles suivront progressivement. Et nous continuerons, comme toujours, à développer des voitures à très hautes performances, d'une grande qualité, avec un niveau de prestations remarquable. Là-dessus, je peux vous le garantir. ■

OFFRE ABONNEMENT NOËL

SPÉCIALE NOUVELLE FORMULE

1 AN D'ABONNEMENT
SOIT 12 NUMÉROS (VERSIONS NUMÉRIQUES OFFERTES)

+

LA CARTE CADEAU BACHMANN

D'UNE VALEUR DE 50€ VALABLE SUR LE SITE WWW.FERNANDBACHMANN.COM*

+

LA CASQUETTE PILOTE FLAT 6 FERNAND BACHMANN**
PRIX PUBLIC 55€

Un incontournable du vestiaire masculin pour un look décontracté... avec style !
- Casquette blanche et marine
- Ecusson PILOTE FLAT 6
- Taille unique, réglable

99€ SEULEMENT

SOIT 53% DE REMISE

AU LIEU DE ~~211,80€~~ ***

RETROUVEZ CETTE OFFRE SUR WWW.FLAT6MAG.COM/NOEL2025

Bulletin à retourner accompagné de votre règlement sous enveloppe affranchie à :
Flat 6 Magazine - Garopole - Place de la gare - 80100 Abbeville

☑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 **99€** seulement au lieu de 211,80€*, soit 53% 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 ..... @ ..... Obligatoire pour le traitement de votre commande et indispensable pour recevoir la newsletter de Flat 6

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 : NOEL2025

- Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Flat 6 Magazine.
- Carte bancaire je passe ma commande sur flat6mag.com/noel2025 pour un paiement sécurisé.

*Après enregistrement de votre abonnement, vous recevrez votre carte cadeau par e-mail avec un code personnel qui vous permettra de commander directement sur le site www.fernandbachmann.com. Carte (non échangement et non remboursable, valable uniquement sur la collection partenaire valeur 50€)

** La casquette sera expédiée par pli séparé dès réception de votre réglement (dans la limite des stocks disponibles). Cadeau non échangeable, non remboursable.

*** Prix de vente en kiosque. Vous pouvez acquérir séparément chaque exemplaire de Flat 6 au prix de 8.90€ et la casquette au prix de 55€. 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 31/01/2026 et applicable pour toute nouvelle souscription ou réabonnement. Offre non cumulable avec une autre offre. 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

ENQUÊTE

LE PHÉNOMÈNE GTS

Trois lettres qui changent tout

SPORTIVITÉ, CARACTÈRE, ÉQUILIBRE : VOILÀ CE QUE PROMETTENT TROIS LETTRES DEVENUES INCONTOURNABLES CHEZ PORSCHE. GTS. PLUS AFFIRMÉE QU'UNE CARRERA S, PLUS CIVILISÉE QU'UNE GT3 OU UNE TURBO, ELLE A TOUT POUR PLAIRE ET SE RÉVÈLE TERRIBLEMENT ADDICTIVE.

TEXTE **CHARLOTTE BAZAILLE** - PHOTOS **MAXIME TEFF, PORSCHE AG**

Chez Porsche, il y a des modèles qui font rêver avec les GT, les RS et les Turbo. Et puis il y a les modèles plus civilisés, ceux du quotidien, plus discrets. Entre ces deux mondes, il existe une ligne qui condense tout ce que l'on aime chez le constructeur de Stuttgart et qui rassemble tous les modèles de la gamme : la GTS. Ni radicale, ni trop sage, la GTS est le trait d'union entre le plaisir pur et la polyvalence. Qu'il orne une 911, un Cayman ou un Macan, le nom « GTS » promet le même cocktail : un moteur généreux, un châssis affûté, un design affirmé, et cette touche de sportivité que l'on sent avant même de conduire. D'ailleurs, je n'ai encore jamais croisé quelqu'un qui n'aime pas la ligne ou le caractère d'une GTS. Si quelqu'un souhaite dire le contraire, qu'il lève la main… Non ? Personne ? Parfait, alors continuons. La 911 a mis un certain temps, dans l'histoire de Porsche, à intégrer cette appellation (voir encadré « Point historique »). Mais, depuis de nombreuses années, les modèles GTS ont su s'imposer comme un incontournable chez les passionnés. À tel point que, pour la 992 phase 2, Porsche a choisi de dévoiler simultanément les versions Carrera et GTS (une première) alors qu'habituellement, la GTS arrivait dans un second temps, après les Carrera et Carrera S. C'est dire l'importance que revêt aujourd'hui la GTS aux yeux du constructeur. D'autant plus qu'elle inaugure, avant toutes les autres, la motorisation T-Hybrid : un système d'hybridation légère qui vient renforcer la puissance (+61 ch) et la réactivité du moteur. Entre héritage, innovation et pur plaisir de conduite, la philosophie GTS a vraiment de quoi séduire. Et pour en juger, il n'y a qu'une seule chose à faire : prendre la route. Afin de profiter d'un essai grandeur nature, nous avons pris le volant d'une 991 GTS phase 2 Cabriolet et d'un Cayman 981. Deux modèles dont les sensations de conduite et les lignes n'ont d'égales que leur sonorité. Comme toutes les GTS me direz-vous… Contact ! >>

997 GTS, LA PREMIÈRE 911 DU NOM

Présentée sur le millésime 2011, la 997 Carrera GTS se positionne, à l'époque, entre la Carrera S et la GT3. Le bouclier avant se reconnaît à sa partie centrale légèrement modifiée, parcourue par deux petites lames verticales, et à une lèvre inférieure noire qui allonge visuellement le museau. Sur les flancs, une nouvelle lèvre inférieure noire de bas de caisse fait son apparition, accompagnée de signatures « Carrera GTS » sur les bas de portières, que l'on peut retirer sur demande. À l'arrière, les ailes élargies d'un total de 44 mm offrent une assise plus large que sur une Carrera S, permettant d'augmenter la voie arrière de 32 mm. Montées de série, les jantes RS Spyder de 19 pouces en aluminium forgé, empruntées à la Turbo S, sont dotées d'un écrou central. Les pneus ne sont autres que les 235/35 ZR19 à l'avant et 295/30 ZR19 à l'arrière. Les roues arrière plus larges ont tendance à apporter un léger déséquilibre entre l'avant et l'arrière et peuvent causer un sous-virage. Rassurez-vous, il faut pousser la voiture dans ses retranchements pour le sentir, car dans l'ensemble, son comportement est excellent. L'échappement Sport de série se repère à ses sorties cerclées de noir, tandis qu'un logo « Carrera GTS » vient s'apposer sur le capot arrière. Ces éléments extérieurs permettent d'identifier d'un coup d'œil une GTS. Mais ça n'aurait pas été suffisant pour séduire les passionnés. Alors, Porsche s'est attaqué à la motorisation. Sous le capot, le flat six de 3,8 litres de cylindrée gagne 23 ch par rapport à la Carrera S grâce au kit X51 intégré d'origine, portant la puissance à 408 ch à 7 350 tr/min et 420 Nm à 4 200 tr/min. L'augmentation de puissance est obtenue *via* un système d'admission optimisé et un système de refroidissement adapté. Ce moteur demande à être maintenu plus haut dans les tours pour exprimer son caractère, offrant une plage d'utilisation accrue. Avec la boîte manuelle, le 0 à 100 km/h est réalisé en 4,6 s (4,4 s avec la boîte PDK 7 rapports) et la vitesse maximale s'établit à 306 km/h (304 km/h). La transmission à 7 rapports est douce et sans à-coups, tout en étant réactive et rapide, ce qui en fait un atout pour la conduite quotidienne. Un autre avantage pour les trajets de tous les jours est le confort des suspensions, particulièrement efficace. Bien que des irrégularités importantes de la route puissent causer quelques secousses, le système PASM (Gestion Active de la Suspension Porsche), en mode « normal » (légèrement plus souple sur les versions Cabriolet), est conçu pour protéger le dos des occupants dans la majorité des situations.

Toutes les 997 GTS bénéficient des ailes arrière élargies.

Un châssis plus rigoureux et plus ferme rend la GTS plus précise.

L'Alcantara livré de série dans l'habitacle pouvait être remplacé par du cuir.

Pour accéder au mode Sport Plus, il faudra opter pour le pack Sport Chrono Plus. Malgré un châssis abaissé de 10 mm comparé aux autres Carrera de la même génération, les ralentisseurs peuvent être franchis sans difficulté majeure. La GTS emprunte le système de freinage de la Carrera S avec des étriers monobloc en aluminium à quatre pistons et des disques de 330 mm sur les deux essieux. Les freins carbone-céramique PCCB restent disponibles en option. La force des modèles GTS, comme pour les Turbo, repose sur la richesse des équipements. Dans l'habitacle, la 997 adopte un volant SportDesign à branches aluminium poli issu de la Turbo S. Avec la boîte PDK, des palettes sont présentes au volant. L'Alcantara recouvre le volant, le levier de vitesses, le frein à main et la partie centrale des sièges. En choisissant l'intérieur cuir/Alcantara, ce matériau apparaît sur la console arrière centrale, les contre-portes, la boîte à gants et la partie inférieure du tableau de bord. Les sièges arrière sont supprimés de série mais installables gratuitement. Les sièges Sport sont de série, tandis que les baquets sont proposés en option. Le pack Audio Plus avec neuf haut-parleurs est inclus, le PCM également, mais la navigation reste optionnelle. Arrivée sur le millésime 2012, la 997 Carrera 4 GTS reprend la même configuration mécanique et les mêmes >>

L'APPELLATION GTS : POINT HISTORIQUE

Née avec la 904 Carrera GTS, l'appellation aux trois lettres pour « Gran Turismo Sport » fait partie intégrante de l'histoire Porsche. Tout commence le 26 novembre 1963, près de Stuttgart, avec la présentation de la 904 Carrera GTS. Première Porsche à arborer ces trois lettres, elle entre dans la légende en remportant la Targa Florio 1964, grâce au duo Baron Antonio Pucci / Colin Davis. Dix-huit ans après la naissance de cette appellation, en 1981, la firme de Stuttgart relance le mythe avec la 924 Carrera GTS. Basée sur la 924 Turbo (type 931), cette version extrême devient la Porsche de série la plus chère jamais produite à l'époque. Elle se distingue aussi par sa rareté puisque seulement 59 exemplaires (prototypes inclus) ont été produits, dont 50 avec volant à gauche. Une exclusivité qui explique sa cote actuelle impressionnante. Quelques années plus tard, en 1992, la 928 GTS prend le relais. Plus confortable, mais toujours fidèle à l'esprit sportif, elle embarque un V8 de 5,4 litres développant 350 ch. Esthétiquement, elle impose sa présence : ailes arrière élargies, bandeau lumineux rouge, rétroviseurs couleur carrosserie, aileron spécifique et jantes « Cup » de 17 pouces livrées de série. Elle constitue la dernière évolution de la gamme 928. En 2007, le Cayenne ressuscite à son tour cette appellation. Avec ses 405 ch tirés d'un V8 de 4,8 litres, il domine alors la gamme des Cayenne à moteur atmosphérique. La 911 accueille l'appellation GTS avec la phase 2 de la 997. Commercialisée dès le millésime 2011, elle reste fidèle à son héritage, avec une puissance plus importante que sur la Carrera S (408 ch contre 385 ch), un design affûté et des touches noires distinctives, tout en restant polyvalente et exploitable au quotidien. Depuis près de quinze ans de vie dans la gamme 911 sans interruption, la GTS s'impose comme le parfait compromis entre la Carrera S et la GT3. Du moins, c'est ce qu'il se disait il y a encore quelques années. Depuis la dernière génération de 911, les GTS sont plutôt considérées comme des modèles faisant le lien entre la Carrera S et la Turbo, ce qui leur correspond davantage dans leurs sensations de conduite et dans leur philosophie.

transmissions. Elle se distingue toutefois par un différentiel arrière à glissement limité de série, alors qu'il est optionnel sur la version propulsion. Esthétiquement, elle reprend les attributs des versions quatre roues motrices : un bandeau réfléchissant rouge à l'arrière et des bas de caisse en plastique noir. Des stickers « Carrera 4 GTS » peuvent être ajoutés sur les portières et un monogramme spécifique est apposé sur le capot arrière. Enfin, une nouvelle couleur très peu répandue fait son apparition au catalogue en 2011 : le Bleu Lagoa (Bleu Ipanema aux États-Unis). Avec la 997 GTS, Porsche a trouvé une recette gagnante auprès des passionnés, la déclinant ensuite sur la 991 et la 992. Les générations évoluent, mais la philosophie reste la même. On retrouve, d'un modèle à l'autre, des points communs forts qui définissent durablement cette appellation et créent ce fil conducteur si apprécié année après année. >>

Les jantes à serrage par écrou central étaient de série. Elles provenaient de la Turbo S.

Par petites touches, la GTS a su se différencier d'une Carrera S. Et a ouvrir la voie à toute la lignée.

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

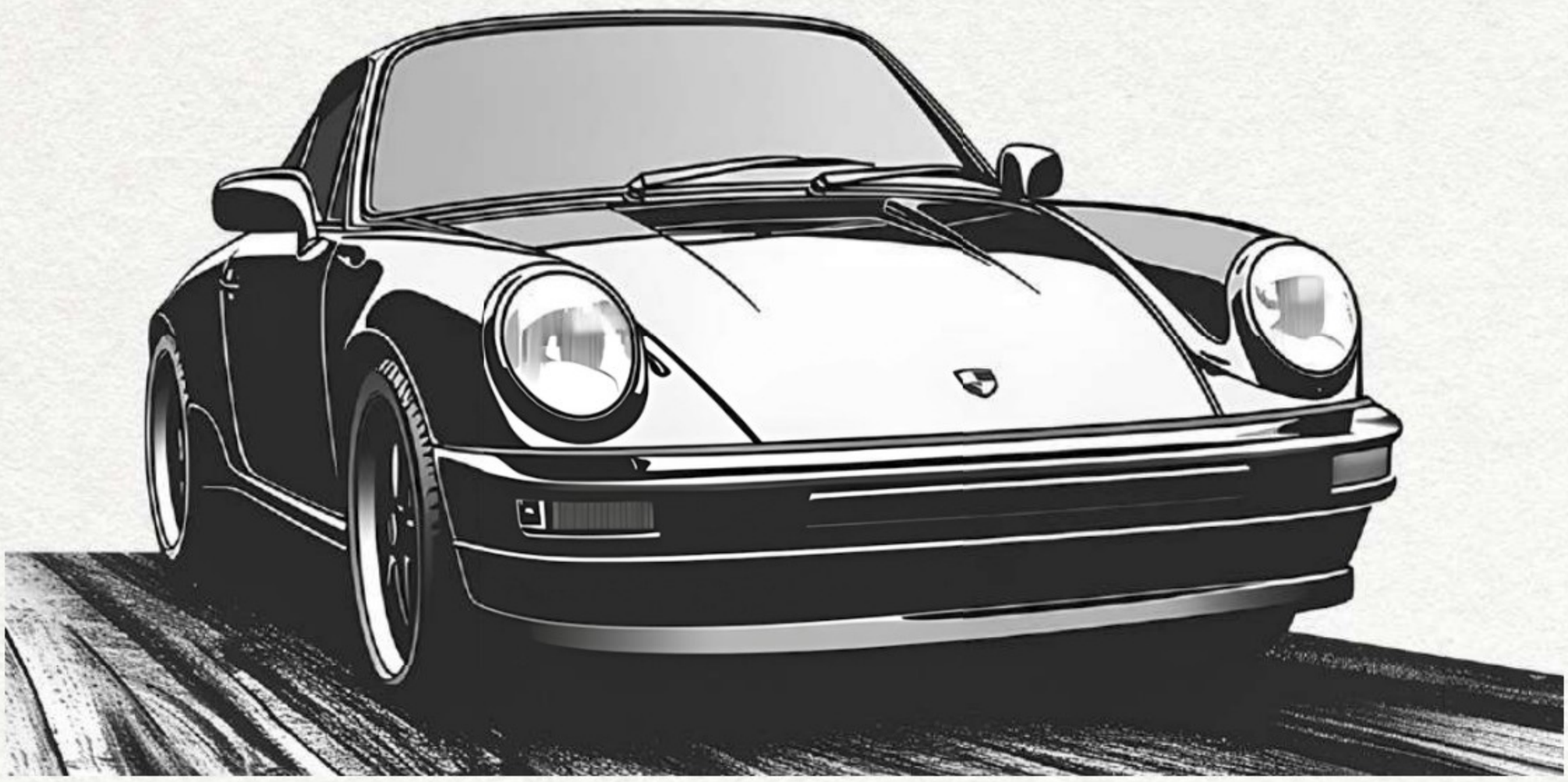
Jérôme B. (997 Carrera GTS)

« J'ai choisi la 997 GTS car je voulais une Porsche avec une vraie filiation historique : le sigle GTS, apparu sur la mythique 904 Carrera GTS, représente pour moi l'essence de Porsche et la sportivité pure, utilisable au quotidien. J'ai hésité avec une Carrera S et même avec une Targa, mais la découverte de la GTS m'a convaincu : c'est le compromis parfait entre modernité et âme "pure", avec un gabarit compact et ce châssis large qui transforme la voiture. Je l'ai depuis début 2020 et malgré ses 130 000 kilomètres, elle ne m'a jamais posé de souci majeur. Avec un suivi rigoureux en centre Porsche et chez des spécialistes, c'est d'une fiabilité rassurante.
Au volant, c'est un couteau suisse : PDK, palettes SportDesign, Pack Chrono, modes Sport et Sport Plus… Son efficacité est diabolique sur petites routes comme sur piste, tout en gardant un côté mécanique authentique. Un de mes souvenirs les plus marquants reste ma première montée du Ventoux sur routes fermées avec le club UNXPECTED, ce moment où j'ai vraiment ressenti son équilibre parfait entre confort, précision et caractère. Autour de moi, elle suscite toujours admiration et respect : avec environ 3 000 exemplaires produits, beaucoup la voient déjà comme un futur collector et les cotes des faibles kilométrages le confirment. Pour moi, elle incarne l'ADN Porsche : une sportive à vivre, autant qu'à collectionner. »
Compte Instagram : @a911inParis

COTE FLAT 6

997 GTS	997 GTS CABRIOLET	997 CARRERA 4 GTS	997 CARRERA 4 GTS CABRIOLET
82 000 €	87 500 €	88 000 €	93 000 €

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

991 GTS, LE COMBO GAGNANT

La 991 Carrera GTS porte son appellation avec une impression particulière, celui d'une Carrera S qui aurait enfilé les bons équipements, la bonne motorisation, et une pointe de caractère en plus. Apparue sur le millésime 2015, puis renouvelée sur le millésime 2017, elle poursuit la lignée inaugurée par la 997 GTS, mais en la faisant entrer dans une autre dimension. À commencer par l'amplitude de la gamme avec dix déclinaisons au total : Coupé, Cabriolet, transmission intégrale, et même Targa (une première en version GTS). Visuellement, la GTS se remarque vite. Comme sur la 997, toutes les versions reprennent la caisse large de la Carrera 4, soit 44 mm de plus sur les hanches, ce qui apporte beaucoup de charme à sa ligne. Le pack extérieur SportDesign (livré de série) apporte un peu d'agressivité avec ses prises d'air élargies, la lame avant plus basse peinte couleur carrosserie, les rétroviseurs SportDesign, quelques touches de noir mat un peu partout, des logos assombris et les phares PDLS fumés. Les jantes de 20 pouces à écrou central, empruntées à la Turbo, renforcent l'identité GTS. Il faut se souvenir que la GTS a plu (et continue toujours de plaire) grâce à sa dotation de série généreuse, sportive, sans mettre de côté le confort. Dans la 991 GTS phase 2 essayée spécialement pour l'occasion, on se sent immédiatement à son aise, parfaitement installé. L'Alcantara, omniprésent à bord, renforce cette ambiance sportive tout en apportant une sensation de qualité et de grip supplémentaire, que ce soit sur le volant ou les assises. Si l'on a connu la 997 GTS, on retrouvait déjà beaucoup d'Alcantara, mais ici Porsche va plus loin : volant, accoudoirs, poignées de porte… on est au paradis de la suédine. Les sièges Sport Plus, de série, maintiennent mieux les épaules, et les appuie-têtes portent un logo GTS brodé. Avec le pack intérieur (cuir, Alcantara, surpiqûres rouges ou grises, inserts en carbone) la GTS est au summum de sa beauté. D'ailleurs, comme sur la 997, les sièges arrière peuvent être supprimés gratuitement. Côté moteur, la phase 1 reprend l'approche de la 997 GTS : un flat six atmosphérique dont le supplément de puissance provient du kit X51. Avec 430 ch à 7 500 tr/min et un couple de 440 Nm à 5 750 tr/min, il réclame d'être dans les tours, et cela se ressent. Sur route, on profite d'un caractère plus tranchant que sur une Carrera S, la poussée s'intensifiant vers la zone rouge, ponctuée par la sonorité rauque de l'échappement Sport livré de série, aux sorties noires. J'insiste sur ce point, le son de la 991 est totalement envoûtant. Avec la boîte manuelle, on profite même du double débrayage automatique en mode Sport Plus. La PDK 7 rapports reste cependant l'option privilégiée par les acheteurs avec le Pack Sport Chrono (de série), et son aisance de conduite. La phase 2 (millésime 2017-2019) bouleverse la donne avec l'arrivée de la suralimentation. Le flat six biturbo de 3,0 litres développe cette fois 450 ch à 6 500 tr/min et surtout 550 Nm de couple, disponibles tôt (entre 2 150 et 5 000 tr/min). La différence est flagrante : là où la phase 1 chantait et grimpait, la phase 2 adopte un petit effet turbo

En achetant une 991 GTS à l'époque, vous pouviez bénéficier d'une voiture avec plus d'options, plus chère qu'une S mais toujours moins chère qu'une 991 S à laquelle on aurait ajouté le pack

Les jantes noires (de série) vont merveilleusement bien aux modèles GTS.

et reprend sur n'importe quel rapport. Sans être brutale, la gestion du turbo maintient la poussée et le moteur ne bronche jamais. Lors de notre essai au volant de la 991 GTS phase 2, on a l'impression de faire corps avec la machine. Mieux même, elle anticipe et comprend nos envies. À tout moment, elle sait être réactive, comme si elle attendait un geste de notre part pour rouler tranquillement ou au contraire, tomber un rapport et révéler tout son caractère. Éternel débat qui anime les conversations des passionnés, phase 1 ou phase 2 ? Atmo ou Turbo, c'est à vous d'en décider. Dans les deux cas, la 991 a tout pour plaire. Toutes les versions reçoivent le PASM rabaissé de 10 mm, plus ferme en mode Sport, tandis que le châssis Sport optionnel permet un abaissement de 20 mm, avec ressorts plus courts et barres plus raides. Le PDCC, en option, limite le roulis à haute vitesse, et avec les roues arrière directrices, également optionnelles (uniquement sur la phase 2), la GTS gagne en agilité comme en maniabilité. Les freins en acier, identiques à ceux de la Carrera S, suffisent déjà à hausser le rythme, mais les PCCB optionnels, empruntés à la Turbo S, pouvaient être choisis en option. Finalement, qu'elle soit Coupé, Cabriolet, transmission intégrale ou Targa, la 991 GTS assume parfaitement son positionnement. Celui d'une 911 à l'usage quotidien doté d'une mécanique généreuse et d'une dynamique de conduite très appréciable. Deux points faibles à souligner pour la version Targa : son poids important et sa philosophie Targa qui peut coller difficilement avec la version GTS, plus orientée performance. Pour certains, cette combinaison peut parfois sembler moins cohérente que sur un coupé plus léger. Hormis ce point, la GTS reste l'un des points d'équilibre les plus aboutis de la génération 991. Et avec un Rouge Carmin et un pack intérieur GTS, vous êtes sûrs de taper dans le mille de l'esprit GTS. >>

La 991 GTS reçoit le chronosport et les sièges Sport réglables siglés GTS de série.

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Marc R. (991 phase 1 Carrera 4 GTS Cabriolet)
« J'ai choisi une 991 GTS phase 1 pour son moteur atmosphérique et surtout en version Cabriolet, afin de profiter du plaisir à ciel ouvert… et de faire plaisir à Madame. Je voulais une couleur vive, et le Rouge Indien s'est imposé comme une évidence. La sonorité est fantastique, l'efficacité remarquable grâce à la transmission intégrale, avec une consommation raisonnable en mode Sport, un peu moins en Sport Plus, forcément. Si je n'ai pas opté pour une Carrera S, c'est parce que la GTS apporte justement tout ce qui fait la différence : le pack GTS, les ceintures rouges, le compte-tours assorti, le cuir mêlé à l'Alcantara, il s'agit du combo parfait. Depuis l'achat en 2021, seul un remplacement des soufflets de cardans en 2025 a été nécessaire, rien de bien méchant. On m'a simplement conseillé de garder un œil sur la pompe à eau, mais je n'ai rencontré aucun souci. Sur autoroute comme sur les petites routes, c'est un régal, et même en cabriolet avec le saute-vent, le confort reste excellent. Pour moi, l'appellation GTS apporte un vrai supplément d'âme avec cette configuration idéale, et je garde en mémoire quelques moments forts : une sortie en Aveyron où je n'ai pas été distancé par une 991 GT3 sur petites routes, et surtout une montée incroyable dans le Queyras, route fermée, qui restera un souvenir gravé à jamais. »

COTE FLAT 6

991.1 GTS	991.1 GTS CABRIOLET	991.1 CARRERA 4 GTS	991.1 CARRERA 4 GTS CABRIOLET	991.1 TARGA 4 GTS	991.2 GTS	991.2 GTS CABRIOLET	991.2 CARRERA 4 GTS	991.2 CARRERA 4 GTS CABRIOLET	991.2 TARGA 4 GTS
110 000 €	120 000 €	111 000 €	122 000 €	138 000 €	121 000 €	135 000 €	133 000 €	140 000 €	144 000 €

992 GTS, L'ENTRÉE DANS UNE NOUVELLE ÈRE

Présentée en juillet 2021, la 992 GTS arrive à la toute fin du millésime 2021. Comme pour la génération 991, la famille est large : Carrera GTS Coupé et Cabriolet, Carrera 4 GTS Coupé et Cabriolet et 911 Targa 4 GTS. Cette génération s'accompagne de plusieurs séries limitées. La 992 Targa 4 GTS « Edition 50 Years Porsche Design » célèbre les 50 ans du studio avec 750 exemplaires. La 992 Carrera GTS America Edition, réservée aux États-Unis et au Canada, rend hommage aux 356 et 964 America Roadster, avec seulement 250 unités et un design spécifique tout en conservant la mécanique de la GTS. En France, Porsche a également dévoilé la 992 Carrera GTS Le Mans Centenaire Edition, limitée à 72 exemplaires, en hommage aux succès de la marque aux 24 Heures du Mans. Toutes les 992 GTS phase 1 sont animées par le six cylindres à plat biturbo développant 480 ch à 6 500 tr/min, soit 30 ch de plus qu'une Carrera S, ainsi que 570 Nm entre 2 300 et 5 000 tr/min. Pour obtenir ces valeurs, la pression de turbo grimpe à 1,3 bar et les échangeurs intègrent deux sorties supplémentaires vers l'arrière. L'échappement Sport étant monté d'office, la sonorité gagne en présence par rapport à d'autres modèles de la gamme, tandis qu'une partie de l'isolation intérieure est allégée. Côté performances, le 0 à 100 km/h tombe en 3,4 s pour le Coupé en boîte PDK et 4,1 s en boîte manuelle. La GTS (phase 1 et phase 2) emprunte à la Turbo ses freins : 408 mm à l'avant, 380 mm à l'arrière et adopte le PASM Sport (à l'exception de la Targa, qui conserve le PASM normal). Les roues arrière directrices restent disponibles en option. Dans les faits, la 992 offre un train avant précis et un équilibre rassurant. La direction garde un bon niveau d'information et la pédale de frein se montre facile à doser. Avec la boîte PDK de série, les passages de rapports sont brefs et parfaitement synchronisés. On peut opter gratuitement pour une boîte manuelle à levier raccourci de 10 mm. Extérieurement, la GTS se distingue par son pack SportDesign, intégrant notamment des boucliers avant et arrière spécifiques. Un classique de la famille GTS. La plaque d'immatriculation remonte à l'arrière comme sur les 991, détail subtil, mais visible par les habitués. On ne change pas une équipe qui gagne, la lèvre du spoiler avant, les sorties d'échappement chromées en noir et les inscriptions GTS sur les portières renforcent l'identité du modèle, tandis que l'arceau de la Targa adopte lui aussi une teinte noire. Par rap-

La 992 GTS phase 2 accueille un nouvel écran et l'aiguille du compte-tours digital.

Les 992 GTS phase 1 et 2 ne se démarquent plus par des voies larges.

port à la génération 991, la largeur gagne 44 mm à l'avant, améliorant la stabilité. En revanche, la 992 provenant déjà d'une base élargie, la GTS ne se démarque plus par des voies plus larges que le reste de la gamme. Avec la phase 2, Porsche bascule dans une hybridation légère baptisée T-Hybrid. Le flat six grimpe à 3,6 litres et atteint 541 ch en cumul grâce à deux moteurs électriques et un couple de 610 Nm entre 1 950 et 6 000 tr/min. Les performances progressent : 3,0 s sur le 0 à 100 km/h et une vitesse de pointe portée à 312 km/h contre 311 km/h pour la phase 1. Lors de notre comparatif phase 1/phase 2 (cf. n° 408), l'apport de l'hybridation avait été subtil à ressentir. Sur la phase 2, les roues arrière directrices deviennent de série, améliorant l'agilité et la stabilité. Pour la première fois, la 992 GTS adopte un essieu arrière directeur de série. Elle intègre également des volets de refroidissement actifs dans son bouclier avant et à l'arrière, la grille moteur passe de neuf à cinq lamelles. Les sorties d'échappement centrales redessinées s'intègrent dans un diffuseur inédit et la sonorité connaît une petite baisse de générosité par rapport à la phase 1. Toutes ces nombreuses évolutions et cette profusion d'équipements marquent une évolution notable avec la 991. Et ceci se ressent également au volant. La 992 est extrêmement performante et scotchée au sol, en phase 1 comme en phase 2. Le confort de conduite atteint un niveau inégalable, qui en contrepartie peut paraître trop aseptisé. L'habitacle suit cette lignée puisque le combiné analogique disparaît au profit d'un grand écran incurvé de 12,6 pouces, complété par l'écran central de 10,9 pouces du PCM. La fausse clé de démarrage cède la place à un bouton et les aides à la conduite abondent. Le volant Sport GT et le pack Sport Chrono sont de série. Le Race-Tex noir remplace l'Alcantara sur les sièges Sport Plus à quatre réglages électriques. L'application Porsche Track Precision permet d'enregistrer et d'analyser ses sessions sur circuit, une aide précieuse pour progresser. Il s'agit de la 911 GTS la plus aboutie de tous les temps, les sensations de conduite sont excellentes et le confort à bord indiscutable. Peut-être trop ? Eh bien tout dépend de ce que vous recherchez avec un modèle GTS. Une chose est sûre, dans la gamme actuelle, elle trouve son public. >>

Les roues arrière directrices seront livrées de série sur la 992 GTS phase 2.

COTE FLAT 6

992.1 GTS	992.1 GTS CABRIOLET	992.1 CARRERA 4 GTS	992.1 CARRERA 4 GTS CABRIOLET	992.1 TARGA 4 GTS
153 000 €	165 000 €	159 000 €	169 000 €	172 000 €

PRIX DU NEUF *

992.2 GTS	992.2 GTS CABRIOLET	992.2 CARRERA 4 GTS	992.2 CARRERA 4 GTS CABRIOLET	992.2 TARGA 4 GTS
180 600 €	194 800 €	188 900 €	203 100 €	203 100 €

* Hors malus écologique et options

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Lionel G. (992 phase 2 Carrera GTS)

« Lorsque j'ai configuré ma voiture, le choix du Rouge Carmin s'est imposé comme une évidence. Je souhaitais une Porsche qui se démarque des teintes plus conventionnelles et cette couleur, vive et profonde, a su attirer mon regard. Je souhaitais une Porsche neuve et la nouveauté technologique apportée par l'hybridation a fait pencher la balance : elle représente une évolution majeure dans la gamme, tout en conservant l'ADN sportif qui caractérise les versions GTS. Récupérée en décembre 2024, elle affiche aujourd'hui plus de 8 000 kilomètres au compteur sans le moindre problème. Et à son volant, les sensations sont au rendez-vous. La précision du pilotage est bluffante, tout comme les accélérations franches et la réactivité du moteur. Pour moi, l'appellation GTS rime avant tout avec sportivité. Elle incarne ce juste milieu entre performance pure, plaisir d'utilisation et polyvalence, sans jamais renier les émotions. Mon souvenir le plus marquant reste d'ailleurs le rodage effectué sur le circuit Bugatti, en compagnie de mon ami Nicolas. Le suivre au rythme imposé, partager ces sensations et piloter la voiture dans un cadre aussi mythique restera un moment fort. Enfin, j'adore les lignes de cette 992 GTS phase 2. La face avant interpelle immédiatement avec ses volets dans le bouclier. Elle donne à la voiture un regard agressif, presque intimidant, qui affirme clairement son caractère. Une vraie GTS, dans l'esprit et sur la route. »

BOXSTER ET CAYMAN GTS

L'arrivée des Boxster et Cayman 981 GTS en mars 2014 a surpris par son timing, mais le message était limpide. Porsche venait d'offrir une cure de vitamines à ses deux coupés et roadsters. Extérieurement, le Pack SportDesign apporte des prises d'air élargies, un diffuseur arrière plus affirmé que sur les modèles S. Des feux fumés et une double sortie d'échappement noircie équipent les GTS, tandis que les jantes Carrera S en 20 pouces peintes en noir mat et les logos GTS sur les portières renforcent son identité. Rouge Carmin reste la teinte signature, facturée en supplément, et certaines configurations gagnent encore en présence avec le pack extérieur GTS qui remplace le plastique par du noir brillant. À bord, l'ambiance est sportive, fidèle à l'ADN : sièges Sport Plus, volant SportDesign, Alcantara omniprésent, surpiqûres contrastées lorsqu'on opte pour le pack intérieur GTS, et signature GTS brodée dans les appuie-têtes. Le Cayman profite de son toit en dur pour un environnement légèrement plus feutré et un coffre plus généreux. Sous le capot, la recette de la phase 981 est simple et efficace : un flat six atmosphérique de 3,4 litres porté à 330 ch sur le Boxster GTS et 340 ch sur le Cayman GTS, avec 370 et 380 Nm de couple respectivement. Au volant, la réponse est plus vive que sur les modèles S et la sonorité est amplifiée par l'échappement Sport de série. La boîte manuelle à 6 rapports, précise et courte, est proposée de série, tandis que la PDK optionnelle exploite mieux le pack Sport Chrono avec ses modes Sport et Sport Plus. L'exemplaire qui illustre ces lignes, doté d'une teinte Sunrise Gold Metallic, dispose d'une boîte PDK. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ça marche ! Dans les enchaînements de virages, le Cayman GTS est joueur, le moteur ne semble jamais fatigué et est prêt à répondre à toutes vos envies. Son gabarit idéal en fait le parfait compagnon de route pour des sorties plaisir. Et pour le Boxster, la recette est la même, le tout cheveux au vent. Un modèle deux en un qui permet de profiter différemment de la sonorité, connue pour offrir un débordement de plaisir sur les 981. Le châssis confirme la montée en puissance des modèles. Suspension PASM rabaissée de 10 mm, possibilité de châssis Sport à –20 mm, différentiel à glissement limité PTV sur les 718 ultérieurs, et freins généreux (jusqu'à 330 mm) assurent maintien, constance et guidage précis. Avec le millésime 2018, le passage au quatre cylindres turbo 2,5 litres de 365 ch contrarie les passionnés. Pourtant, le couple, disponible très tôt, offre des

Ce Cayman 981 dispose de la boîte PDK mais les propriétaires pouvaient choisir la boîte manuelle.

La ligne du Cayman 981 vieillit très bien, difficile d'imaginer que ce modèle a plus de 10 ans.

Les jantes Carrera S 20" noires se marient très bien avec cette teinte Sunrise Gold Metallic.

reprises franches, mais la sonorité perd du charme face aux anciens six cylindres. Le châssis quant à lui progresse encore en précision et en efficacité, et l'habitacle adopte de nouvelles touches d'Alcantara, un volant GT, ainsi que les packs intérieurs Porsche Exclusive Manufaktur pour jouer avec les surpiqûres contrastées. En 2020, l'arrivée des GTS 4.0 marque le retour bienvenu du flat six atmosphérique, dérivé des Spyder et GT4, porté à 400 ch. La boîte manuelle est lancée seule, puis rejointe par la PDK avec PTV Plus. Si la sonorité est légèrement étouffée par le filtre à particules, le caractère reste entier et l'allonge dans les tours retrouve toute la magie attendue. Les freins progressent en diamètre pour compenser les performances en hausse, et la finition GTS 4.0 ajoute des stickers latéraux et une double sortie séparée dans le diffuseur. Enfin, pour les amateurs de séries limitées, Porsche célèbre les 25 ans du Boxster avec l'édition limitée et numérotée 718 Boxster GTS « 25 Years », basée sur le 4.0 et produite à 1 250 exemplaires. >>

Une version GTS sur les Porsche à moteur central, c'était une première avec les Boxster et Cayman 981.

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Frédéric G. (Boxster 981 GTS)

« Le mythe GTS, pour moi, remonte à la Porsche 904 qui incarnait le sport automobile dans toute sa splendeur, et aujourd'hui encore, ce sont les équipements spécifiques qui donnent tout son sens à ces trois lettres magiques. En découvrant l'annonce d'un Boxster GTS 981, j'ai immédiatement compris qu'il cochait toutes les cases de la "Porsche parfaite" à mes yeux : le dernier six cylindres atmosphérique sans contrainte, une sonorité incroyable, un style magnifique par les packs optionnels GTS, cette teinte Rouge Carmin si emblématique et, pour couronner le tout, la boîte PDK avec ses palettes. J'ai bien envisagé un 981 Spyder, mais son tempérament plus radical, sa boîte exclusivement manuelle et sa capote moins pratique m'ont vite ramené à ce GTS, plus polyvalent. Après bientôt quatre ans à son volant, seules quelques interventions ont été nécessaires : bobines d'allumage, vérins du capot avant et un support moteur PADM. Sur la route, c'est le bonheur pur, et même le nirvana une fois décapoté : prise en main instinctive, précision absolue, et ce sentiment d'être pilote en enchaînant les virages au rythme des palettes. Pas besoin d'un lieu particulier pour en profiter : chaque trajet devient une vraie expérience, même si les petites routes corses ou sardes ont su révéler tout son talent. Et puis il y a ce charme certain qui déclenche l'enthousiasme partout où elle passe, surtout décapotée. »

PRIX DU NEUF *

BOXSTER 981 GTS	BOXSTER 718,1 GTS	BOXSTER 718,2 GTS	CAYMAN 981 GTS	CAYMAN 718,1 GTS	CAYMAN 718,2 GTS
77 000 €	79 000 €	97 000 €	78 000 €	82 000 €	91 000 €

* Hors malus écologique et options

LES GTS DU QUOTIDIEN : BERLINES ET SUV

Sur les Panamera, Taycan, Cayenne ou Macan, le traitement stylistique suit la même recette que sur les autres modèles : pack SportDesign, éléments extérieurs assombris, sorties d'échappement noircies, jantes spécifiques, et une signature visuelle plus musclée. À bord, les modèles adoptent largement le Race-Tex ou l'Alcantara et des surpiqûres contrastées. L'ambiance demeure sportive mais confortable, fidèle au principe GTS. Sur la Panamera GTS actuellement disponible dans la gamme, le V8 4.0 biturbo développe 500 ch et 660 Nm, associé à une transmission intégrale et une boîte PDK à huit rapports. La caisse est abaissée de 10 mm et profite d'une suspension adaptative, avec un amorti qui reste prévenant en usage routier. Le Taycan GTS transpose cette philosophie en électrique avec une puissance allant jusqu'à 700 ch. Le Cayenne GTS (disponible en version Coupé) développe 500 ch. La sonorité se fait plus présente *via* l'échappement Sport de série. Sa direction, aidée par des géométries revues, offre plus de vivacité dans les enchaînements, tout en préservant le confort du SUV. Le dernier Macan GTS thermique exploite un V6 2.9 biturbo de 434 ch et 550 Nm, associé à une boîte PDK à sept rapports. Le train avant est incisif, la suspension pilotée maîtrise parfaitement les mouvements de caisse, et l'ensemble propose un compromis entre conduite dynamique et usage quotidien. C'est lui qui domine les ventes GTS en France avec 52 % des volumes (données 2022), preuve que la formule fonctionne particulièrement bien sur les SUV. Dernièrement, le Macan a fait place à l'électrique avec une puissance de 571 ch. On comprend alors que l'appellation GTS s'adapte à tous les modèles avec un ADN commun : plus de caractère, sans sacrifier la polyvalence. C'est d'ailleurs sur ces critères de choix que David a opté pour deux Cayenne GTS. >>

Le Macan GTS se positionne entre le Macan S et le Turbo.

Opter pour le Rouge Carmin, c'est jouer la carte « GTS » jusqu'au bout.

LA TEINTE ROUGE CARMIN

Les modèles GTS entretiennent un lien fort avec la teinte Rouge Carmin, devenue au fil des années une véritable signature visuelle. Pour en comprendre l'origine, il faut remonter au Rouge GTS, son aîné, apparu pour la première fois sur le Cayenne. Ce n'est qu'en 2012 que le Rouge Carmin fait son entrée officielle dans le nuancier Porsche sur la Panamera GTS. Deux ans plus tard, en 2014, le Rouge Carmin revient sur le devant de la scène avec les Boxster GTS et Cayman GTS présentés au salon de Pékin. Dans la foulée, les 991 Carrera GTS reprennent elles aussi cette couleur emblématique, renforçant le lien entre la teinte et l'esprit GTS. Porsche pousse même l'idée plus loin avec des packs intérieurs spécifiques : cuir, Alcantara et surpiqûres contrastées, disponibles en gris ou en Rouge Carmin. Le résultat séduit immédiatement par son équilibre entre sportivité et raffinement. Si d'autres couleurs, comme le blanc, ont également connu un grand succès, le Rouge Carmin reste une teinte iconique. Sur le marché de l'occasion, les modèles GTS qui en sont équipés ont tendance à trouver preneur plus rapidement qu'une teinte plus conventionnelle à état équivalent.

Le Taycan GTS se distingue des autres versions par le « Porsche Electric Sport Sound », qu'il est possible de désactiver.

PRIX DU NEUF *

PANAMERA GTS	TAYCAN GTS	CAYENNE GTS	CAYENNE GTS COUPÉ	MACAN GTS
174 300 €	154 000 €	147 100 €	150 500 €	107 500 €

* Hors malus écologique et options

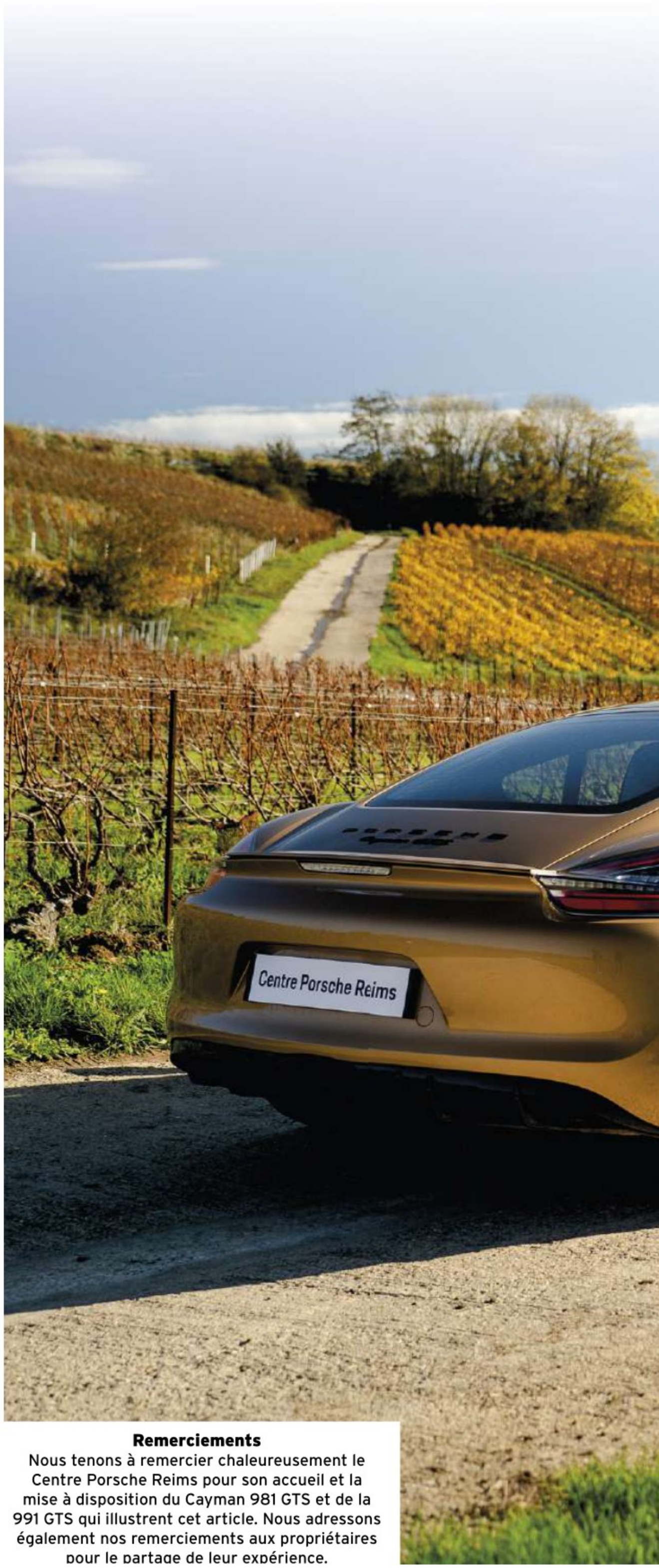
L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

David B. (Cayenne GTS)

« Mon histoire avec la gamme GTS a commencé avec l'achat d'un premier Cayenne S de 2011. Très rapidement, j'ai voulu un autre Cayenne et me suis tourné vers un GTS de 2009, aujourd'hui fort de 350 000 kilomètres, dans l'emblématique couleur Rouge GTS. Nous avons ensuite agrandi le garage avec un autre Cayenne GTS, plus récent, en Rouge Carmin. L'un comme l'autre sont utilisés très régulièrement avec ma femme : ils sont suffisamment polyvalents pour les trajets du quotidien, mais aussi parfaits pour partir en vacances avec les enfants. Pour moi, le GTS représente le compromis idéal : un look affirmé, un équipement particulièrement généreux, et cet intérieur mêlant Alcantara et touches sportives qui m'a immédiatement séduit. J'apprécie surtout ses qualités dynamiques grâce au châssis ferme juste ce qu'il faut, des suspensions sportives et une tenue de route exemplaire. À mes yeux, c'est le meilleur compromis châssis-confort. J'ai pu essayer la dernière génération, mais je préfère les précédentes, plus communicatives, qui donnent davantage l'impression de faire corps avec la voiture. Côté fiabilité, rien à signaler, en dehors d'une fuite liée au système PDCC et de pièces d'usure, le tout suivi chez Porsche. En 2015, j'ai craqué pour une 991 GTS neuve, également Rouge Carmin, pour profiter d'un châssis Sport associé à une boîte mécanique. Aujourd'hui, nous possédons plusieurs GTS, pour notre plus grand bonheur. Qu'il s'agisse de la 911 ou des Cayenne, j'y retrouve des sensations de conduite propres à cette déclinaison et un excellent rapport qualité-prix. »

L'AVIS DU PRO

Benjamin Fuseau, Product Genius au Centre Porsche Reims nous livre son regard d'expert sur la place des modèles GTS sur le marché des véhicules neufs et d'occasion. *« L'appellation GTS occupe une place à part. En neuf comme en occasion, ce sont des modèles qui attirent immédiatement l'attention. La raison est simple : ils sont, de série, dotés d'un niveau d'équipement déjà très recherché par les clients, comme l'échappement Sport ou le Pack Sport Chrono. Autant d'options coûteuses en configuration standard, et qui, une fois intégrées d'origine, rendent la proposition particulièrement attractive. À cela s'ajoute le look spécifique, souvent associé au Pack SportDesign, permettant à la voiture de se démarquer nettement des autres versions. Pour de nombreux passionnés, l'appellation GTS est devenue rassurante. Elle revient depuis près de quinze ans dans la gamme, et ceux qui ont déjà conduit l'un de ces modèles évoquent volontiers ce léger supplément d'âme, difficile à formuler mais évident à ressentir. Malgré un marché globalement plus tendu ces derniers mois, la nouvelle 992 phase 2 en version GTS tire son épingle du jeu. Le fait qu'elle ait été présentée immédiatement, avant même la Carrera S, a d'ailleurs surpris agréablement la clientèle. Sur le marché de l'occasion, les générations les plus récentes, notamment 991 phase 2 et 992, sont très demandées, car elles bénéficient d'une première décote qui les rend encore plus intéressantes. Et lorsqu'un Macan GTS arrive en stock, il ne reste généralement pas longtemps : châssis affûté, allure sportive et polyvalence en font un modèle attractif. La couleur joue également un rôle : le Rouge Carmin fait toujours mouche, au point de devancer parfois la configuration la plus sportive, tout simplement parce que cette teinte est devenue emblématique de la philosophie GTS. Côté fiabilité, les professionnels sont unanimes : ce sont des modèles qui donnent rarement du travail aux ateliers. Généralement lancés plus tard dans la vie d'une génération, ils profitent des retours d'expérience des premières années. La 992 GTS fait exception, étant arrivée dès le début, et il faudra encore un peu de recul, mais rien d'inquiétant à ce stade. Concernant la transmission, la majorité des clients optent aujourd'hui pour la PDK, plus polyvalente au quotidien, même si certains passionnés ont sauté sur les rares GTS disponibles en boîte manuelle, notamment du côté des 718. Les GTS pour moi se résument en une phrase : « Grand Tourisme avec un vrai S à la fin. »*



Remerciements
Nous tenons à remercier chaleureusement le Centre Porsche Reims pour son accueil et la mise à disposition du Cayman 981 GTS et de la 991 GTS qui illustrent cet article. Nous adressons également nos remerciements aux propriétaires pour le partage de leur expérience.

LE COMPROMIS IDÉAL, SANS CONCESSION

Au terme de notre plongée dans l'univers GTS, une évidence s'impose. Si l'on parle de « compromis », il n'a jamais été question de concession. Bien au contraire. La philosophie GTS repose sur un équilibre entre sportivité assumée et confort utilisable au quotidien. Un modèle avec plus de caractère qu'une Carrera S, mais plus civilisé qu'une GT3 ou une Turbo. C'est tout l'esprit GTS. Polyvalence, image forte, positionnement clair et rapport prix-prestations cohérent constituent les qualités de ces modèles. Bien au-delà de la simple hausse de puissance, Porsche a bâti une expérience globale qui se ressent dans l'ambiance intérieure, la qualité des matériaux, les sensations de conduite et les détails visuels. Et une fois au volant, chaque GTS partage ce même caractère dynamique, à la fois sportive quand on la sollicite, confortable quand on roule tranquillement, avec ce supplément d'âme propre à la gamme. Cet équilibre est sans doute ce qui explique l'attrait durable qu'elle suscite auprès des passionnés. Alors, quelle GTS est faite pour vous ? Cela dépendra de vos goûts, de votre usage et de vos besoins. Coupé, Cabriolet, atmosphérique, turbo, hybride, V6, V8… la diversité est large. Une chose est certaine : quelle que soit la génération ou le modèle, une GTS ne laisse jamais personne indifférent. ■

Pour aller plus loin avec les modèles GTS
N° 377 : Guide d'achat Boxster 981 GTS
N° 405 : Guide d'achat 718 Boxster GTS ph 1
N° 366 : Guide d'achat Cayman 981
N° 391 : Guide d'achat 997 Carrera GTS Cabriolet
N° 393 : Guide d'achat 991 Carrera 4 GTS Cabriolet ph 1
N° 404 : Guide d'achat 991 GTS ph 2
N° 399 : Nouvelles 992 – Deux moteurs, deux technologies
N° 408 : 992 Carrera GTS ph 1 *vs* ph 2 - Qu'apporte l'hybridation ?
Hors-série Porsche Boxster / Cayman Tome 2
Hors-série Encyclopédie Porsche 911 Tomes 5 à 8

SAVOIE CLASSIC CAR

12e édition

CETTE ANNÉE, LE DÉPART DE LA 12E ÉDITION DE LA SAVOIE CLASSIC CAR ÉTAIT DONNÉ DEPUIS ALBERTVILLE EN SAVOIE, À L'HÔTEL « BASE CAMP » SITUÉ EN PÉRIPHÉRIE DE LA VILLE. POUR LA CINQUIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE MAINTENANT, LA CLASSIC CAR SE DÉROULE À L'AUTOMNE ALORS QUE LES PREMIÈRES ÉDITIONS S'ORGANISAIENT PLUTÔT AU PRINTEMPS.

TEXTE **BENJAMIN HUGUET**
PHOTOS **MEDIA SHAPE**

Ce changement de période étant motivé par le fait que certains cols ne sont pas forcément ouverts au printemps alors qu'à l'automne, ils ne sont pas encore fermés… Cela permet donc de faire rouler une fois de plus sa « Classic » avant le long hiver, qui ne tardera plus dans la région ! Une météo plutôt fraîche mais ensoleillée était au programme… alors que les jours précédents étaient passablement pluvieux. Un coup du destin, puisque l'an passé, la Classic Car s'était malheureusement déroulée sous la pluie. Tout était donc au diapason pour que le parcours de 250 kilomètres soit un régal. L'enthousiasme et la bonne humeur étaient donc bien présents dans l'esprit des participants et des organisateurs. 60 équipages ont pris le départ du millésime 2025. C'est toujours une joie de pouvoir admirer sur un même parking autant de Porsche dont l'âge moyen était ici de 35 ans ! Le plateau est toujours une curiosité pour les connaisseurs et passionnés présents… 356, 914, 912 et autres 911 F ou G… sans oublier les >>

incontournables 964 et 993 en nombre, ou les quelques moteurs avant 924, 944 ou 968. La Classic Car est aussi accessible aux néo-Classic, à savoir les versions 996 ou 986, au motif que ces modèles sont éligibles au programme « Classic » de la marque. De surcroît, il s'agit aussi de versions qui désormais ont plus de 20 ans… Le temps passe aussi pour ces modèles. L'évènement commence dès le vendredi après-midi. Cette année, une quinzaine d'équipages étaient déjà présents la veille du départ à Albertville. Outre le fait de pouvoir avancer considérablement le traditionnel travail d'accréditation et de numérotage des voitures et donc faciliter le travail des nombreux bénévoles du Club le samedi matin, cela donne lieu à un apéritif puis à un dîner convivial le vendredi soir. C'est l'occasion de faire mieux connaissance avec les autres participants venus de régions diverses. Grâce à une météo maussade les jours précédents mais clémente le jour J, les routes empruntées n'étaient pas aussi denses qu'on aurait pu le penser. Ainsi, chacun a pu rouler à son rythme au fil des 250 kilomètres prévus au road book de la journée. Le timing était serré, mais l'ensemble des véhicules pointait à l'arrivée, du côté de Sallanches, aux alentours de 17 h. Pour cette édition comme lors des précédentes, la majorité des équipages est membre d'un Club Porsche officiel. Ainsi, les clubs du Jura, Rhône-Alpes, Bourgogne–Franche-Comté, Normandie, Champagne, Genève avaient répondu présents, sans oublier les clubs plus spécifiques tels que le 924-944-968. Cela étant, l'adhésion à un club officiel n'est pas un critère puisque la

Une belle 993 à l'assaut des sommets.

Savoie Classic Car est ouverte à tous. Les Porsche Classics sont toujours attractives et le plaisir de venir rouler dans notre Pays de Savoie est invariablement séduisant pour les passionnés que nous sommes. De surcroît, le capital sympathie de ces anciennes n'est pas à démontrer. Parmi les voitures engagées, c'est toujours la classe G qui formait le gros du peloton, assez largement devant les 964 et 993 à égalité de nombre. Outre les Classics mentionnées plus haut, plusieurs PMA (924, 944 et 968) et quelques 996 et 986 s'étaient jointes aux voitures au refroidissement à air. Le parcours de cette 12e Savoie Classic Car empruntait, au départ d'Albertville, une montée vers le col de Tamié puis s'engageait vers la vallée de la Maurienne pour emprunter les cols des Essérieux, de l'Épine et de la Forclaz, pour gagner Bourg-Saint-Maurice par

L'arrêt déjeuner à Bourg-Saint-Maurice. Toutes les générations de Classics sont là…

les jolis paysages de Notre-Dame-du-Pré, Aime… le tout sous les premières couleurs de l'automne et un ciel radieux. Un arrêt déjeuner pris au restaurant « Base Camp Lodge » de Bourg-Saint-Maurice permettait à tout le monde de faire une pause et de recharger les batteries pour la deuxième partie du parcours ! L'après-midi, les participants sont repartis vers Sallanches *via* la célèbre et incontournable route des Grandes Alpes. Le Cormet de Roselend, le col des Saisies étaient tout d'abord au programme, puis les balcons de Combloux avant le final vers Sallanches. Afin de préserver les mécaniques, les pilotes, et surtout l'aspect convivial d'une telle journée, un arrêt était prévu au cours de l'après-midi, du côté de Flumet. La dernière descente depuis Cordon offrira encore de belles sensations et un panorama sublime jusqu'à Sallanches, lieu d'arrivée de la Classic Car, après 250 kilomètres parcourus tout au long de la journée. Se sont ensuivis la traditionnelle remise des prix du quiz et le cocktail de clôture de l'évènement, moment privilégié permettant aussi de remercier la vingtaine de bénévoles qui, autour de Benjamin Huguet, auront contribué au bon déroulement de cette belle édition.

Le Cormet de Roselend et la pause photo incontournable.

Plusieurs facteurs auront concouru à faire de cette 12e édition l'une des plus belles des dernières éditions vécues : une organisation parfaitement rodée, un parcours varié, très scénique et au kilométrage idéal, des routes inédites offrant des paysages somptueux, des prestataires de qualité, l'engouement de plus en plus fort des participants pour la conduite des modèles Classics, et le quiz qui remporte chaque année l'adhésion du plus grand nombre !

Ne reste plus qu'aux organisateurs à trouver de nouvelles routes et de nouvelles étapes pour que l'édition 2026, 13e du nom, soit à nouveau un bel évènement dans le calendrier des évènements Classic de notre marque favorite ! ■

VAINQUEURS QUIZ

1re place :
Sébastien REY et Sandrine FAVRE
2e place :
Bruno SAMSON et Franck BOUZON
3e place :
Philippe et Isabelle SARRON

GUIDE D'ACHAT

CAYMAN R 987

Beaucoup de mordant

SOUVENT CONSIDÉRÉ COMME LE PRÉDÉCESSEUR DES EXCELLENTS CAYMAN GT4, LE CAYMAN R EST POURTANT ASSEZ MÉCONNU, VOIRE MAL COMPRIS. C'EST DOMMAGE, VOUS PASSEZ VRAIMENT À CÔTÉ DE QUELQUE CHOSE...

TEXTE **THOMAS SCHENCK** - PHOTOS **MAXIME TEFF**

J'aimerais beaucoup organiser un dîner entre Porschistes et demander à chacun ce qu'il pense du Cayman R, je pense que la conversation serait fascinante. Parlez de la GT3, et à peu près tout le monde aura un avis unanime et dithyrambique sur cette machine à rêves. Mais le Cayman R ? Que voilà une Porsche singulière qui suscite la curiosité, l'intérêt, mais également un peu d'incompréhension. Est-ce une mini GT3 ? Est-ce une Clubsport ? Difficile à établir. On saisit que c'est un Cayman un peu plus sportif, un peu plus extrême, *a priori* pensé pour la piste. Et qu'en plus, il est rare, qu'il a un petit côté collection. Mais à qui s'adresse-t-il vraiment ? Et pour quel usage ? Vous allez le voir, c'est une sportive assez remarquable au volant de laquelle j'ai pris un plaisir fou. J'ai même été surpris de m'éclater à ce point. Mais avant cela, nous devons parler du petit quelque chose qui empêche le Cayman R d'être vraiment bien compris. En fait, c'est une voiture qui n'a pas forcément été bien positionnée à sa sortie. Une affaire de marketing dont m'ont fait part plusieurs professionnels au fil des ans, et qui s'est vérifiée une fois de plus. Bastien Duchamp, le codirigeant de la Villa Rose, lors d'une discussion à ce sujet, estime que ce n'est pas un GT4. C'est une voiture avec une configuration esthétique plus affûtée, des freins de Cayman S, une suspension rabaissée, un peu plus de puissance et un look plus sportif. Mais dites-moi, est-ce que ça ne ressemblerait pas à la recette des Cayman GTS ? Bastien opine et trouve que la comparaison est plutôt juste. À un détail près : en relisant la fiche technique du Cayman R, on découvre qu'il est tout de même 55 kg plus léger que le Cayman S. Du moins, dans sa configuration la plus légère, qui inclut les sièges baquets en carbone et l'absence de clim. Le reste de l'allègement ? Il tient à des portes en aluminium, un peu moins d'insonorisants et quelques éléments retirés dans l'habitacle, comme la casquette au-dessus des compteurs ou les poignées de porte remplacées par des lanières rouges. De ce fait, on ne peut pas non plus parler de précurseur du Cayman GTS. Il serait plutôt dans une case à part, celle de la lignée des Clubsport : ces sportives Porsche avec un peu d'allègement supplémentaire et de sportivité en plus. Le problème, c'est que si vous l'achetez en pensant acheter un « bébé GT4 », vous allez être déçu. Et si vous l'achetez en pensant acheter un « quasi-GTS », ça ne va pas le faire non plus. Le Cayman R est un cas à part, avec une recette qui devrait être soigneusement réétudiée tant elle est savoureuse.

Les moustaches au bas du bouclier et les cerclages noirs de phares font partie des signes distinctifs du Cayman.

LA CONFIGURATION, UN CHOIX QUI COMPTE

La configuration de cet exemplaire est originale, non par le côté criard de la couleur, mais parce que la combinaison de teintes est plutôt élégante >>

Jantes allégées, identiques au Boxster Spyder.

L'aileron arrière est fixe.

Les rétros et prises d'air sont peints en noir ou en gris en fonction de la couleur extérieure.

Les feux arrière du phase 2 sont plus effilés.

UN PEU D'HISTOIRE

Le millésime 2011 est le dernier vrai millésime de la génération 987. Un millésime qui commence avec la présentation des versions Black Edition. Le Cayman R, une déclinaison pistarde du Cayman, fait son apparition dès le mois de novembre 2010.

Son moteur reprend la base du Cayman S, mais il gagne 10 ch. Il produit donc 330 ch à 7 400 tr/min, et 370 Nm à 4 750 tr/min. Les accélérations sont légèrement meilleures que celles d'un Cayman S, mais c'est surtout sur piste qu'il fait la différence. Il a signé un magnifique 8'03" sur la Boucle Nord du Nürburgring, ce qui représente 10 secondes de moins qu'un Cayman S.

De série, le Cayman R est équipé d'une boîte manuelle à 6 rapports, qui se différencie par la présence d'un différentiel autobloquant de série. Il est également possible de commander la boîte PDK. Sa cartographie a fait l'objet d'une reprogrammation qui rend ses réglages un peu plus sportifs. Elle est ici obligatoirement associée au volant Sport avec palettes au volant. Paradoxalement, le pack Sport Chrono reste une option. Les suspensions ont été abaissées de 20 mm, les ressorts sont plus courts avec des réglages plus durs en détente, mais des réglages identiques au Cayman S en compression. Les amortisseurs Bilstein ont été fabriqués sur mesure, ils sont complétés par de nouvelles barres stabilisatrices. Il est monté sur des jantes de 19 pouces « Boxster Spyder », et les freins sont identiques à ceux du Cayman S. Ce n'est pas un handicap dans la mesure où le Cayman R de série a perdu 55 kg par rapport à un Cayman S, ce qui place son poids à vide à 1 295 kg précisément. Le gain de poids est lié à la suppression de la clim (–12 kg), à l'usage de portes en aluminium (–15 kg), à l'utilisation de sièges baquets en carbone (–12 kg), aux jantes (–5 kg), le reste provenant de la suppression du système audio, des vide-poches et des porte-gobelets. À l'intérieur, il n'y a pas de clim de série, pas de système audio, les poignées de porte sont remplacées par des sangles, les vide-poches sont remplacés par des mousses anticollision, et la visière supérieure du bloc d'instrumentation a été retirée. Il était possible d'avoir la climatisation et le pack audio gratuitement sur demande. L'habillage latéral des sièges est en cuir, la partie centrale est en Alcantara. L'habillage en Alcantara sur le volant, le levier de vitesse et le levier de frein à main est une option. Les fonds de compteurs sont noirs, et le cerclage des compteurs est couleur aluminium. La grille du sélecteur de vitesse est peinte en rouge. En fonction de la couleur de l'habitacle que vous aviez choisie, les sangles d'ouverture des portes et les ceintures de sécurité étaient rouges ou noires.

Il se différencie d'un Cayman S par des détails assez subtils que les connaisseurs identifieront. Mais le quidam n'y verra aucune différence. En cela, il a su rester discret.

voire luxueuse, et détonne sur une auto à la philosophie sportive. Mais ça marche, et c'est superbe. Avec la boîte PDK et les sièges Sport standards, ce Cayman R joue plutôt la carte de la version sport-confort. Les éléments peints en couleur carrosserie se marient parfaitement à l'habitacle en cuir beige, et cela offre un contraste étonnant mais très réussi. Certes, le Cayman R est aujourd'hui plus recherché en Vert Péridot, mais cette combinaison lui va à ravir. Elle nous permet de rappeler qu'il est rare que quelques équipements puissent changer à ce point l'agrément d'une même voiture. Un Cayman R en sièges Sport et PDK n'a pas tout à fait la même philosophie qu'un Cayman R muni d'une boîte manuelle et de sièges baquets. De fait, soyez attentif au choix que vous ferez dans la configuration, afin qu'ils correspondent bien à l'usage que vous comptez faire de votre Cayman. En vous glissant dans les sièges (ou les baquets, c'est selon), vous retrouverez une vraie ambiance Porsche. C'est cossu, qualitatif, et il y a ici un petit soupçon d'ambiance en plus grâce aux lanières colorées, ainsi qu'aux éléments intérieurs peints. Ces derniers sont en option, mais ils apportent du contraste et un aspect plus qualitatif à l'habitacle. Pourtant pas particulièrement fan des intérieurs en cuir beige, j'avoue être totalement séduit par celui-ci, peut-être parce qu'il tranche un peu dans une auto à la vocation *a priori* plus sportive que luxueuse. C'est bon, vous vous y voyez ? Parce que bon, ça commence à me démanger très fort de tourner la clé de contact. >>

DES TEINTES QUI FONT L'HISTOIRE : VERT PÉRIDOT MÉTALLISÉ 2S1

Par Dominique Maroni

« Le Cayman R annonce la couleur dès le début. Sa teinte Vert Péridot métallisé (de série) est une véritable profession de foi en l'honneur d'une aventure sans compromis. » C'est avec ces mots que débute la présentation du 987 Cayman R dans la brochure commerciale qui lui est consacrée. Peridot metallic (en anglais), une teinte de présentation devenue la signature chromatique indélébile du Cayman R. « R comme Radical », indiquait le document. « R comme Rebelle », pourrait-on ajouter, en découvrant sa tenue de combat ! Un vert olive métallisé aux reflets dorés. Une couleur si étonnante, que l'ami Marc Joly m'envoya une photo du Cayman R dès réception du dossier de presse. Un cas unique. Je me souviens encore de l'endroit où je me suis arrêté sur le bord de la route qui longe le Lot à la sortie d'Espalion, intrigué par ce message matinal. Un vrai choc visuel ! Avec une question immédiate : Péridot… quésaco ? Une pierre semi-précieuse m'avait répondu madame Google. Quinze ans sont passés, et ces minutes restent gravées intactes dans ma mémoire. Étonnant… Il faut avouer que rares sont les couleurs de lancement aussi marquantes dans l'histoire chromatique de Porsche. Marc Joly évoque bien sûr la couleur Vert Péridot dans son billet de présentation (*Flat 6* – décembre 2010), et il s'interroge sur la plus-value des « teintes sortant de l'ordinaire » dans l'avenir. Voici la réponse en 2025. Huit Cayman R sont à vendre sur le site européen de référence. L'exemplaire le plus cher (85 000 euros) est Vert Péridot, mais il ne compte que 25 000 kilomètres. À kilométrage égal (60 000-70 000), un exemplaire Vert Péridot est (environ) 10 000 euros plus cher que son jumeau en Blanc Carrara. Peut-être un peu exagéré, mais oui, il y a une prime à la couleur Vert Péridot à kilométrage égal. C'est logique tant cette couleur est attachée au Cayman R. La configuration Gris Météor métallisé/cuir Beige Sable du Cayman R objet du Guide d'achat en est le parfait contre-pied. Un rebelle en costume trois pièces.

NUANCIER CAYMAN R

Le Cayman R fait l'objet d'une brochure commerciale (09/2010) et d'un nuancier qui lui sont propres. Pas moins de 16 teintes extérieures sont disponibles.

MILLÉSIME 2011

COLORIS EXTÉRIEURS

TEINTES UNIES	RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS, PRISES D'AIR LATÉRALES, MONOGRAMME CÔTÉ CONDUCTEUR ET LAME DE L'AILERON
Noir	Aluminium
Rouge Indien	Noir
Jaune vitesse	Noir
Blanc Carrara	Noir
TEINTES MÉTALLISÉES	**RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS, PRISES D'AIR LATÉRALES, MONOGRAMME CÔTÉ CONDUCTEUR ET LAME DE L'AILERON**
Vert Péridot (gratuit)	Noir
Noir Basalte	Aluminium
Argent Platine	Noir
Marine	Aluminium
Macadamia	Aluminium
Gris Météor	Aluminium
Bleu Aquatique	Aluminium
TEINTES SPÉCIALES MÉTALLISÉES	**RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS, PRISES D'AIR LATÉRALES, MONOGRAMME CÔTÉ CONDUCTEUR ET LAME DE L'AILERON**
Crème	Noir
Argent GT	Noir
Rouge Rubis	Aluminium
Améthyste	Aluminium

COLORIS INTÉRIEURS

TEINTES DE SÉRIE ALCANTARA-SIMILICUIR CUIR	CEINTURES DE SÉCURITÉ ET DES SANGLES DE PORTES
Noir	Rouge
INTÉRIEUR CUIR	**CEINTURES DE SÉCURITÉ ET DES SANGLES DE PORTES**
Beige Sable	Rouge
Noir	Rouge
CUIR NATUREL	**CEINTURES DE SÉCURITÉ ET DES SANGLES DE PORTES**
Rouge Carrera	Noir

Avec la boîte PDK, vous avez automatiquement le volant à palettes.

La jante du volant est en cuir, mais était également disponible en Alcantara.

Le choix des sièges et de la boîte a beaucoup d'influence sur l'ambiance à bord et l'agrément de conduite.

Bizarrement, le pack Sport Chrono restait une option.

Nous avons ici les habillages en cuir et une console centrale peinte en couleur carrosserie.

La boîte PDK est parfaitement adaptée au Cayman R.

UN PETIT AIR DE LOTUS

La tonalité au démarrage reste aussi typiquement Porsche, et le « vrap » au démarrage vous met dans l'ambiance. Dommage qu'il se calme un peu vite et qu'il revienne sur une note plus discrète, mais ça ne va pas durer. Les Boxster et Cayman génération 987 ont effectué un grand bond en avant en matière de sonorité, et le Cayman R va vite nous montrer qu'il en constitue l'apothéose.

Sur les petites routes sinueuses, la légèreté du Cayman R fait des merveilles.

L'échappement Sport offre une sonorité généreuse. Une option très recommandée.

En attendant, même à basse vitesse, il y a une vraie sensation de légèreté qui se dégage du Cayman R. Et c'est normal : c'est l'une des voitures de route les plus légères jamais produites par Porsche. Difficile de dire à quoi on le sent, mais on le sent. Une réponse de la direction, une réactivité en hausse… c'est très subtil, mais le retour d'information que vous recevez est celui d'une auto conçue pour répondre rapidement et sautiller avec agilité. Mais ça, nous le vérifierons plus tard.

Sur les trajets autoroutiers, il n'y a pas grand-chose à dire : le Cayman répond parfaitement et, avec la boîte PDK en mode automatique, rien de particulier à signaler. Si ce n'est son seul vrai défaut : son échappement Sport bourdonne fort entre 2 200 et 3 000 tr/min, et un son sourd envahit l'habitacle. Sur de longs trajets, c'est pénible, car cela vient résonner littéralement dans les oreilles. Autre point important : il était possible de commander le Cayman R sans climatisation à l'époque, pour avoir la configuration la plus radicale. Mais j'aurais bien du mal à vous le conseiller sous prétexte d'avoir la version la plus extrême. Cela le rend tout simplement >>

L'AVIS DE MARC JOLY

LE PREMIER ESSAI

La présentation presse s'est déroulée à Majorque, et a été racontée par notre correspondant Ian Kuah dans notre n° 242. De mon côté, j'ai découvert le Cayman R en double dose au printemps 2011, d'abord en faisant mon parcours complet d'essai au volant d'un magnifique exemplaire Vert Péridot prêté par Porsche France (près de 900 kilomètres), puis en réalisant un comparatif, paru dans notre 244, entre le Boxster Spyder et le Cayman R. Ces deux modèles nous avaient été prêtés par le Centre Porsche Lyon, et nous avions pu suivre toute la Savoie Cup en passant constamment de l'un à l'autre. Un comparatif exceptionnel de 680 kilomètres sur les routes des Alpes. Un merveilleux souvenir. J'avais regroupé, en un seul sujet, toutes les sensations ressenties lors de l'essai complet puis lors du comparatif, qui fut remporté, pour la petite histoire, par le Cayman R.

Ce que je retiens surtout de ces premiers essais, c'est cette impression qu'autant le Boxster que le Cayman avaient franchi un cap. Pour la première fois, Porsche leur offrait une définition vraiment sportive. Paradoxalement, le Boxster Spyder 987 ne rencontra pas beaucoup de succès, alors qu'il est aujourd'hui devenu un modèle-culte, tandis que le Cayman R est un peu resté dans l'oubli, sans doute éclipsé par le succès du GT4. Pourtant, j'avais été bluffé par son efficacité, qui m'avait permis de me tirer des bourres homériques avec des GT3 sur des petites routes de montagne. Ce que j'avais écrit était d'ailleurs clair : *« Le Cayman R est une véritable petite GT3, sans les désagréments de celle-ci sur mauvaises routes. Précis, efficace, rivé au sol, joueur juste ce qu'il faut, il nous a vraiment impressionnés ! »*

Et puis, j'avais craqué sur la couleur Vert Péridot, une merveille !

AVEC LE RECUL

Chaque fois que je croise un Cayman R dans une sortie, j'ai toujours une petite émotion, tant les kilomètres que j'ai pu parcourir à son volant sont marqués par des souvenirs forts. J'étais tellement heureux de voir le Cayman franchir le pas de la sportivité ! Certes, le GT4 a mis la barre bien plus haut, mais l'achat d'un R, aujourd'hui, a vraiment du sens. C'est un authentique collector, bien plus rare qu'un GT4 ! Il faut juste regretter qu'il ne soit pas plus affirmé esthétiquement. On reconnait immédiatement un R lorsqu'il est Vert Péridot (et je le trouve toujours aussi beau dans cette teinte !), mais on peut parfois avoir un petit doute s'il est blanc ou noir. Seul l'aileron permet alors de spontanément le distinguer.

Mes conseils ? Puisqu'on est sur un modèle sportif, si vous en trouvez un avec le minimum d'options, n'hésitez pas, vous serez dans le vrai, en raccord avec ses sièges baquets de série. J'aurais aussi une préférence pour la boîte manuelle, afin de faire encore plus corps avec la machine. Mais si vous trouvez une PDK, il faut impérativement qu'il y ait aussi le pack Sport Chrono. Et bien sûr, l'indispensable échappement Sport, qui offre une vraie sonorité au Cayman R, un modèle terriblement attachant. Et tant qu'à faire, trouvez-en un en Vert Péridot, même si les goûts et couleurs ne se discutent pas… Au final, vous aurez le roi des Cayman 987, n'ayant pas grand-chose à envier au 981 qui lui a succédé.

Le coffre arrière propose un volume de chargement très généreux, qui permet des départs en vacances bien chargés. C'est l'un des atouts du Cayman.

Le plus gratifiant ? Cette sensation de pouvoir exploiter pleinement tout le potentiel d'une voiture légère et communicative.

invivable. Pensez au jour où vous partirez en week-end et où vous roulerez en plein été par 32 degrés dehors : votre Cayman deviendra une étuve, et vous allez le détester.

Maintenant, parlons des choses vraiment intéressantes : les petites routes ! Basculez le Cayman en mode Sport ou Sport Plus, et la boîte ajuste instantanément son comportement pour vous offrir des passages de vitesse plus rapides et vous permettre d'exploiter le plein potentiel du moteur jusqu'à son régime maximal. Le Cayman vous régale par l'équilibre de son châssis. Il est vraiment facile et vous pouvez enchaîner les virages sans trop vous inquiéter de quoi que ce soit. Le train avant se place là où vous le souhaitez, il n'y a pas de sous-virage et, si vous êtes bons, vous pourrez même amorcer de petites glisses sans danger tant il est prévenant. J'exagère un peu, mais la sensation de légèreté et la facilité avec lesquelles il avale les enchaînements de virages rappellent la philosophie des Lotus Elise ou Exige. Avec toutefois un peu plus de poids, car vous avez du confort, de la place à bord et une vraie polyvalence, à l'inverse des Lotus.

Le moteur est un régal total. La sonorité, avec l'échappement Sport et le moteur atmosphérique, emplit l'habitacle : c'est assez sonore pour vous régaler d'un moteur rageur qui aime grimper dans les tours, sans jamais devenir assourdissant en conduite sportive. Le châssis offre la fermeté qu'il faut sans brasser les lombaires, et les freins sont impeccables puisque la voiture est d'une grande légèreté.

En matière d'accélération, c'est véloce, il n'y a rien à dire là-dessus, et les 330 ch font le travail. Mais parlons-en : l'un des reproches qu'on pourrait lui faire, c'est justement d'être un peu sous-motorisé – on se dit qu'il pourrait encaisser 50 ch de plus. C'est vrai. Mais dire qu'il est sous-motorisé, c'est mal poser le problème. Rappelons que le R n'est pas un GT4. Il n'est pas fait pour tourner à Spa ou au Castellet. Vous allez y fusiller les freins, et là, oui, la puissance sera trop juste pour vous amuser. Mais sur des tracés sinueux comme Lurcy-Lévis ou La Bresse, il est comme à la maison et vous permettra de travailler ce qu'il y a de plus gratifiant : le pilotage, le vrai.

Enfin, je vois un sérieux avantage au fait de ne pas avoir plus de puissance : vous avez en permanence la sensation de pouvoir exploiter la totalité du potentiel de la voiture. Mettez une 992 GT3 sur les petites routes de montagne de l'arrière-pays lyonnais, vous l'exploiterez peut-être à 25 %. Mais elle va rebondir sur toutes les bosses, vous allez arriver dans les épingles à l'allure d'un Rafale et faire peur à l'autochtone qui descend la mon- >>

La sonorité, la précision et l'équilibre du Cayman R en font un modèle particulièrement amusant. Il rappelle qu'il n'y a pas besoin d'avoir 500 ch pour s'éclater au volant.

tagne dans sa C3. Avec le Cayman R, rien de tout cela. Vous sollicitez l'intégralité des 330 ch, placez une auto faite pour ça, et atteignez des vitesses qui permettent à un humain normalement constitué de ne pas être dépassé. C'est drôle, c'est gérable, vous vous donnez à fond, c'est la définition même d'une bonne voiture de sport sur les petites routes. A-t-on besoin de 390 ch ? Pas dans ces conditions.

SON VRAI ADVERSAIRE ? SA DESCENDANCE

Le seul problème du Cayman R, c'est qu'il a été un peu survendu et qu'on s'est mis en tête que c'était un « baby GT4 ». Alors qu'il relève plutôt de la philosophie des Clubsport : une sportive proche du modèle de série, avec du poids en moins, des sensations en plus, et affûtée juste ce qu'il faut pour attaquer sur les routes sinueuses. Le tout, en boîte manuelle ou PDK, avec ou sans baquets, et avec assez de place dans ses deux coffres pour partir dix jours en vacances entre mer et montagne.

J'ai enfin compris le Cayman R, et je pense que c'est l'une des meilleures sportives modernes proposées par Porsche. Son dernier et ultime problème ? Les alternatives. Car pour le même prix, on peut aussi acquérir un Cayman S 981 plus moderne, certes moins puissant et plus filtré, mais plus polyvalent, plus facile à revendre et plus efficace. Le Cayman R lui oppose des sensations plus authentiques, une vraie originalité, une rareté certaine, un nuancier bien plus amusant et un potentiel de collection qui commence à se manifester. Choisirez-vous la polyvalence, la facilité et la modernité, ou plutôt la rareté, le caractère et la légèreté ? C'est une question de philosophie, et je dois bien avouer que si le choix m'était donné, il y aurait de quoi tergiverser un moment. Cependant, en rendant les clés du Cayman R, je me suis gratté la tête en me demandant quelle était la dernière fois qu'une sportive m'avait semblé aussi amusante et communicative. Cela n'arrive pas tous les jours, même chez Porsche. Et rien que pour cela, le Cayman R mérite toute votre considération. Quel plaisir… ■

Les coques de sièges peintes sont une option. Le contraste entre le Gris Météor et le beige est très réussi.

LES PLUS
- Vraie sensation de légèreté
- Châssis et direction communicatifs
- Look un peu plus sport

LES MOINS
- On aimerait un peu plus de puissance
- Le Cayman S 981 lui fait de l'ombre
- Un peu cher

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

François a possédé un Cayman R pendant deux ans. Il n'a pas hésité à faire beaucoup de piste avec, principalement sur des circuits comme le Vigeant ou le circuit de Haute Saintonge. *« Le Cayman R a été ma quatrième Porsche. Je l'ai acheté en remplacement d'une 996 GT3 que j'ai beaucoup utilisée sur circuit, je souhaitais découvrir une Porsche plus moderne. Le Cayman R s'est avéré parfait pour la piste et plus encore pour se défouler sur petites routes. J'ai beaucoup apprécié ses atouts : petit, bien équilibré et agile avec son moteur central arrière, un châssis rigoureux et des réglages affûtés, ce qui le rend parfait pour piloter sans se faire peur. Même si l'on ressent une légère sous-motorisation lorsqu'on descend des 380 ch de la 996 GT3, ses 330 chevaux suffisent largement pour procurer de vraies sensations, il n'y a pas besoin de plus pour se faire plaisir sans se faire peur. Et pour cause, je n'ai jamais autant fait crisser les pneus qu'avec ce petit bolide ! L'intérieur est à l'avenant : j'avais les sièges baquets, la boîte PDK qui laisse les mains libres, échappement Sport… une configuration plutôt typée piste, ce qui me correspondait. Si je devais faire quelques critiques, je note bien deux détails qui m'ont parfois gêné. D'abord, l'échappement Sport, actif en permanence, produit un son très grave à vitesse stabilisée (environ 130 km/h), ce qui devient fatigant sur les trajets autoroutiers vers les circuits. Enfin, les suspensions Sport, elles aussi permanentes, rendent la voiture assez ferme sur routes abîmées ou irrégulières. En définitive, je garde le souvenir d'un vrai karting pour qui veut attaquer et s'amuser, mais d'une planche un peu raide pour qui veut simplement "cruiser". Si je devais donner un conseil à celui qui envisage de craquer, je pense qu'il faut bien choisir les options sur un modèle aussi exclusif. »*

GUIDE PRATIQUE

LA COTE

Cela fait trois ans que la cote du Cayman R est stable, avec une cote Flat 6 fixée à 67 000 €. Cela dit, sur une période plus longue, on observe que le Cayman R a monté. Il était à 59 000 € en 2020, et 64 000 € en 2022. Trois critères principaux vont influer sur le prix : la couleur, le kilométrage et la qualité du dossier. Il y a une prime sur les couleurs originales, et le Vert Péridot est de plus en plus recherché. Les blancs souffrent un peu plus, car il y en a beaucoup. En fouillant un peu dans les annonces, le plus cher que l'on trouve est noir, avec 55 000 kilomètres, et affiché à 72 900 €. En allant à l'étranger, deux exemplaires Vert Péridot dépassent les 70 000 €. Un exemplaire gris avec 77 000 kilomètres est proposé à 58 750 €. Globalement, les prix oscillent entre 58 000 € et 74 000 €.

2020	2021	2022	2023	2024	2025
59 000 €	60 000 €	64 000 €	67 000 €	67 000 €	67 000 €

L'ENTRETIEN

PETIT ENTRETIEN
Périodicité : 20 000 km, 60 000 km, 100 000 km, 140 000 km.
À faire : vidange, remplacement des filtres, contrôle des niveaux et des courroies, remplacement des bougies, contrôle des durites.

GRAND ENTRETIEN
Périodicité : 40 000 km, 80 000 km, 120 000 km, 160 000 km.
À faire : vidange, remplacement des filtres, contrôle des niveaux et des courroies, remplacement des bougies, contrôle des durites, contrôle du circuit de freinage et de la direction assistée, remplacement de l'huile de boîte, contrôle du système d'échappement, de la transmission et du jeu axial de la roue.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES CAYMAN R	
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée	3 436 cm^3
Alésage x Course	97 x 77,5 mm
Puissance	330 ch à 7 400 tr/min
Couple	370 Nm à 4 750 tr/min
Rapport volumétrique	12.5 :1
Lubrification	Carter sec intégré
Injection	Injection directe DFI
Carburant	SP 98
Capacité du réservoir	64 litres
Capacité du réservoir d'huile	7,5 litres
Poids à vide (PDK)	1 295 kg (1 320 kg)
Consommation en cycle mixte	NC
0-100 km/h	5,0 s en boîte mécanique 4,9 s en PDK 4,7 s en PDK Sport Plus
Vitesse max	282 km/h en boîte mécanique 280 km/h en PDK
Prix TTC à l'époque	71 599 €
Prix neuf TTC en tenant compte de l'inflation	90 581,69 €

LES OPTIONS

Le catalogue des options n'était pas particulièrement épais, mais on peut tout de même y déceler quelques choix très recommandables. D'abord, le pack Sport Chrono Plus (640) qui nous semble tout à fait indispensable si vous choisissez la PDK, car il vous permettra de profiter du mode Sport Plus. Ensuite, l'échappement Sport (XLF) est également conseillé. L'assistance parking à l'arrière (635) est pratique, et le pack intérieur couleur carrosserie (805) amène un vrai plus esthétique. La boîte PDK (250) est tout aussi adaptée que la boîte manuelle. Enfin, il ne vous restera plus qu'à trouver la bonne couleur, qui a un vrai impact sur le prix.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les petites lames à l'avant du Cayman R et l'aileron arrière n'ont l'air de rien et pourtant, ils ont un réel intérêt aérodynamique. Leur présence a permis de réduire la portance sur le train avant de 15 %, et de 40 % sur le train arrière.

CONSEILS DU PRO

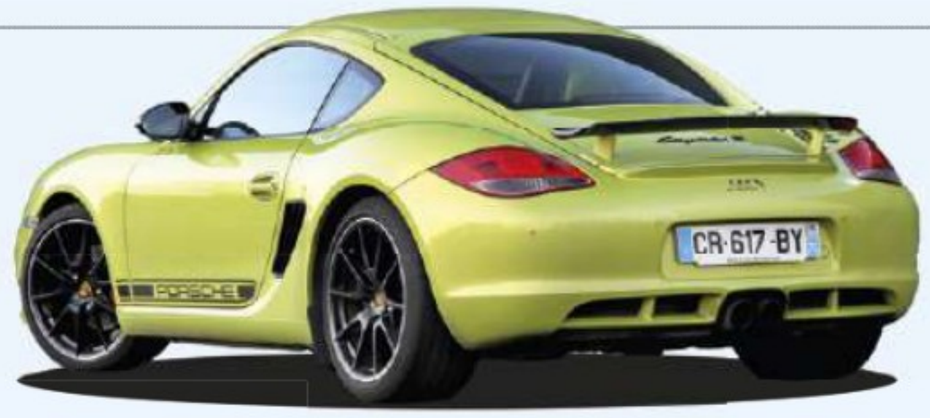
Bastien Duchamp, co-dirigeant de La Villa Rose, spécialiste Porsche à Chaponnay, nous livre ses conseils. L'auto qui illustre ces lignes est à vendre dans son show-room.

« Il existe plusieurs sous-marchés autour du Cayman R. Certains modèles sont équipés de sièges baquets, d'autres non. C'est un peu le même principe que pour les GT3 : certains ont la boîte mécanique, d'autres la boîte PDK. Au final, on peut presque considérer qu'il y a quatre combinaisons distinctes : baquets avec boîte PDK, baquets avec boîte mécanique, sièges classiques avec PDK, et sièges classiques avec boîte mécanique. Tout cela sur un marché déjà étroit. C'est aussi pour cette raison que ces voitures prennent parfois plus de temps à se vendre. Il faut rester attentif à l'usage qui a été fait du véhicule, en particulier si la voiture a été fréquemment utilisée sur circuit. L'élément clé à surveiller, ce sont les freins – surtout les freins arrière – car ce sont les mêmes que ceux du Cayman S. Cela dit, il n'y a pas lieu de s'inquiéter si la voiture a roulé sur piste, à condition que l'entretien ait été réalisé sérieusement. Concernant les demandes les plus courantes, notamment en matière de couleur, on observe des préférences assez marquées. Certaines teintes atypiques attirent l'attention sur le Cayman R. Le Vert Péridot, par exemple,

est une couleur très demandée, car elle a été utilisée pour le lancement du modèle. Les sièges baquets relèvent davantage du style que de l'usage prévu. Ils sont plus adaptés à une conduite sur circuit, même si l'on peut très bien aller sur piste avec des sièges Sport classiques. Bien sûr, on est moins bien maintenu, mais la voiture reste plus polyvalente. Cela peut être un critère important pour quelqu'un qui veut une voiture utilisable au quotidien. Il existait également une option gratuite à l'époque : la suppression de l'autoradio et de la climatisation. Personnellement, j'ai refusé d'acheter un Boxster Spyder dans cette configuration. Cela s'appliquerait aussi à un Cayman R. À mon sens, retirer la climatisation, c'est clairement poser une limite à l'usage de la voiture, et, peut-être, à sa revente. Nous n'avons jamais rencontré de problèmes de cylindres rayés sur les 987 phase 2. Ce sont des voitures très fiables. »

OÙ L'ACHETER ?

On ne les trouve plus en Centre Porsche, et ce n'est pas faute d'avoir cherché, même en Allemagne. Bien sûr, tout est possible et cela peut arriver, mais ce n'est pas trop le genre de modèle que l'on trouve régulièrement dans le réseau officiel, surtout pour une auto qui va fêter ses quinze ans. C'est un peu ancien pour les centres Porsche. La meilleure option est de passer par des spécialistes indépendants. Ils connaissent bien le modèle, ce qui va beaucoup faciliter les choses, car il s'agit d'un petit marché. Il existe également des modèles proposés par des particuliers. Ils seront en général un peu moins chers. Cela dit, un professionnel vous vendra une voiture révisée et garantie, ce qui vous épargnera pas mal de frais par la suite. C'est un vrai confort. Reste la difficulté de trouver la bonne configuration. Avec ou sans baquets, avec ou sans PDK : ce sont ici les deux vrais critères qui influent sur le choix des clients.



À LIRE ET À RELIRE

N° 238 : Présentation
N° 242 : Premier essai
N° 244 : Comparatif Boxster Spyder 987 *vs* Cayman S 987
N° 251 : Carnet de voyage en Californie
N° 283 : Essai circuit avec trois autres Porsche
N° 286 : Comparatif Cayman R *vs* Cayman GTS 981
N° 332 : Guide d'achat
Hors-série 2025 – Conseils d'achat à moins de 80 000 €

UN ŒIL SUR LA CONCURRENCE

Les critères retenus ce mois : coupés 2 places de puissance équivalente au Cayman R.
(Étude réalisée avec l'aide de Bertrand Nargaud)

	CAYMAN R	AUDI TT RS	BMW Z4	NISSAN 370 Z
Moteur	6 cylindres - 3 436 cm³	5 cylindres - 2 480 cm³	6 cylindres - 2 979 cm³	V6 – 3 696 cm³
Puissance	330 ch à 7 400 tr/min	340 ch à 5 400 tr/min	340 ch à 5 900 tr/min	331 ch à 7 000 tr/min
Poids	1 295 kg	1 450 kg	1 600 kg	1 496 kg
Vitesse max	282 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Prix	71 199 euros	60 400 euros	62 800 euros	40 900 euros

Le nouveau Centre Porsche Roissy

(RÉ)OUVRE LES PORTES DE LA PASSION

À Roissy, un nouveau lieu réservé à la passion Porsche vient d'être inauguré en ce début d'automne. Le Centre Porsche Roissy ne se contente pas de la vente de véhicules, ici, une expérience unique et passionnante est proposée à chaque personne franchissant l'entrée de cette nouvelle histoire du groupe Sonauto. On vous fait visiter.

TEXTE ET PHOTOS **MAXIME TEFF**

Un participant pour le moins original.

UNE RENAISSANCE ATTENDUE

Cela n'aura pas échappé aux habitués, mais le Centre Porsche Roissy n'est pas si nouveau qu'il en a l'air. Et pour cause, en 2022, un incendie avait contraint la concession à la fermeture… Se sont ensuivis trois ans de travaux, pour un résultat des plus impressionnant. Exit l'expérience classique d'une concession automobile, le Centre Porsche Roissy ne fait rien comme les autres. Lors de la soirée d'inauguration à laquelle nous avons participé, le ton était donné dès l'entrée. Nous avons été accueillis par une Porsche 918 Spyder, sans compter la flotte de modèles Porsche Design Heritage exposés à l'extérieur, pour l'occasion. De la Targa 4S Heritage Design Edition, en passant par la 992 Sport Classic jusqu'à la plus récente 911 Spirit 70, vous en aviez pour tous les goûts. À l'intérieur du show-room principal, les espaces ont été aérés pour laisser place à la créativité des futurs propriétaires, en témoignent de larges bureaux destinés à la personnalisation des autos. Entre salles discrètes, propices à la conception de voitures sur mesure, et ateliers mécaniques encore immaculés, le groupe Sonauto a retroussé ses manches pour (re)faire de cette >>

Ambassadeur du Centre Porsche Roissy, l'acteur Franck Gastambide était présent lors de la soirée.

CONTACT

Centre Porsche
Roissy Groupe Sonauto
Route de Survilliers
95470 Saint-Witz
Tél. : 01 34 31 25 30
https://dealer.porsche.com/fr/roissy/fr-FR

concession un lieu incontournable de la passion automobile. Force est de constater que le pari est réussi. Sur place, nous avons clairement ressenti ce souhait de transmettre le goût de l'automobile au plus grand nombre. La présence de Porsche d'exception, rarement visibles aux yeux de tous, est un témoin de la volonté du groupe de partager cette passion à un maximum de personnes.

LA PASSION AU CŒUR DU PROJET

Et cette passion partagée est justement au cœur du Centre Porsche Roissy. Dans un petit atelier annexe attenant au hall principal se trouve un pont de levage, mais ici, pas de 911, le groupe a exposé une Carrera GT dans un noir profond. Dans le même esprit, un second bâtiment réservé

"Une histoire de rencontre et de partage"

MOHAMED HARKAT

aux Porsche d'occasion et anciennes offre tout de ce dont un passionné peut rêver : 356 C Cabriolet, 930 Turbo, 964 Turbo ou encore 996 GT2, vous avez le choix. Des passionnés, nous en avons également rencontré, dont Mohamed Harkat, Directeur du Centre Porsche Roissy. Ce dernier nous résume avec un grand enthousiasme ce lieu prêt à recevoir les passionnés : « *Les personnes qui entrent sont toujours bien accueillies, et qu'elles soient clientes ou non, notre objectif est qu'elles finissent toujours par revenir !* ». En échangeant davantage, nous comprenons rapidement la singularité de cette concession. Ici, ce n'est pas simplement la célébration d'un « bâtiment », mais bien celle d'une histoire, « *une histoire de rencontre et de partage* », ajoute Mohamed. Cette renaissance a également été rendue possible par une créativité et une motivation sans faille de la part de l'équipe féminine du centre, tient à souligner le directeur. Enfin, lorsque nous demandons à Mohamed Harkat de résumer l'esprit du Centre Porsche Roissy, sa réponse est claire et sans équivoque : « *Excellence, passion et émotion !* ». On

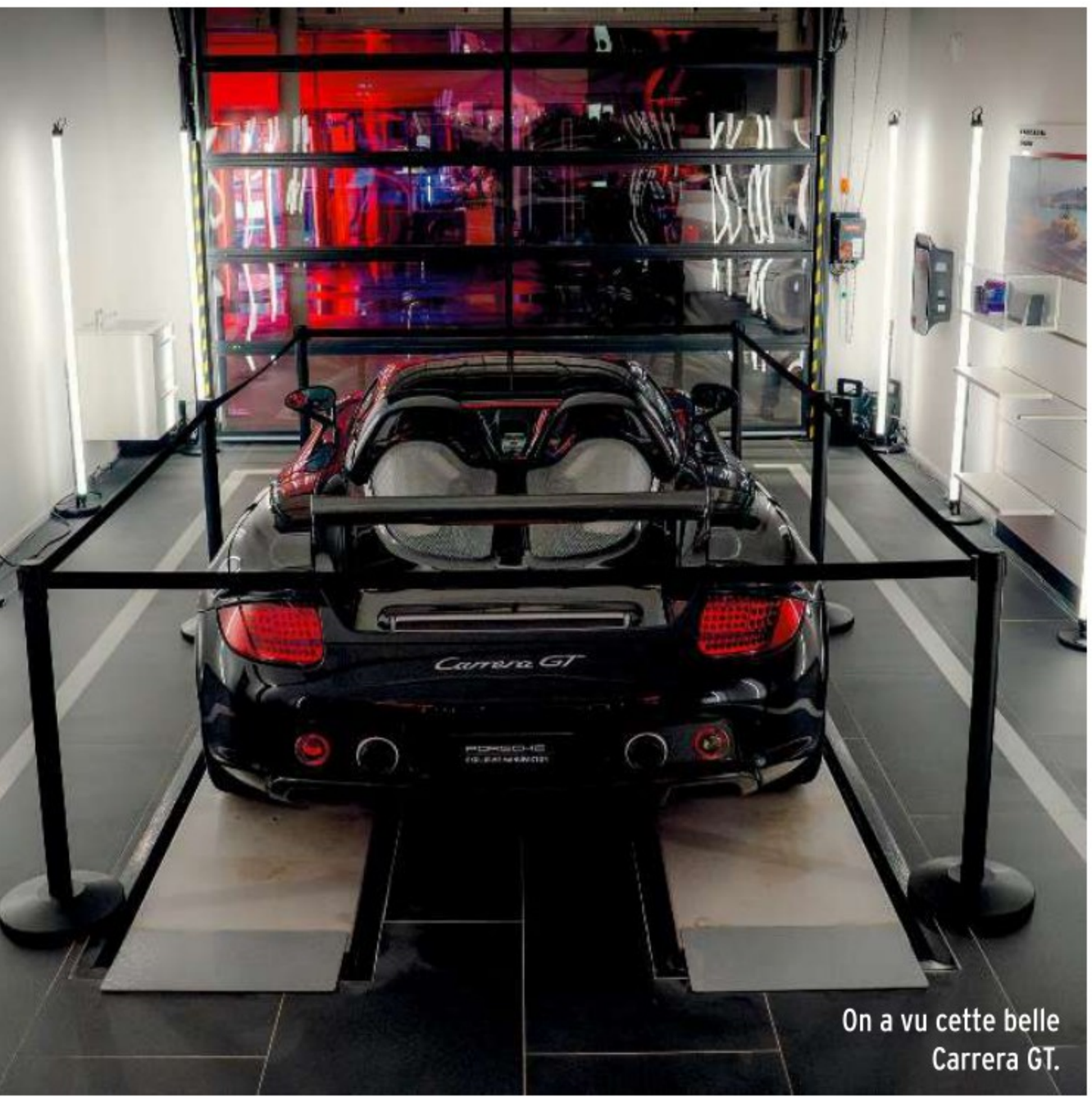
Nous avons profité de beaux alignements de voitures.

notera la présence inédite de l'acteur et réalisateur Franck Gastambide en tant qu'ambassadeur, lui aussi grand passionné de la marque de Stuttgart.

UN CENTRE PORSCHE SURPRENANT

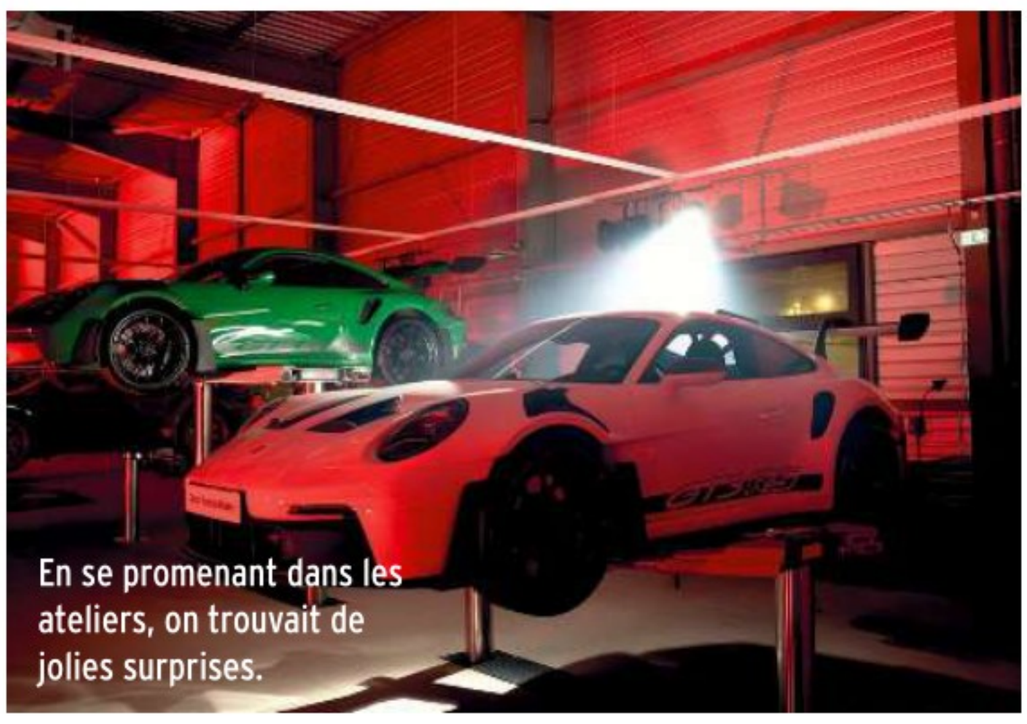
La polyvalence de cette concession Porsche est également au cœur de l'expérience client. Ici, le show-room principal est réservé aux véhicules neufs tandis que le bâtiment secondaire se positionne sur les véhicules d'occasion. En témoigne le label « Porsche Approved » apposé sur la façade, incarnant ce gage de qualité propre aux concessions de la marque. Plus tard, en fin de soirée, nous accédions avec quelques curieux aux ateliers du centre. Notre surprise fut alors immense en tombant nez à nez avec neuf GT3 RS ! Elles étaient toutes alignées et posées sur les ponts de levage de l'atelier, encore intactes. Ici, aucune d'entre elles n'avait de problème technique, mais le Centre Porsche Roissy avait réservé ce spectacle aux quelques indiscrets se rendant dans les ateliers… Le souci du détail ! Plus qu'une concession à l'aspect commercial, le Centre Porsche Roissy est un lieu de partage ouvert à tous. Véritable écrin de passion, cet endroit et l'équipe qui y travaille illustrent parfaitement la vision du groupe Sonauto. Conjuguer excellence, authenticité et convivialité pour faire vivre à chaque visiteur un bon moment. ■

Tenue de soirée pour tout le monde.



On a vu cette belle Carrera GT.

Le coin de la personnalisation.


En se promenant dans les ateliers, on trouvait de jolies surprises.

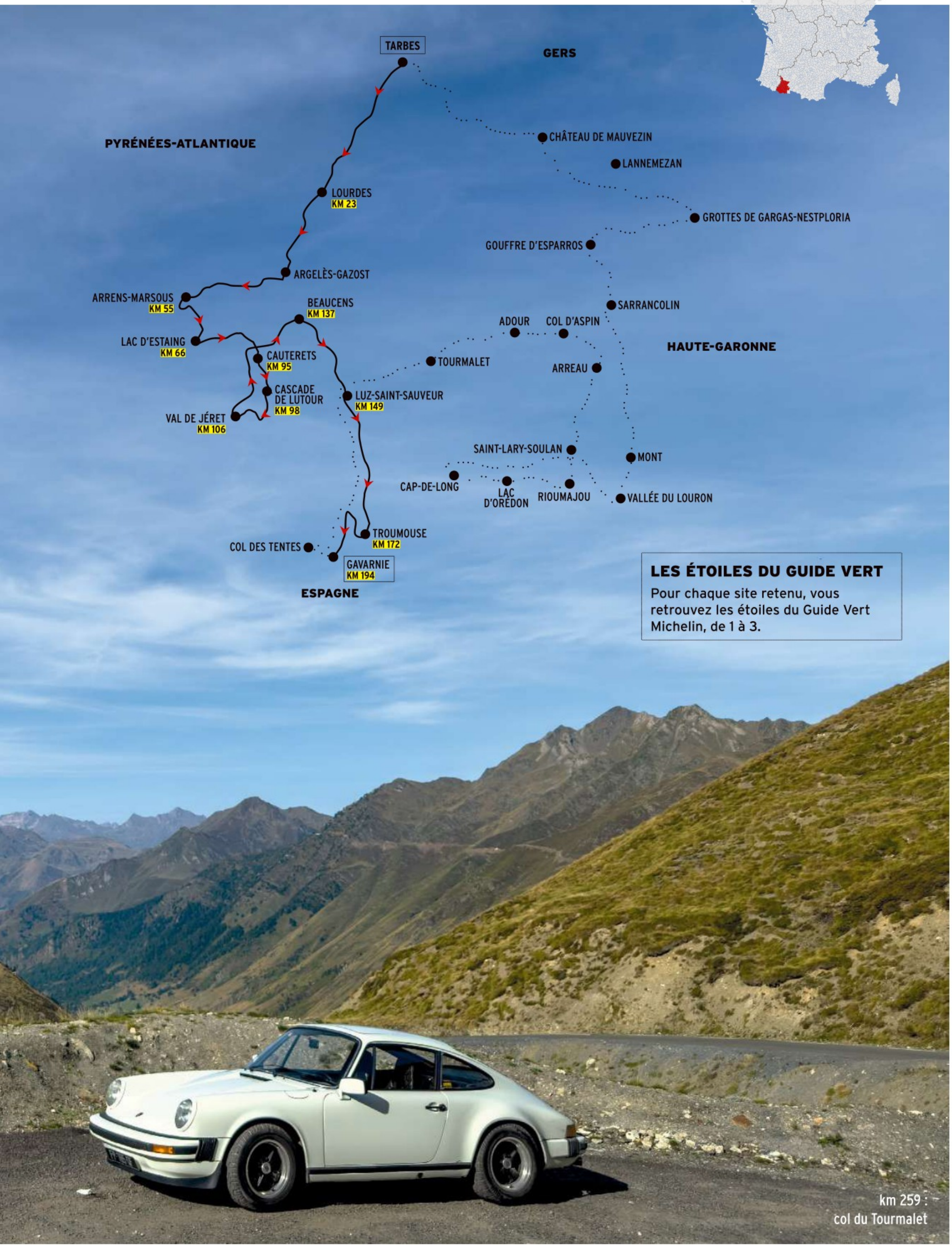
CARNET DE VOYAGE

Les Hautes-Pyrénées (65) en 911 SC 3.1

1re PARTIE

La région Occitanie est celle où il nous reste le plus de départements à traiter. Tant mieux, puisque c'est l'une des plus belles régions de France. En fait partie le département des Hautes-Pyrénées, si riche en merveilles, que nous allons enfin prendre le temps de parcourir au volant d'une rarissime 911 SC 3.1.

TEXTE ET PHOTOS **MARC JOLY**



LES ÉTOILES DU GUIDE VERT

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

km 259 :
col du Tourmalet

Pourquoi enfin ? Tout simplement parce qu'il m'aura fallu un an avant de valider la réalisation de ce carnet de voyage ! Ce qui est un record, dans le genre. Cette longue attente est due au souhait de pouvoir le réaliser avec des conditions météo optimum, car certains départements ne supportent pas le mauvais temps. Quel intérêt de monter dans les cols pyrénéens s'il pleut ? Je voulais donc du grand soleil et du ciel bleu, mais quand on sait que les régions montagneuses ne sont praticables que de juin à octobre, et que je ne fais pas de carnet en juillet-août pour éviter les touristes, cela limite forcément les possibilités. Pour arriver à faire coïncider la météo, mon emploi du temps et celui de Laurent Gourlaouen, le propriétaire de cette SC, il a donc fallu beaucoup de patience, mais au final nous y sommes arrivés !
La proposition de Laurent était d'ailleurs la seule reçue pour ce département, mais quelle proposition ! Rien de moins qu'une 911 SC 3.1, qui n'aurait été produite, non officiellement, qu'à une petite centaine d'exemplaires, et que la plupart d'entre vous ne connaissent sans doute pas, sauf nos plus fidèles lecteurs. Un grand merci tout spécial à Laurent, entre autres pour sa patience ! Afin de mieux comprendre ce modèle, nous vous invitons à lire l'encadré que nous lui avons exceptionnellement réservé dans ce carnet. Et maintenant, en route vers de nouvelles, et belles, aventures !

km 0

TARBES

Je suis arrivé assez tard hier soir, sous la pluie, à Tarbes, sans rien avoir vu des Pyrénées. Mais j'ai confiance, tous les signes indiquent que le beau temps va revenir. Il faudra juste un peu de patience, et accepter de démarrer ce voyage dans la grisaille, mais sur des sites dont la présence du soleil n'est pas totalement indispensable. Ainsi, Tarbes n'est pas une ville étoilée, mais possède quelques sites à parcourir ou à visiter, dont le musée international des Hussards. C'est aussi la capitale de la Bigorre, le chef-lieu du département, et la ville natale de Théophile Gautier ainsi que du maréchal Foch. C'est d'ailleurs devant la statue de celui-ci que je fais ma première photo. En fond, le premier régiment des hussards parachutistes. Je suis allé chercher la SC chez son propriétaire ce matin, dans un village proche de Tarbes. Le temps de boire un café, et de discuter de l'histoire de cette auto étonnante. Laurent possède aussi une 997 S phase 1, mais utilise très régulièrement sa SC. Nous y reviendrons, bien sûr.

km 23

LOURDES ★

ITINÉRAIRE : Tarbes, N21, Lourdes

Que dire de Lourdes ? Il y a deux manières de voir cette ville : soit considérer qu'il s'agit du second site de pèlerinage catholique au monde, après Rome. À la suite des apparitions de la vierge à Bernadette Soubirous au milieu du XIXe siècle, et aux miracles qui s'ensuivirent. Soit respecter totalement cela, qu'on y croie ou pas, et admirer la belle basilique qui lui a été consacrée, sans oublier le château fort qui domine la ville. On peut aussi, hélas, regretter que la ville, admirablement située autour du gave de Pau (les gaves sont les noms donnés aux rivières pyrénéennes), soit défigurée par les centaines de commerces liés aux croyances des millions de pèlerins qui s'y pressent à longueur d'année… Avec sa couleur Blanc Grand Prix, notre SC fait toute belle et toute simple. Aucun artifice, aucun signe extérieur indiquant qu'il s'agit d'un modèle rare (il n'y en avait de toute façon aucun), et j'ai déjà pu constater que tout fonctionnait très bien à bord. À noter qu'elle a été entièrement repeinte en 2024. Laurent en prend grand soin ! >>

km 55

ARRENS-MARSOUS

ITINÉRAIRE : Lourdes, D921b, D13, Lugagnan, Boô-Silhen, D13, D100a, D100, Argelès-Gazost, D918, Arras-en-Lavedan, Aucun, Arrens-Marsous
INDICATIONS DE ROUTE : la traversée d'Argelès n'est pas évidente. Suivre les panneaux col d'Aubisque pour trouver la D918.

Je n'avais pas du tout prévu de faire une photo à cet endroit, mais je n'ai pas résisté au charme des lieux, typiquement pyrénéens ! Un vieux pont, une rivière pleine de roches (en l'occurrence, le gave d'Azun), c'est typiquement une des images qu'on peut avoir en tête quand on se promène dans les Pyrénées.

Je commence donc à rentrer dans le vif du sujet, y compris avec la SC, dont le son est envoûtant. Elle est effectivement équipée d'un pot inox qui lui offre une présence et une musicalité qui enjoliveront l'ensemble de mon voyage. Au lever de pied, il y a même de permanentes petites explosions, qui me feront beaucoup penser à l'explosion des pop-corns dans une casserole. Souvenirs gourmands de l'enfance, mais aussi souvenirs de ma propre SC, ma première Porsche, qui avait également un son d'enfer, mais sans les pop-corns. >>

PORSCHE
FP-785-QF

Ce moteur semble avoir une vraie santé : il est vif, répond du tac au tac, semble ne posséder aucune inertie.

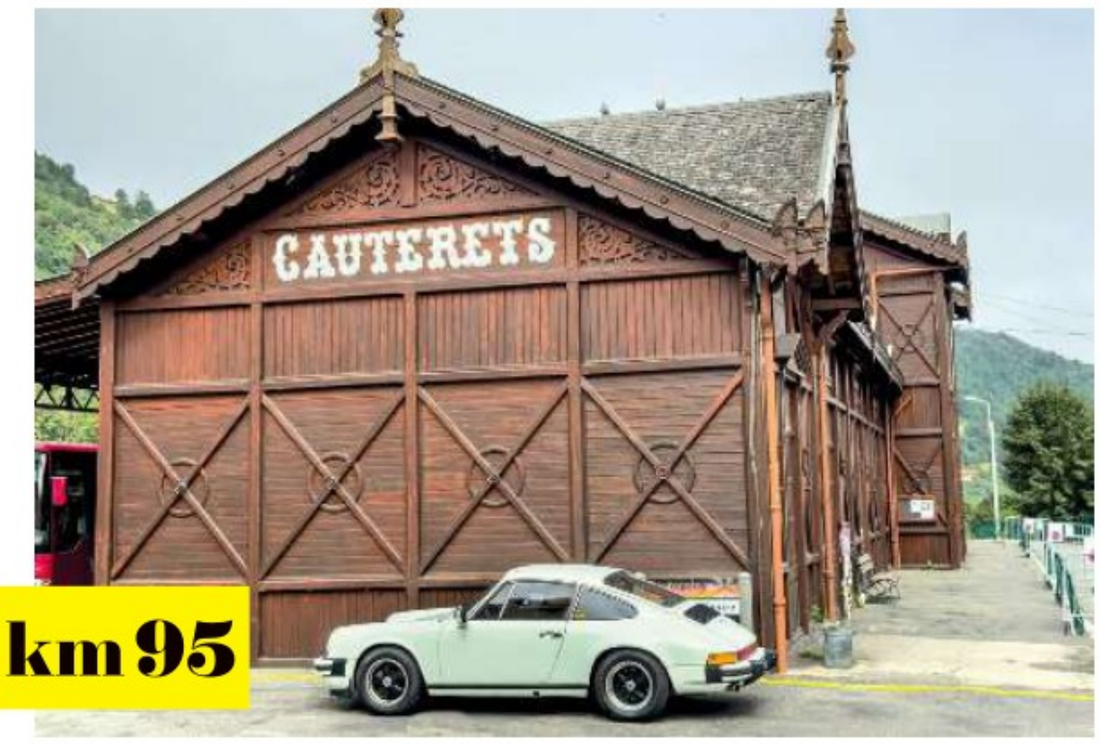
km 66

LAC D'ESTAING ★

ITINÉRAIRE : Arrens-Marsous, D105, D603, Estaing, D103, lac d'Estaing

Quand je vous dis qu'on rentre dans le vif du sujet… Isolé et très calme, le lac d'Estaing est le plus vaste du Val d'Azun. Il offre, surtout ici avec les nuages formant une brume écossaise, une magnifique composition à côté de laquelle on aimerait s'asseoir, contempler, et ne plus réfléchir à rien.

Les premières accélérations que j'ai gentiment placées me font immédiatement apparaître le fait que ce moteur semble avoir une vraie santé : il est vif, répond du tac au tac, semble ne posséder aucune inertie, et ses envolées sont franches et pleines de vie. En cela, la version 3.1 de la SC me rappelle la vivacité de la Carrera 3.0, qui avait un volant moteur allégé, et possédait cette même santé. On pourrait même presque évoquer la Carrera 2.7, dont la puissance était identique, mais elle me rappelle plus la Carrera 3.0. C'est une belle surprise, qui place en tout cas cette itération quasi inconnue de la SC au-dessus de la version 204 ch qui sera finalement choisie. Je dirais même que sous certains aspects, elle semble presque plus vive qu'une Carrera 3.2 !



km 95

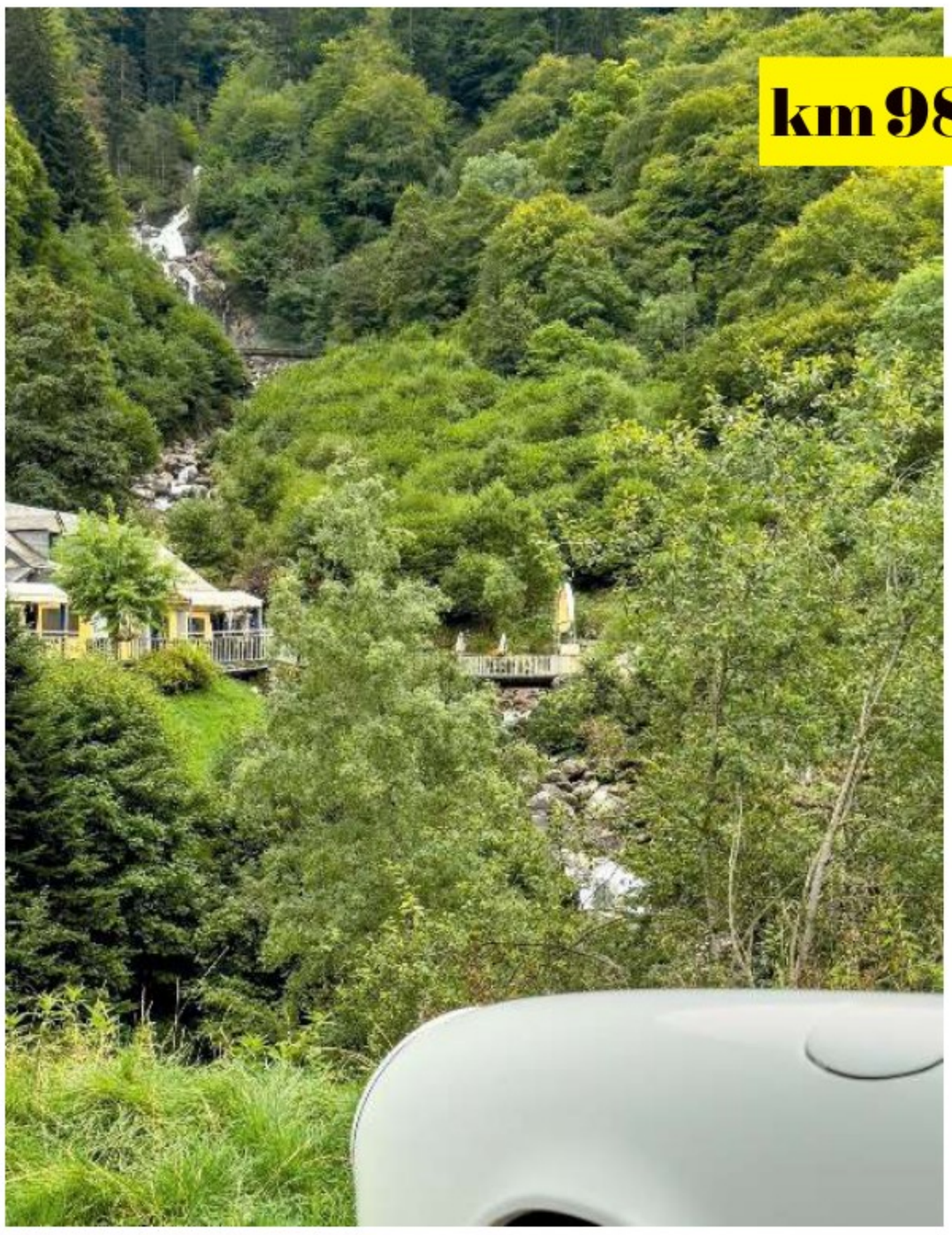
CAUTERETS ★

ITINÉRAIRE : Lac d'Estaing, D103, Estaing, D103, D613, Sireix, D613, D13, Arcizans, Saint-Savin, Pierrefitte-Nestalas, D921, D920, Cauterets

INDICATIONS DE ROUTE : la D613 après Estaing est peu visible, le panneau étant à l'envers. Il indique bien la direction de Sireix.

Ne s'attendrait-on pas à voir sortir Clint Eastwood ou John Wayne de cette étrange gare routière ? Vous êtes pourtant bien dans la station thermale, très réputée, de Cauterets, dans la vallée du même nom. Il s'agit de l'ancienne gare, construite dans cet étrange style western, entièrement en bois, à la fin du XIX^{e} siècle. Quand la ligne a été fermée en 1949, elle est partie un peu à l'abandon, avant d'être restaurée dans les années 90, devenant une gare routière en même temps qu'une salle de spectacle !

Je poursuis mon propos concernant le moteur 3.1. Les passionnés de Caisses G doivent sans doute être surpris que je puisse mettre cette version au-dessus de la 204 ch, et même quasiment au-dessus de la 3.2. J'ajoute qu'il faudrait idéalement sauter de l'une à l'autre pour avoir une idée plus précise, mais encore faudrait-il qu'elles aient toutes vieilli de manière égale, ce qui est rarement le cas. Une 3.2, sur un kilomètre départ arrêté, devrait être devant, mais question sensations, la 3.1 donne une impression de plus grande vivacité. >>



km 98

CASCADE DE LUTOUR ★★

ITINÉRAIRE : Cauterets, D920, cascade de Lutour

J'ai failli ne pas retenir cette photo, tant elle illustre mal ce qu'est exactement la cascade de Lutour, pas suffisamment fournie en ce mois de septembre. Mais il s'agit quand même d'un site à deux étoiles, et il était bon de l'illustrer. Le gave de Lutour se jette en cascade sur plusieurs niveaux, avant de rejoindre le gave de Cauterets.

Si j'avais élargi un peu plus la vue sur l'aile, mais ce n'était pas le but, j'aurais pu vous parler du fait qu'on n'y trouve pas de rappel de clignotant, confirmant que nous sommes bien sur une base de SC phase 1. Ces rappels sont apparus sur la phase 2 et ses 204 ch.

Un paysage enveloppé dans la brume, un torrent qui se fraie un chemin entre les roches, on sent la nature en pleine possession de ses moyens.

km 102

VALLÉE DE LUTOUR ★★

ITINÉRAIRE : Cascade de Lutour, D920, route sans nom, vallée de Lutour

INDICATIONS DE ROUTE : la petite route, en impasse, menant à la vallée se trouve en épingle à gauche, c'est la route de la Fruitière.

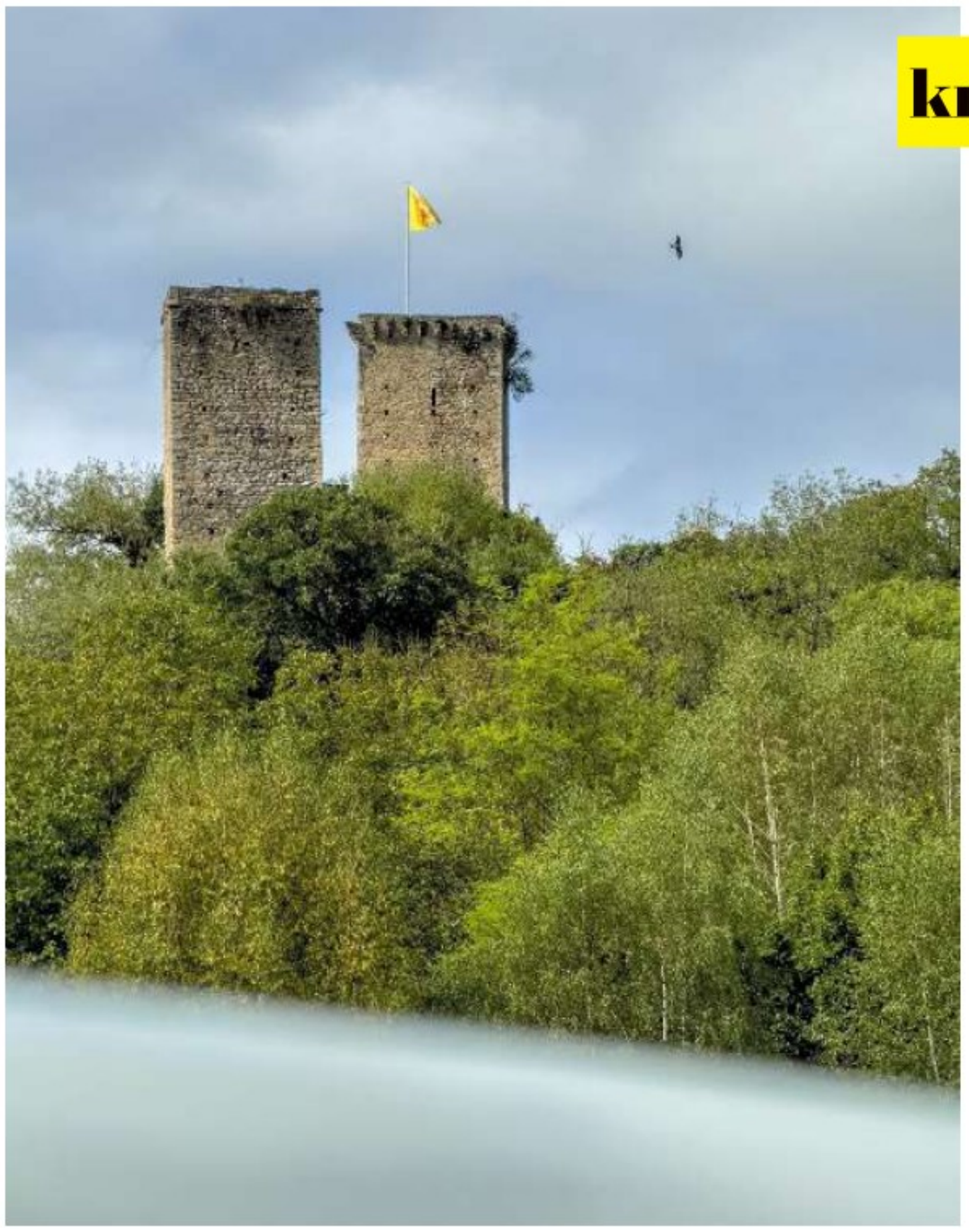
J'adore cette photo, qui symbolise à merveille ce que peuvent aussi être les Pyrénées : un paysage enveloppé dans la brume, un torrent qui se fraie un chemin entre les roches, on sent la nature en pleine possession de ses moyens, et c'est très beau. Et je ne regrette pas, du coup, de démarrer ce carnet avec les nuages, qui sont une des composantes régulières du massif pyrénéen et de son rude climat. En même temps, cette photo me fait aussi beaucoup penser à un paysage écossais. Laurent, le propriétaire de cette SC, n'en connait pas encore l'historique complet. Il sait qu'elle a été livrée neuve en Allemagne le 21 mars 1979, et que son second propriétaire, également allemand, mais vivant en France, a fait remplacer le moteur. Il en a toutes les factures, indiquant bien qu'il s'agit d'un 3.1, aucun doute là-dessus. La question est cependant de savoir si elle était équipée d'origine d'un 3 litres, et que, lors de ce remplacement, il a fait monter un 3.1, ou s'il a remplacé un 3.1 par un autre, afin de préserver l'authenticité et la rareté de l'auto. Pour nous, ce ne peut logiquement être que cette réponse.

km 106

VAL DE JÉRET ★★

ITINÉRAIRE : Vallée de Lutour, route sans nom, D920, val de Jéret

Le Val de Jéret permet de monter vers le Pont d'Espagne, grand site à trois étoiles particulièrement fréquenté (mais impossible à illustrer dans le cadre de ce carnet, car on ne peut en approcher en voiture). Sur le trajet, on tombe sur la cascade du Cerisey, ici présente, bien belle. Tout comme cette SC, dont on admirera la simplicité. Il y a un détail que j'aime beaucoup sur celle de Laurent, ce sont les entourages de vitres chromés. Lorsqu'elle est sortie, en 1978, ces entourages étaient proposés en série, mais la mode était passée, plus personne n'en voulait. Les clients ont majoritairement choisi les entourages noirs, optionnels. Du coup, au millésime 79, ce sont les chromes qui sont passés en option, avant de disparaître totalement au millésime 80. Et celle-ci les a bien, ce qui est plutôt rare et en fait tout le charme.



km 137

DONJON DES AIGLES À BEAUCENS ★

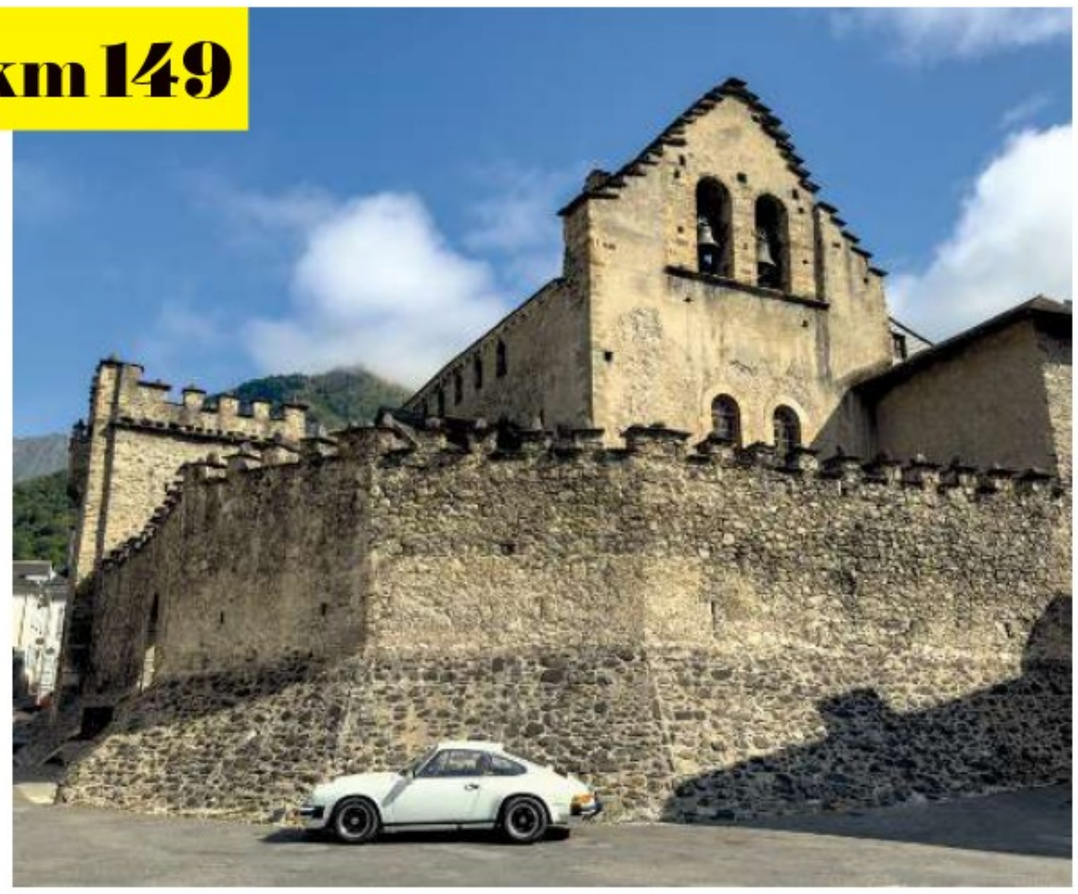
ITINÉRAIRE : Val de Jéret, D920, Pont d'Espagne ★★★, D920, Cauterets, Pierrefitte-Nestalas, D921, D913, D13, Beaucens

Comme vous le voyez sur la carte, et comme vous le constaterez le jour où vous referez le parcours (nous savons que vous êtes nombreux à les refaire !), voyager dans un département montagneux implique de nombreuses incursions dans des vallées qui sont des culs-de-sac, ce qui nécessite quelques allers-retours et contorsions, mais jamais désagréables. Nous voici au Donjon des Aigles, à côté du village de Beaucens, et j'ai de la chance, puisqu'au moment de faire ma photo, je tombe pile sur un spectacle où les aigles sont de sortie. Vous en voyez un ici, qui est en fait un milan royal, qu'on reconnaît à la forme de sa queue, fourchue. Et là vous vous dites : « mais il s'y connait aussi en oiseaux, le père Joly ? » Point du tout, j'ai juste envoyé la photo à mon grand frère Gérard (l'auteur de nos dessins humoristiques) et à son épouse Véronique, grands passionnés d'ornithologie. Et là, évidemment, on ne voit que le minimum de la SC, sur laquelle j'ai encore plein de choses à vous dire ! Patience, patience… >>

LUZ-SAINT-SAUVEUR ★

ITINÉRAIRE : Beaucens, D913, D921, Luz-Saint-Sauveur

Fait majeur à noter sur cette photo : le soleil est arrivé, comme promis ! Et cela tombe bien, puisque nous allons attaquer la haute montagne. Le timing est donc parfait ! Nous sommes ici à Luz-Saint-Sauveur, plaque tournante des touristes, randonneurs et skieurs, avec son étonnante église Saint-André, datant du XIIe siècle, mais fortifiée au XIVe par les hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem (d'où son surnom d'église des Templiers). Laurent a acheté cette SC en novembre 2022. Il cherchait une ancienne ayant un véritable intérêt historique, et il l'a trouvée. Nous avons vu qu'il a fait repeindre la carrosserie (Artole, dans le Gers), mais il a aussi pris soin de mettre l'intérieur au propre, avec les sièges cuir et velours, très confortables, tout en conservant un maximum de patine. Elle est vraiment parfaite ainsi, et je me sens bien derrière le volant de Turbo, qui était alors une option, tout comme les jantes Fuchs, ici en 15".



CIRQUE DE TROUMOUSE ★★

ITINÉRAIRE : Luz-Saint-Sauveur, D921, Gavarnie-Gèdre, D921, D922, cirque de Troumouse

Bienvenue dans les vastes paysages des Pyrénées et ses nombreux cirques ! Ici celui de Troumouse, dont on n'aperçoit qu'une partie. La montée est magnifique et m'a un peu rappelé celle du Galibier, dans les Alpes, même si la hauteur n'est pas la même. Le cirque fait partie du massif du mont Perdu, classé au Patrimoine mondial. En plus, comme il s'agit, là aussi, d'un cul-de-sac, vous ferez donc cette superbe route dans les deux sens. Mais honnêtement, vous n'aurez pas vraiment envie d'attaquer, car le plaisir vient plus de ce qu'on voit que de ce qu'on fait. Mais c'est vous qui voyez, justement… En tout cas, la SC se prête parfaitement à ce genre de promenade, même si, bien sûr, l'absence de direction assistée nécessite un peu de muscles dans les passages en épingles, mais cela fait aussi partie du plaisir. Piloter une vraie voiture de sport, à l'époque, cela se méritait… >>

SALON RÉTRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

50

ÉDITION
ANNIVERSAIRE

DU 28 JANVIER
AU 1ER FÉVRIER 2026
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

RETROMOBILE.FR #RETROMOBILE

GOODING CHRISTIE'S

VENTE AUX ENCHÈRES - **29 JANVIER**

Calder BMW Art Car, 1975 © 2025 Calder Foundation, New York. / ADAGP, Paris
Calder® is a registered trademark of Calder Foundation, New York.

COMEXPOSIUM

Soutenu par MINISTÈRE DE LA CULTURE
Liberté Égalité Fraternité

BMW Art Cars

MOTUL

RICHARD MILLE

km 194

CIRQUE DE GAVARNIE ★★★

ITINÉRAIRE : Cirque de Troumouse, D922, D921, cirque de Gavarnie

Il faut au moins deux photos pour illustrer ce très haut lieu des Pyrénées : le fameux cirque de Gavarnie, classé au Patrimoine mondial de l'Unesco, et qui draine des milliers de visiteurs à longueur d'année : il est si vaste, si énorme, qu'il est impossible à illustrer ici dans sa globalité, d'autant qu'on ne peut réellement s'en approcher qu'à pied. Mes deux photos vous donnent juste une petite idée de la beauté et de l'immensité des lieux, où je me suis rendu au petit matin, après une excellente nuit dans un établissement que je vous recommande : l'hôtel de la Brèche de Roland, où l'on mange également très bien !

Même au petit matin, il y a déjà énormément de monde qui se dirige vers le cirque, c'est un des sites les plus fréquentés et réputés des Pyrénées, ce n'est donc pas une visite qui s'improvise au dernier moment, d'autant qu'il n'y a qu'une route pour l'atteindre. Très belle d'ailleurs, large et sinueuse : si vous avez la chance de l'emprunter à un moment où il n'y a personne, c'est un régal, mais ce sera rare. Pas d'inquiétudes, il y a plein d'autres routes amusantes sur notre parcours. ■ **À SUIVRE**

C'EST QUOI UNE SC 3.1 ?

D'habitude, dans nos carnets de voyage, nous ne prenons pas en considération les aspects techniques de la Porsche utilisée, cela étant réservé aux guides d'achat et autres sujets répandus dans *Flat 6*. Mais ici, impossible de ne pas vous résumer ce qu'était cette étrange 911 SC 3.1... Du moins ce qu'on en sait, car son histoire reste plutôt obscure.

Pour comprendre, il faut se souvenir que la 911 SC était censée enterrer la 911. C'est du moins ce que souhaitait le professeur Fuhrmann, qui dirigeait alors la marque. Il voulait que la 928 la remplace. Mais la clientèle ne l'entendit pas de cette oreille, et continua de plébisciter la 911, bien que la puissance de la SC fût en régression par rapport à son aînée, la Carrera 3.0 (180 ch au lieu de 200 ch). Une 911 a même eu l'outrecuidance de remporter le rallye de Monte-Carlo en 1978, et ce sera une 911 qui remportera les 24 Heures du Mans en 1979, histoire de bien enfoncer le clou. L'annonce, dans le courant de l'année 1979, du départ de Fuhrmann, qui ne s'entendait plus du tout avec Ferry Porsche, relance les énergies, et donne le signal qu'il faut urgemment redynamiser la 911. La solution la plus rapide qui est trouvée est de lui donner une cylindrée de 3,1 litres par augmentation de l'alésage. On lui offre également un tendeur de chaîne hydraulique, alors que l'injection K-Jetronic est retravaillée. Au final, la 3.1 sort rien de moins que 210 ch à 5 800 tr/ min (soit la puissance de la Carrera 2.7 !), avec un couple de 280 Nm à 4 700 tr/min. Pour tester le bon fonctionnement, plusieurs SC sortent de chaîne, en 1979, avec ce moteur, en toute discrétion, essentiellement pour le personnel de l'usine. On dit qu'il en serait sorti une centaine d'exemplaires ainsi équipés, sans aucune certitude. Avec une fiche technique dûment réalisée par l'usine, comme si le modèle allait réellement être commercialisé.

Que s'est-il passé ensuite ? Difficile de le savoir exactement. Le coût de l'opération était-il trop élevé dans un contexte rendu très difficile par les tensions internes et les incertitudes ? Toujours est-il que la 3.1 ne sera finalement jamais commercialisée, Porsche se contentant, pour le millésime 80, de rajouter 8 ch à la SC, puis de lancer une phase 2 au millésime 81, avec 204 ch, et finalement de sortir la 3.2 avec ses 231 ch au millésime 1984.

La SC 3.1 est restée dans les tiroirs, mais il n'empêche qu'elle a bien existé, et que les modèles produits ont été commercialisés tout à fait normalement. Nous vous en avons présenté une pour la première fois dans notre n° 94, avant d'en essayer une autre dans notre n° 133. Il est important de noter qu'il n'existe aucun signe extérieur permettant de la reconnaître. Il faut se pencher sur le bloc-moteur pour lire, en tout petit, le chiffre 3.1 à côté du numéro de type moteur (soit 930/03 pour les 180 ch, 930/09 pour les 188 ch, car il est possible de trouver des 3.1 sur les deux bases).

PORSCHE
CARRERA CUP
FRANCE

X

FLAT6 Magazine

RETOUR SUR LA SAISON 2025

DU PREMIER VIRAGE DE BARCELONE À LA FINALE AU CASTELLET, LA PORSCHE CARRERA CUP FRANCE (PCCF) A TENU EN HALEINE LES SPECTATEURS JUSQU'AU DERNIER MOMENT. LE CHAMPIONNAT CONFIRME SON STATUT DE TREMPLIN VERS L'ENDURANCE INTERNATIONALE, AVEC DES BATAILLES SERRÉES ET UN NIVEAU RELEVÉ. EN PISTE !

TEXTE **CHARLOTTE BAZAILLE** - PHOTOS **ALEXIS GOURE**

Marcus Amand, champion PCCF 2025.

LE PREMIER ÉCHELON VERS LE SOMMET DE L'ENDURANCE

Pour la cinquième année consécutive, *Flat 6 Magazine* a eu le plaisir de collaborer étroitement avec la Porsche Carrera Cup France. Et, comme toujours, notre objectif était clair : vous faire vivre le championnat de l'intérieur, comme si vous étiez avec nous sur chaque manche, dans les paddocks et au cœur de l'action. Cette saison encore, nous avons partagé sur nos réseaux sociaux, des images exclusives et des informations clés sur la 992 GT3 Cup. Mais notre implication ne s'arrête pas là. Tout au long de l'année, nous vous proposons dans les pages du magazine des sujets qui portent sur les pilotes et les acteurs de ce championnat. Vous avez pu découvrir le parcours inspirant de Jérôme Boullery (nº 415), entre la moto, la Porsche et la PCCF. Quelques numéros plus tôt, c'est avec 321 Perform (nº 413) que nous avons préparé des conseils concrets pour vous aider à tirer le meilleur de vos journées sur circuit. Nous pouvons d'ores et déjà vous le dire, dans un prochain numéro, nous irons à la rencontre de Karen Gaillard, Junior Porsche Carrera Cup France 2025. Si vous n'avez encore jamais suivi la PCCF, nous vous invitons à vous intéresser à la prochaine saison. Ce championnat est une porte d'entrée vers le plus haut niveau de l'endurance. Kévin Estre, Mathieu Jaminet ou encore Julien Andlauer sont passés par là avant de devenir pilotes officiels Porsche. Et l'histoire remonte à 1987, avec la création du Trophée Porsche Cup, nom originel de la PCCF. À l'époque, les pilotes se mesuraient au volant de la 944 Turbo Cup, conçue pour la piste, mais homologuée pour la route. Les courses se tenaient en lever de rideau des Grands Prix de Formule 1, de la F3000 ou encore du Championnat du monde des Voitures de Sport. En 1990, la 944 a laissé place à la 911 (964) Cup, et depuis, les générations se sont enchaînées, toujours plus performantes, toujours plus affûtées. Aujourd'hui, c'est la 992 GT3 Cup qui anime les grilles de départ. L'année prochaine, elle restera inchangée… ou presque puisqu'elle accueillera l'ABS. Une évolution qui vise à harmoniser la 911 Cup avec la version engagée en Supercup, où ce système est de la partie.

Enfin, nous rédigeons pour chaque manche notre Race Book, élaboré en partenariat avec la Porsche Carrera Cup

LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE LA PCCF

Les pilotes sont répartis en trois grandes catégories. La catégorie Pro réunit principalement de jeunes talents qui visent une carrière dans le sport automobile. La Pro-Am accueille des Gentlemen Drivers expérimentés, déjà familiers de la compétition. Quant à la Am, elle s'adresse à des Gentlemen Drivers moins aguerris à la prise en main d'une 911 GT3 Cup. En complément, un classement Rookies met en lumière les pilotes de moins de 26 ans qui effectuent leurs premiers pas dans le championnat. Enfin, un classement par équipe vient récompenser la constance et la performance collective des teams tout au long de la saison.

L'intensité en piste n'a jamais faibli tout au long de la saison.

Paul Cauhaupé s'est accroché à la tête du classement en début de saison avant de finir troisième au général.

France. Ce livret, disponible en version papier sur chaque manche (et accessible via les QR Codes en fin d'article), regroupe toutes les infos essentielles : les circuits, la liste des engagés, la 992 GT3 Cup… mais pas seulement. Cette année, nous y avons aussi consacré des pages aux gentlemen drivers qui ont marqué la discipline, ainsi qu'à plusieurs métiers essentiels à la vie du championnat.

(RE)PLONGEZ-VOUS DANS LA SAISON 2025

En 2025, la PCCF a posé ses valises à Barcelone pour les pré-tests et la première manche de la saison. À cet instant, qui aurait prédit une telle intensité tout au long de la saison ? Marcus Amand (CLRT Schumacher) s'est imposé au terme d'un championnat marqué par une lutte particulièrement relevée. Derrière lui, les batailles ont été nombreuses dans chaque catégorie, offrant une saison animée et spectaculaire. D'abord dominée par Martinet by Alméras, la saison a démarré fort avec l'arrivée du pilote allemand Theo Overhaus, venu remplacer Mathys Jaubert lors de la manche inaugurale à Barcelone. Jaubert a ensuite confirmé sa forme à Dijon-Prenois. Pendant ce temps, Paul Cauhaupé (ABM) marquait le championnat par sa régularité et prenait la première place au classement général. À Spa-Francorchamps, les cartes ont été rebattues après la victoire de Louis Perrot (Schumacher CLRT) en course 1 et de Mathys Jaubert en course 2. Le haut du classement se voyait ainsi disputé entre quatre pilotes. À Misano, Marvin Klein offrait à ABM sa première victoire dans la discipline, tandis que Marcus Amand, régulier et incisif, prenait la tête du classement général grâce à sa première victoire en course 2. Le tournant est intervenu à Valencia, avec une victoire stratégique du pilote franco-finlandais sous la pluie, lui permettant >>

Karen Gaillard, Junior PCCF 2025, a pu profiter des précieux conseils d'Alessandro Ghiretti, vainqueur lors de la saison 2024.

Jusqu'à la dernière course, la première place du classement Am était disputée entre Éric Debard et Jordan Boisson.

ABM a remporté le championnat par équipe.

DÉROULEMENT D'UNE MANCHE

Rappelons brièvement le fonctionnement d'un week-end en PCCF. Une manche se déroule sur trois jours, du vendredi au dimanche. Chaque évènement débute par deux séances d'essais libres de 40 minutes. S'ensuivent les qualifications durant lesquelles les pilotes s'élancent pour 30 minutes, afin de d'établir leur position sur la grille de départ. Le meilleur temps détermine la position pour la course 1 et le deuxième meilleur temps, la course 2. Par la suite, deux courses de 30 minutes clôturent la manche.

d'aborder la finale en leader du championnat. Arrivés à la finale, quatre pilotes se disputaient la victoire de la PCCF, et les deux courses ont résumé la tension de la saison. Klein s'est imposé dans la première après 30 minutes sous haute tension tandis que la Course 2 a vu Amand s'échapper en tête après des contacts avec Jaubert. Ce dernier a dû abandonner, offrant au pilote CLRT Schumacher son premier titre en Porsche Carrera Cup France. Avec ses victoires et sa régularité, Marcus Amand s'est imposé face à Marvin Klein, Paul Cauhaupé et Mathys Jaubert, en lice pour la couronne jusqu'à la dernière course.

Chez les Pro-Am, la saison a été dominée par Marc Guillot (ABM). Vainqueur dès Barcelone, il a confirmé lors de la course 2 à Dijon et à Spa, construisant progressivement un avantage précieux sur ses adversaires. Jérôme Boullery (Racing Technology) lui a souvent donné la réplique, avec notamment des victoires lors de la course 1 à Dijon, à Spa et à Valencia. Sur le circuit espagnol, Guillot a su parfaitement gérer la pression avec une victoire décisive en course 2 qui lui a permis d'aborder la finale avec une marge confortable de 41 points. Malgré la victoire de Boullery lors des deux courses au Castellet, Guillot a assuré les points nécessaires pour conserver son titre dans la catégorie Pro-Am. Caillo complète le top 3.

La catégorie Am a offert un scénario à suspense jusqu'au dernier week-end. Éric Debard (Debard Automobiles by Racetivity) a commencé fort avec des victoires à Barcelone et lors de la course 2 à Dijon, avant de connaître une belle série de succès à Valencia. Face à lui, Jean-Philippe Gambaro (ABM) et Jordan Boisson (TFT Racing) ont souvent été aux avant-postes. Boisson s'est imposé à Dijon et a remporté la victoire lors de la première course de la finale. Gambaro empochait plus de points que ses adversaires lors de la course 1 à Spa-Francorchamps et à Misano. Mais c'est bien l'expérience et la régularité de Debard qui ont fait la différence. En remportant la dernière >>

Très régulier, Chester Kieffer a brillé au classement Rookie.

Les courses finales disputées sur le circuit Paul Ricard ont offert un superbe spectacle au public.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Position	Pilotes	Total	Barcelone				Dijon-Prenois				Spa-Francorchamps				Misano				Valencia				Paul Ricard			
			1		2		1		2		1		2		1		2		1		2		1		2	
1	AMAND Marcus	**208**	10		10		22	(***)	20		14		14		20		26	(**)	20		25		1	(*)	26	(*)
2 ↑	KLEIN Marvin	**187**	21	(**)	17		9		14		0	DNS	9		25		20		10	(**)	17		25		20	
3	CAUHAUPE Paul	**182**	17		20		17		12		12		10		19	(***)	18	(*)	8		12		20		17	
4 ↓-2	JAUBERT Mathys	**173**	-		-		25		27	(***)	21	(*)	27	(***)	7		14		26	(*)	22	(***)	4	(**)	0	DNF
5	PERROT Louis	**140**	9		14		14		17		25		20		6		10		7		4		14		0	DNF
6	KIEFFER Chester	**127**	12		9		7		8		8		17		12		9		12		14		5		14	
7 ↑	PAQUE Benjamin	**114**	3		12		8		10		5		7		10		6		17		6		17		13	(**)
8 ↓-1	MASTERS Keagan	**97**	14		8		10		9		18	(**)	12		14		12		-		-		-		-	
9	JOULIE Enzo	**85**	7		6		3		6		9		8		8		7		10		5		6		10	
10	CHEVALIER Hugo	**82**	8		7		12		7		2		0	DNS	9		8		0	DNF	10		12		7	
11	OEVERHAUS Theo	**53**	26	(*)	27	(***)	-		-		-		-		-		-		-		-				0	DNF
12	BOULLERY Jérôme	**53**	0	DSQ	3		5		2		7		3		4		0		6		7		8		8	
13	GUILLOT Marc	**47**	5		4		1		4		0		5		5		2		3		8		4		6	
14 ↑	REIMANN Alexander	**46**	0		-		-		-		10		0	DNF	3		0	DNF	14		0		10		9	
15 ↓-1	CAPPUCCIO Mathys	**45**	6		5		2		0		6		4		2		3		5		3		9		0	DNS
16	LENEUTRE Joran	**40**	4		2		6		5		0		6		0	DNF	5		0		2		7		3	
17 ↓-2	GAILLARD Karen	**37**	2		0		4		3		4		2		1		4		2		9		1		5	
18	CAILLO Cyril	**18**	1		1		0		1		3		1		0		1		4		0		2		4	
19	DEBARD Eric	**4**	0		0		0		0		0	DNF	0		0		0		1		1		0		2	
20	GAMBARO Jean-Philippe	**2**	0		0		0		0		1		0		0		0	DNF	0		0		0		1	
21	BOISSON Jordan	**0**	0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0		0	

CLASSEMENT ROOKIE

Position	Pilotes	Total Points	Barcelone				Dijon-Prenois				Spa-Francorchamps				Misano				Valencia				Paul Ricard			
			1		2		1		2		1		2		1		2		1		2		1		2	
1	KIEFFER Chester	**144**	13	(**)	10	(*)	8	(**)	10	(***)	10	(***)	19	(***)	14	(***)	11	(***)	13	(**)	14		6	(*)	16	(***)
2	JOULIE Enzo	**89**	7		6		3		6		9		8		8		7		11	(*)	7	(***)	7	(**)	10	
3	CAPPUCCIO Mathys	**45**	6		5		2		0		6		4		2		3		5		3		9		0	DNS
4	LENEUTRE Joran	**43**	5	(*)	3	(**)	7	(*)	5		0		6		0	DNF	5		0		2		7		3	
5	GAILLARD Karen	**37**	2		0		4		3		4		2		1		4		2		9		1		5	

CLASSEMENT PRO-AM

Position	Pilotes	Total Points	Barcelone				Dijon-Prenois				Spa-Francorchamps				Misano				Valencia				Paul Ricard			
			1		2		1		2		1		2		1		2		1		2		1		2	
1	GUILLOT Marc	**281**	26	(**)	26	(**)	21	(*)	26	(*)	19	(***)	27	(***)	27	(***)	27	(***)	17		25		20		20	
2	BOULLERY Jérôme	**254**	1	(*)	21	(*)	26	(**)	21	(**)	25		20		20		17		27	(***)	22	(***)	27	(***)	27	(***)
3	CAILLO Cyril	**216**	20		17		17		17		20		17		17		20		20		17		17		17	

CLASSEMENT AM

Position	Pilotes	Total Points avec décompte	Total Points	Barcelone				Dijon-Prenois				Spa-Francorchamps				Misano				Valencia				Paul Ricard			
				1		2		1		2		1		2		1		2		1		2		1		2	
1 ↑	DEBARD Eric	**230**	**247**	25		26	(**)	17		21	(**)	0	DNF	20		20		25		25		25		17		26	(**)
2 ↓	BOISSON Jordan	**227**	**261**	21	(**)	17		26	(**)	25		21	(*)	27	(***)	18	(*)	22	(***)	18	(*)	21	(*)	27	(***)	18	(*)
3	GAMBARO Jean-Philippe	**209**	**226**	18	(*)	21	(*)	21	(*)	18	(*)	26	(**)	17		26	(**)	0	DNF	21	(**)	18	(**)	20		20	

CLASSEMENT TEAM

Position	Teams	Total Points	Barcelone				Dijon-Prenois				Spa-Francorchamps				Misano				Valencia				Paul Ricard			
			1		2		1		2		1		2		1		2		1		2		1		2	
1 ↑	ABM	**369**	21	17	17	20	9	17	14	12	0	12	9	10	25	19	20	18	10	8	17	12	25	20	20	17
2	CLRT Schumacher	**335**	10	12	10	9	22	7	20	8	14	8	14	17	20	12	26	9	20	12	25	14	1	5	26	14
3 ↓	Martinet by Alméras	**311**	26	7	27	6	25	3	27	6	21	9	27	8	7	8	14	7	26	10	22	5	4	6	0	10
4	TFT Racing	**211**	14	3	8	12	10	8	9	10	18	5	12	7	14	10	12	6	17	0	6	0	17	0	13	0
5	Schumacher CLRT	**177**	9	2	14	0	14	4	17	3	25	4	20	2	6	1	10	4	7	2	4	9	14	1	0	5
6	Debard Automobiles by Racetivity	**86**	8	0	7	0	12	0	7	0	2	0	0	0	9	0	8	0	0	1	10	1	12	0	7	2
7	EST1	**46**	0	-	-	-	-	-	-	-	10	-	0	-	3	-	0	-	14	-	0	-	10	-	9	-

0 = Pas de points // (DNC) = Déclassé // (DNF) = N'a pas terminé // (DNS) = N'a pas commencé // - = Pas de participation // (*) = Pôle Position // (**) = Meilleur Tour // (***) = Meilleur Tour et Pole Position

course de la saison, il s'adjuge le titre Am à 62 ans. Gambaro et Boisson complètent le podium final de cette catégorie très animée.

Chez les rookies, Chester Kieffer (CLRT Schumacher) a dominé la saison. Après quatre victoires consécutives en ouverture, le Luxembourgeois a pris une avance décisive au championnat. Ses rivaux, Enzo Joulié (Martinet by Alméras), Mathys Cappuccio (ABM), Joran Leneutre (Racing Technology) et Karen Gaillard (CLRT Schumacher) ont régulièrement joué les accessits, mais Kieffer a su capitaliser sur sa régularité. En Catalogne et à Dijon, il s'est imposé sans trembler. Seul Enzo Joulié est parvenu à briser sa série en remportant sa première victoire de catégorie à Spa-Francorchamps. Malgré une pénalité lors de la première course au Paul Ricard, il a conservé sa victoire dans la seconde pour s'assurer le titre rookie 2025. Joulié et Cappuccio complètent le podium de la saison, tandis que Karen Gaillard et Joran Leneutre se sont illustrés par quelques podiums marquants.

Jérôme Boullery et Marc Guillot ont fait preuve d'une belle régularité tout au long de la saison, mais c'est Marc Guillot qui s'est imposé dans la catégorie Pro-Am.

ET POUR 2026 ?

Les regards sont déjà tournés vers 2026. Comme à son habitude, la PCCF proposera six manches et douze courses, d'avril à octobre. La Carrera Cup retrouve un calendrier majoritairement français, à commencer par les pré-tests à Magny-Cours. Pour la quatrième année consécutive, c'est Barcelone qui ouvrira officiellement la saison, du 10 au 12 avril, en marge de l'ELMS. Les hostilités se poursuivront du 15 au 17 mai sur le circuit de Dijon-Prenois, en parallèle de la FFSA GT4 France, une étape toujours très appréciée pour son tracé technique et rapide. Cap ensuite sur Spa-Francorchamps, temple mythique du sport automobile, pour la SRO SpeedWeek du 19 au 21 juin. Retour aux sources avec Magny-Cours, qui revient après deux ans d'absence, du 31 juillet au 2 août. Puis direction les Pays-Bas : Zandvoort revient au calendrier (il n'y figurait plus depuis 2022) pour une manche prévue du 18 au 20 septembre, en marge du GT World Challenge. La finale aura lieu sur le circuit Paul Ricard du 9 au 11 octobre, où vous êtes toujours nombreux à venir assister au sacre du champion. Toutes les manches sont ouvertes au public. N'hésitez pas à prendre vos places sur les différents sites internet des championnats. Nous vous donnons rendez-vous l'année prochaine ! ■

À l'issue de cette saison bataillée, c'est Marcus Amand qui a décroché le titre de champion PCCF 2025.

POUR TOUT SAVOIR SUR LA PORSCHE CARRERA CUP FRANCE

Flat 6 Magazine met à disposition un Race Book numérique gratuit à chaque manche vous permettant d'obtenir toutes les informations sur le championnat. Si vous n'avez pas encore téléchargé vos Race Books, il vous suffit de scanner, à l'aide de votre téléphone, les QR Codes suivants.

#1 Barcelone

#2 Dijon-Prenois

#3 Spa-Francorchamps

#4 Misano

#3 Valencia

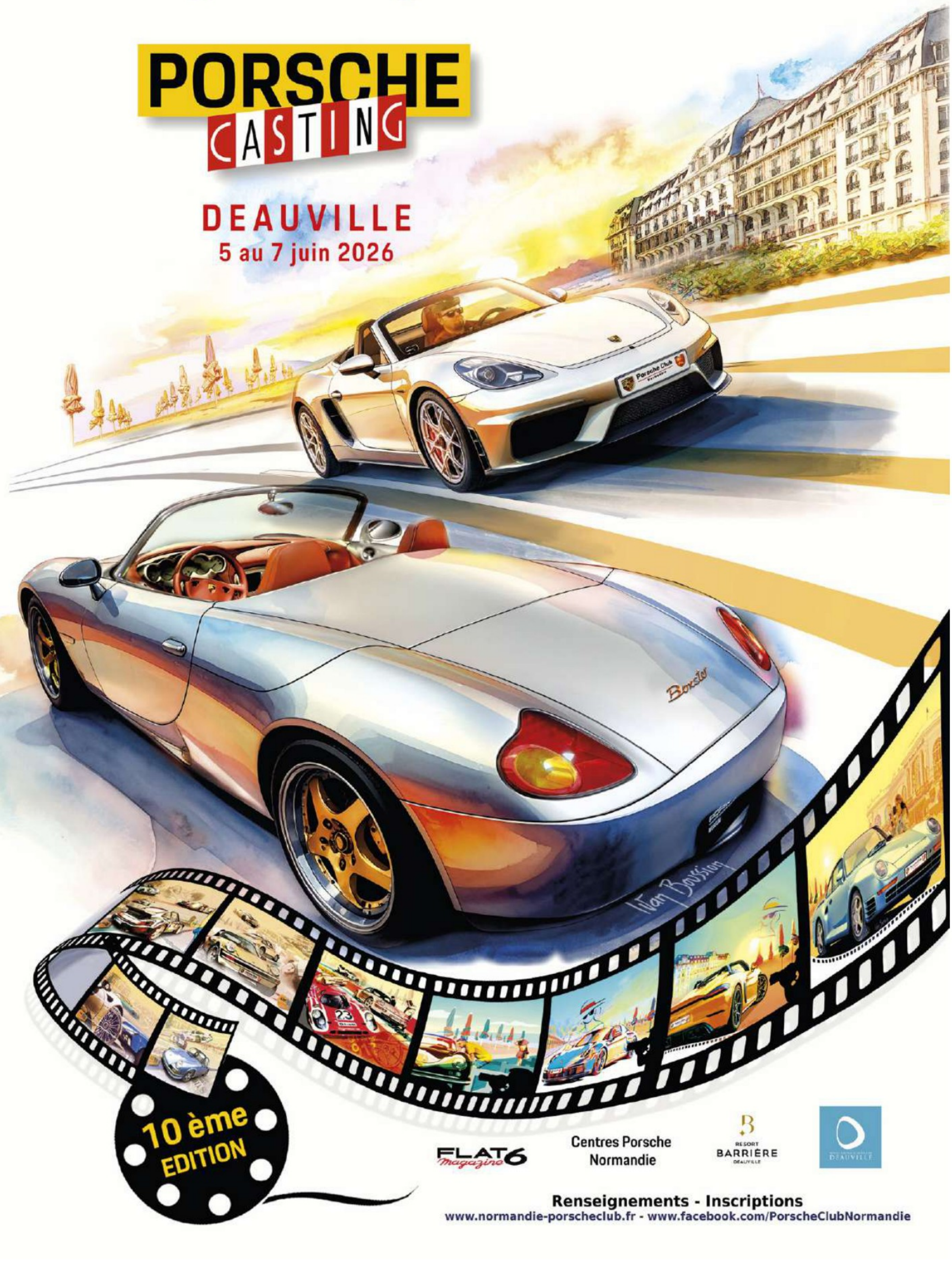
#4 Paul Ricard

Porsche Club
Normandie

PORSCHE CASTING

DEAUVILLE

5 au 7 juin 2026



FLAT6 Magazine

Centres Porsche Normandie

RESORT BARRIÈRE DEAUVILLE

Renseignements - Inscriptions

www.normandie-porscheclub.fr - www.facebook.com/PorscheClubNormandie

ÉPOQU'AUTO 46e édition

CETTE 46e ÉDITION D'ÉPOQU'AUTO, ORGANISÉE DU 7 AU 9 NOVEMBRE, A RÉUNI 108 000 VISITEURS. C'EST UNE CONFIRMATION QUE LA PASSION DE L'AUTOMOBILE EST TOUJOURS BIEN VIVANTE.

TEXTE **DOMINIQUE MARONI**
PHOTOS **JEAN-CLAUDE LASTMANN**

Il suffisait pour s'en convaincre de déambuler à l'intérieur des halls, mais aussi à l'extérieur, sur les parkings d'Eurexpo, pour comprendre le plaisir du partage autour d'une même Passion. Avec une composante nouvelle, le phénomène « Youngtimer », qui draine une nouvelle génération de passionnés d'automobiles. Ces jeunes garçons et filles, car souvent ce goût pour les Youngtimers se vit en couple, amènent une fraîcheur vivifiante au monde feutré de l'automobile ancienne. Ainsi, sur le parking 4 réservé aux véhicules de « collection », Golf, 205 et BMW Série 3 se mélangeaient joyeusement avec les populaires françaises des années 80. « Et les Porsche dans tout ça ? » « Tout va bien merci ! » Et pour longtemps encore, à entendre ces quatre jeunes trentenaires rencontrés sur le parking. « *Nous sommes venus en Golf GTI 16 soupapes, mais notre rêve est de rouler en Porsche. Que pensez-vous de la 996 ?* », me demandent-ils. Nous le verrons plus loin, les codes changent dans l'accession à la marque. Question de générations, mais aussi de moyens. (Très) nombreuses étaient les Porsche présentes dans les six halls de la manifestation lyonnaise. En voici quelques-unes, étonnantes, surprenantes, séduisantes, émouvantes, et toujours passionnantes. >>

930 TURBO 1 987 MARINE BLUE METALLIC MECANICUS

Très intéressante conversation sur l'évolution du marché de la marque Porsche, avec le chef des ventes de Mecanicus, Victor Roney. Cette jeune société parisienne amène un ton nouveau dans le commerce automobile, à l'image de son équipe de vente dont la moyenne d'âge est inférieure à 30 ans. À l'évocation des tendances du marché de la 911 en 2025, Victor nous confie : *« 993… Nous en vendons une vingtaine par an, ce sont des voitures qui partent en 24 heures. La fourchette des prix varie entre 70 000 et 90 000 euros. Les Belges en raffolent. 964… Nous en avons mis deux en ligne, il y a quelques semaines. Appel depuis les États-Unis, elles sont parties en caisson fermé au Havre. Ici, nous les vendons 80 000 euros (Carrera 2 de 150 000 kilomètres), là-bas, elles se vendent 150 000 dollars. Ils les adorent. Série G… C'est très générationnel. Les personnes qui ont rêvé devant ces 911 vieillissent. Il reste une niche de passionnés qui achètent cette génération, mais à des prix plus bas. 996… Le prix des 996 est intéressant actuellement. 80 000 euros pour une belle 996 GT3 Clubsport ! Moteur Metzger, ça marche du tonnerre, cela devrait valoir beaucoup plus. Couleurs… Aujourd'hui, les gens sont attachés aux couleurs. La fourchette de prix d'un modèle peut varier entre 20 % à 30 % en plus suivant la couleur. Personnellement, je rêve d'une 996 GT3 jaune. Dès qu'un exemplaire apparaît à 100 000 euros sur Leboncoin, elle part dans la journée. Des grises, il y en a dix à 70 000 euros. Une teinte PTS, c'est 50 % de plus. »* Trois voitures vendues le premier jour, dont deux Porsche (une très rare 930 Turbo Bleu Marine métallisé et une 911 « 50 ans » Gris Geyser), confirment la bonne vision du marché des dirigeants de Mecanicus.

911 S 2.2 TARGA ORANGE SANGUINE ATELIER DES COTEAUX

Surprise sur le stand de cette entreprise spécialisée dans les marques anglaises, avec la présence de deux Porsche. Une 356 B Cabriolet Bleu Bali et une (sublime) 911 Targa Orange Sanguine. *« Mon père a un amour particulier pour les anglaises, que j'ai aussi, mais j'ai également une vraie appétence pour le flat six. C'est pourquoi j'ai amené cette 911 ici. Une 911 qui coche toutes les cases »*, me confie Laurent Lefebvre. *« On a le moteur 2,2 litres, pour moi le meilleur, en S, on l'a en Targa, on l'a en Tangerine, avec ses Recaro d'origine. Une auto neuve comme vous pouvez le voir. »* La qualité du travail de l'entreprise de l'Aisne est bluffante. La peinture en particulier. *« Cette 911 est plus belle que lors de sa sortie de chaîne en 1970 »*, glisse mon ami Bertrand. *« Les voitures des années 70 en peinture d'origine, c'est excessivement rare. Et celle-ci, il ne faut surtout pas y toucher, une voiture n'est originale qu'une fois. Après, c'est une question de choix des clients »*, résume le dirigeant. Avec un bel hommage à la marque Porsche, pour conclure : *« Nous améliorons le refroidissement sur une Jaguar type E, car il n'est pas adapté au roulage d'aujourd'hui. Une Porsche, d'origine, c'est déjà top et très fiable. Mécaniquement, il n'y a pas grand-chose à améliorer sur une 911. »* L'excellence a un prix : 220 000 euros.

FIFTY SHADES OF GREEN *LA VILLA ROSE*

La Villa Rose s'est fait une spécialité de proposer à la vente des Porsche aux configurations originales et inédites. C'était encore le cas lors de cette édition 2025 d'Époqu'Auto. Des exemples vus sur le stand : une 996 Carrera 4 Vert Lago/Cuir Gris et deux Boxster 987 Vert Néphrite/cuir beige, et 987 Noir/cuir Vert Néphrite. Avec l'arrivée prochaine d'une auto Vert Malachite, Bastien Duchamp évoqua, avec humour, une séquence « Fifty shades of green » à la Villa Rose. Quel est le secret de ce show-room coloré ? Réponse de Jean-Yves Brondel, co-directeur de l'enseigne lyonnaise. *« Au fil des années, nous avons acquis une réputation "d'amateurs de couleurs". Des possesseurs de Porsche aux configurations originales nous proposent leur modèle. C'est le cas de la 996 Vert Lago. Nous retrouvons également des modèles que l'on a vendus précédemment. Rappelez-vous, nous avions vendu le Boxster 987 Vert Néphrite la première journée du Salon Époqu'Auto 2024. Lors d'un passage à l'atelier pour un entretien, le couple propriétaire a craqué pour un Boxster 987 phase 2 Rouge Indien exposé dans le*

show-room. Nous avons racheté le Boxster vert. » Budget accessible, peu de kilomètres et jolie configuration. Une belle auto !

AUDI AVANT RS 2 GRIS VULCAIN MÉTALLISÉ *HERVÉ CHAUVIN*

Elle ne porte pas (officiellement) le nom de Porsche, et pourtant l'Audi Avant RS2 fut élaborée par les ingénieurs Porsche de Weissach, et construite à environ 2 900 exemplaires dans les ateliers Porsche de Zuffenhausen au début des années 90. Moteur 5 cylindres 2,2 l de 315 CV, quatre roues motrices, ce break survitaminé a lancé un nouveau concept de sportives qui se poursuit de nos jours. Présentée en 1993 dans la teinte Bleu Nogaro métallisé, l'Audi Avant RS 2 titillait l'œil des Porschistes, en utilisant des accessoires et des citations stylistiques des 964 et 993. En regardant de plus près, on peut y voir inscrit le nom Porsche à l'avant et à l'arrière. Cet exemplaire millésime 1995 comptant (seulement) 108 000 kilomètres, vendu par Hervé Chauvin automobile, était affiché au prix de 79 900 euros. Le prix de l'ADN Porsche…

356 FJORD GREEN *ICONIC*

Iconic est la nouvelle entité du P'tit Garage de Papa installé à Crest depuis 2018 (et bientôt près de la gare TGV de Valence). L'atelier de restauration, initialement spécialisé dans les Porsche 356, s'intéresse (aussi) depuis un an et demi aux 911. C'est un Coupé AT2 de 1958 Fjord Green (5705), teinte star du Programme Paint to Sample 2025, qui a retenu mon attention. D'origine américaine, cette 356 est équipée d'un kit « Big Bore » qui gonfle la cylindrée à 1 800 cm^3. À ses côtés, une intéressante 911 « 3,0 R » « Tribute to 911 R 1967 ». Moteur 3,0 – 240 CV, jantes style 906 en aluminium, intérieur cuir et tartan orange. *« Une 911 pour un usage "mixte", qui démarre au quart de tour, que l'on peut utiliser tous les jours, et qui n'est pas ridicule sur une piste »*, me précise son concepteur. Et quelle allure ! Un projet Outlaw réalisé par Atelier Gobin.

997 CARRERA 4 GTS CABRIOLET 2011 - 311 000 KM

DE PARTICULIER À PARTICULIER

Ce Cabriolet 997 GTS Blanc Carrara pouvait passer inaperçu au milieu du hall de « Vente véhicule de particulier à particulier », si vous n'aviez pas la curiosité de lire sa fiche glissée sous le pare-brise : 997 phase 2 – Année 2011 – 54 900 euros – 311 000 km ! Erreur d'écriture ? L'état impeccable de sa carrosserie plaidait pour cette hypothèse. Eh bien non… les chiffres étaient exacts, comme nous l'a confirmé Jérôme, son jeune propriétaire. *« Cette 911, je la connais depuis sa sortie de concession, car mon frère est commercial dans le Centre Porsche qui l'a vendue. Son propriétaire l'a utilisée comme voiture de tous les jours durant dix ans avant de la rendre à la concession. Il réalisait environ 30 000 kilomètres par an, avec une révision annuelle. Mon frère l'a rachetée, il l'a gardée quelques années, puis il me l'a vendue. »* Jérôme ouvre la porte côté conducteur. *« L'intérieur n'est pas neuf, mais il est propre. Nous avons fait refaire les accueils de sièges, et changer la capote qui était un peu délavée »*, précise Jérôme. Seul le volant d'origine peut trahir le kilométrage. Et mécaniquement, est-elle aussi performante qu'avant ? *« Franchement, c'est incroyable ! j'ai fait quelques tours sur circuit, elle marchait mieux qu'une 997 Carrera S. Elle a toujours été entretenue chez Porsche, c'était mon rêve de rouler en 911. Une GTS, je n'aurais jamais cru pouvoir me l'acheter ; avec les kilomètres, j'ai pu me faire plaisir. »* Une histoire étonnante et rassurante quant à la fiabilité du flat six.

996 GT3 GRIS ARCTIQUE 2001 - 27 000 KM

MALESHERBES AUTOMOBILE

L'affichette sur le pare-brise de cette 996 GT3 à l'état irréprochable indiquait : 01-2001 - 27 310 km – 116 000 euros. Intrigués par ces chiffres étonnants, nous nous sommes rapprochés du vendeur, Frédéric Decelle, responsable de Malesherbes Automobile, pour en percer le mystère. *« Achetée neuve au Centre Porsche Orléans en décembre 2000, immatriculée dans le Rhône le 3 janvier 2001 par un Lyonnais qui en est toujours propriétaire aujourd'hui. Dossier complet avec le bon de commande et la facture d'achat. 27 000 kilomètres au compteur. Jamais repeinte, les pneus sont d'origine. Elle possède encore ses plaques d'époque. Il n'a pas une trace d'usure, juste quelques stigmates de vie. Du jamais vu ! »*, s'enthousiasme Frédéric, qui est intarissable sur cette auto. Et pour cause. *« C'est moi qui l'ai vendue neuve lorsque je travaillais chez TLA, le Point Service Porsche de Saint-Étienne. Jacques Bertoni (Centre Porsche Lyon) avait vendu ses trois 996 GT3, j'ai trouvé celle-ci chez Lechanoine à Orléans. C'est une icône. La première de la famille GT3. Pour moi, il ne faudrait plus qu'elle roule. »* ■

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 : TSCHENCK@FLAT6EDITIONS.FR

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

UN OURS DANS L'HABITACLE

Je suis propriétaire d'une Porsche depuis bien longtemps. Adhérent au club Porsche Portes de Provence depuis sa création, j'ai toujours possédé des voitures d'exceptions. Un matin d'octobre 2025, en allant prendre ma 997 4S pour aller faire un rallye de régularité, il m'est arrivé une mésaventure peu commune.
La voiture est arrêtée depuis un mois environ, branchée à son chargeur d'entretien comme je le fais d'habitude. Je m'approche et débranche le chargeur et, pas plus tôt que j'approche la clé de contact, la voiture se met à grogner ! Impression très bizarre, on dirait un ours dans l'habitacle. Je démarre le moteur, idem, l'ours continue de crier. J'arrête tout et enlève la clé, pareil : toujours ce mugissement. Je ferme avec la télécommande, le bruit continue encore une minute et puis s'arrête.
Sur le coup, je n'ai pas pu identifier exactement la provenance. Alors je recommence et l'animal donne toujours de la voie. J'éteins le poste de radio, pas d'amélioration, je débranche la batterie, et là : le silence.
Je rebranche le tout et cherche quel fusible pourrait correspondre au sinistre. Finalement, dans la boîte côté chauffeur, le dernier en bas à droite est le fautif. C'est celui de l'ampli, qui apparemment marche tout seul. Gros soulagement ! Plus de bruit insupportable pour amener la voiture au garage. Je n'ai plus de média, mais la voiture marche super bien. Et j'ai reçu un très bon accueil au centre Porsche de Montélimar.
Après deux jours d'immobilisation, j'ai eu l'immense plaisir de repartir avec mon jouet… enfin silencieux.
Un grand merci à Rémi et à Romain pour leur professionnalisme et leur courtoisie.

Jean Vernet

FLAT 6 MAGAZINE ME CONFORTE DANS MES CHOIX

Après lecture des numéros Flat 6 *d'août et de septembre 2025, je me dis que j'ai eu la main heureuse dans mes choix de Porsche. En août, vous aviez la gentillesse de publier mon courrier où je relatais le remplacement des jantes de ma 911 GT3 Touring 991.2 auprès de Manthey Racing. J'y mentionnais également tout le bien que je pensais de mon Boxster 981 GTS. Ne voilà-t-il pas que, dans ce même numéro, Thomas Schenck incluait ledit Boxster dans les trois Porsche qui ont la cote ! Rebelote avec le numéro de septembre pour me donner une fois encore la banane. Dans « 25 ans de GT3 », le même Thomas Schenck relativisait le prix de la nouvelle GT3 en posant la question essentielle de savoir quels autres constructeurs commercialisaient encore des moteurs atmosphériques aussi envoûtants. Il concluait « uniquement Ferrari » (on pourrait peut-être y ajouter Corvette). Cette réflexion me fit à nouveau prendre conscience de mon bonheur de conduire une Touring, plaisir renouvelé tout récemment encore à son volant en sillonnant les merveilleuses routes de l'Eifel. Enfin, l'article sur la superbe 992 S/T Sonderwunsch relevait le point clé que les entourages des vitres étaient exceptionnellement peints en couleur carrosserie, détail épurant le profil. Bingo, sur avis de mon contact chez Manthey Racing, j'avais justement fait poser en août un covering couleur carrosserie sur l'entourage noir d'origine des vitres. Je trouve que ce covering discret est du plus bel effet en association avec les superbes jantes alu de Manthey ! Elle n'est pas belle la vie en Porsche ?*

Jean, Luxembourg

UN BOXSTER COUTEAU SUISSE

Cher Flat 6,
Il y a quelques semaines, nous avons participé à un rassemblement œcuménique organisé par un club de passionnés auto qui avaient prévu de nous faire découvrir les belles routes de la Drôme, à l'aide d'un road book de type « boule-flèche ».
Avant le départ, les 71 équipages inscrits (dont un contingent de Porsche) avaient rendez-vous à Valence pour un petit déjeuner. Nous faisons honneur à la pogne (brioche moelleuse aromatisée à la fleur d'oranger), car les organisateurs prévoient quatre heures de roulage pour la matinée ; autant prendre des forces. Après le traditionnel briefing de sécurité et la distribution du road book, les premiers équipages s'élancent sur le parcours.
La navigation au road book est une très bonne manière d'éprouver votre sens de l'observation, votre réactivité et la solidité de votre couple (« Ce sera la prochaine à gauche, mon amour. Non, l'autre gauche, bor…l »). *D'ailleurs, les organisateurs ont de toute évidence prévu qu'un certain nombre de participants se perdraient en cours de route puisque, sur la ligne de départ, chaque équipage récupère un numéro de pointage et une pogne entière (« en cas » de coup dur). Après quelques kilomètres dans la campagne drômoise, la route s'élève sur les contreforts du Vercors. La chaussée est couverte de feuilles couleur de rouille qui s'envolent en tourbillons au passage de notre Boxster.*
À mi-parcours, les organisateurs nous attendent pour un ravitaillement. La pause est bienvenue pour nous dégourdir les jambes, profiter de la vue et manger un beau morceau de pogne. Nous reprenons la route, qui serpente au milieu des sapins et des hêtres. Les couleurs de l'automne sont flamboyantes. Question navigation, nous marchons sur l'eau : après 3 heures 45 de route, nous n'avons toujours pas fait une seule erreur de lecture du road book. Pourtant, vers 12 h 30, la mécanique se grippe. Sans doute sous l'effet de l'hypoglycémie (il faut dire que ça fait une heure que nous n'avons pas mangé de pogne), nous ratons la petite route à la perpendiculaire à droite. Nous nous en rendons compte immédiatement. Un demi-tour et quelques boules-flèches plus tard, nous arrivons au restaurant où nous sommes attendus pour déjeuner.
À table, tout le monde discute du parcours du matin. L'ambiance est joyeuse, le volume sonore reflète l'enthousiasme des participants. Nous faisons la connaissance d'un couple qui, coïncidence, a fait le parcours en Boxster. Enfin, c'est ce que nous croyons, jusqu'à ce qu'ils nous disent qu'ils allaient passer la nuit dans leur véhicule. C'est là que nous réalisons que, dans le vacarme ambiant, nous avons mal compris : ils n'ont pas fait le parcours en Boxster, mais en (Dacia) Bigster. Nous sommes rassurés ! Entendons-nous bien : nous aimons beaucoup notre Porsche, mais de là à y dormir, il y a un pas. Passer la nuit dans le Boxster, c'est comme rendre visite à belle-maman : on ne le fait que si on est obligés.
Avec un peu d'avance, nous souhaitons de joyeuses fêtes de fin d'année à toute la rédaction de Flat 6.

Nadine et Sébastien

NOTRE RÉPONSE Chère Nadine, ce sont certainement les vocalises du Boxster qui vous ont grippé les tympans et mené à cette confusion, heureusement sans conséquences ! Nous sommes également de grands amateurs de rallyes touristiques à deux et nous ne pouvons qu'encourager les lecteurs à suivre votre exemple. Quant à dormir dans votre voiture, peut-être faudrait-il essayer ? Après tout, nous passons beaucoup de temps à vanter la polyvalence des Porsche !

ASTUCE POUR REMPLACER DES PLAQUETTES À MOINDRE COÛT

Je possède une 991 4S phase 1 équipée du système de freinage PCCB. Achetée à 16 000 kilomètres, elle en totalise aujourd'hui 33 000. Bientôt, je vais devoir remplacer les plaquettes, et il n'y a pas d'autre solution que de monter des céramiques d'origine (1 500 € sans main-d'œuvre). Comme un jeu complet de disques et de plaquettes céramiques coûte environ 40 000 €, je cherchais une autre solution pérenne et moins onéreuse. Il existe bien des options chez Brembo ou Girodisc, sans remplacer les étriers, mais ces disques deux parties sont destinés à la piste et coûtent entre 5 000 € et 6 000 € avec plaquettes et accessoires. Sur une 991 sans PCCB, un disque de bonne qualité revient pourtant à 250 € ! J'ai donc poursuivi mes recherches et attendu le résultat des essais menés par Mosa Frein afin de trouver une solution techniquement et financièrement intéressante. Le problème principal vient du diamètre des disques (350 mm sur PCCB contre 340 mm et 330 mm sur les montages classiques), mais les moyeux et les épaisseurs restent identiques. Après plusieurs essais, la solution trouvée par Mosa Frein et M. Nicolas Becker est simple : monter des disques de 997 GT3 3.6, de 350 mm de diamètre et d'épaisseurs identiques (34 mm à l'avant, 28 mm à l'arrière). Il suffit de réduire la longueur des plaquettes avant de 198 mm à 193,6 mm, une opération facile à réaliser à la fraiseuse.
Résultat : 1 400 € pour quatre disques Zimmerman et plaquettes Brembo, port compris, soit moins que le coût des seules plaquettes céramiques d'origine. Je vais passer commande et informerai de la facilité du montage. Je me félicite d'avoir contacté Mosa Frein, ainsi que Marc Joly et Thomas Schenck, et les remercie pour leurs conseils avisés et leur professionnalisme.

Joël L.

VIE *des Clubs*

Porsche Clubs France

FÉDÉRATION DES CLUBS OFFICIELS
8 bis rue d'Anjou - 75008 Paris
www.porscheclub.fr
Présidente : Dominique Desbordes
Pour tout contact avec la Fédération : contact@porscheclub.fr

RACING

Club Porsche Motorsport
Président : Patrick Vegeais
10 rue de Penthièvre - 75008 Paris
www.porsche-club-motorsport-france.fr

CLASSIC

Club 911 Classic
Président : Philippe Bertrand
6 chemin de Borde Basse – 31320 Vieille-Toulouse
www.911classic-porscheclub.fr
- **1-31 décembre :** Salon - Chambéry Auto Moto Retro 2025
- **7 décembre :** Repas de fin d'année

Club 914 de France
Président : Renaud Lechalier
116, rue de Beaumont - 85180 Les Sables d'Olonne
www.914-porscheclub.fr

Club 924/944/968 France
Président : Alain Simon
8, rue des Ecoles - 79260 La Creche
www.924-944-968-porscheclub.fr
- **6-7 décembre :** Chambéry Autorétro Inter Clubs Classic
- **6-7 décembre :** Rétromecanic

Club 928
Présidente : Isabelle Piovesan
3, avenue de la terrasse - 95160 Montmorency
www.928-porscheclub.fr

REGISTRE

Club RS de France
Président : Jean-Claude Bonhomme
1073, chemin de la Sablière
13630 Eyragues
www.porscheclubrsdefrance.com
- **12-13 décembre :** Assemblée Générale du Club

Club Spyder et Speedster
Président : Jean-Laurent Paris
Avenue de Grasse - 83300 Draguignan
www.spyder-speedster-porscheclub.fr

RÉGIONAUX

Club Alsace
Président : Francis Wantz
Hôtel Les Jardins d'Adalric
19, rue du Maréchal Koenig - 67210 Obernai
www.alsace-porscheclub.fr

Club Aquitaine
Président : Bruno Colledani
7, rue Albert Camus - 33700 Mérignac
www.aquitaine-porscheclub.fr
- **6 décembre :** Soirée du Club

Club Atlantique
Président : Philippe Fournier
20, rue de Villeneuve - 85180 Les Sables-d'Olonne
www.atlantique-porscheclub.fr
- **6-7 décembre :** AG du Club Hôtel Richelieu La Flotte en Ré

Club Auvergne
Président : Marc Payan
7, Boulevard Léon Malfreyt - 63000 Clermont-Ferrand
www.auvergne-porscheclub.fr

Club Bourgogne-Franche Comté
Président : Jean-Pierre Dupin
28, rue Pierre de Coubertin – 21000 Dijon
www.bfc-porscheclub.fr
- **13 décembre :** Déjeuner de Noël

Club Bretagne-Pays de Loire
Président : Frédéric Bridel
La Silandière - 35760 Montgermont
www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr

Club Centre
Président : Jean-Pierre Van Der Heyden
18, boulevard Pierre Segelle - 45000 Orléans
www.centre-porscheclub.fr

Club Champagne-Ardenne
Président : Sébastien Dez
Hameau Berthenay - 02130 Villers-Agron-Aiguizy
www.champagne-ardenne-porscheclub.fr

Club Corse
Président : Yves Murati
Angiolasca – Collo Ambuto - 20290 Monte
www.corse-porscheclub.fr
- **7 décembre :** Sortie insulaire

Club Le Mans
Président : Arnaud Coudray
AMEGA - 10 rue de la Sapinière – 72560 Change
www.lemans-porsche-club.fr
- **4 décembre :** Soirée membres chez Glinche Sport & Classic
- **7 décembre :** Sortie de Noël Haras du Pin

Club Lorraine
Président : Philippe Watelet
Novotel de Metz Hauconcourt
16, route de Maizières-lès-Metz
57280 Hauconcourt
www.porscheclub-lorraine.fr
- **7 décembre :** Rencontre amicale de fin d'année

Club Méditerranée
Président : Jean-Paul Viala
27, rue des Roseaux
34750 Villeneuve-les-Maguelonnes
www.mediterranee-porscheclub.fr

Club Monaco
Président : Enrico Caruso
Le Sun Tower - 7 avenue Princesse Alice
98000 Monaco
www.monaco-porscheclub.fr
- **14 décembre :** Sortie de fin d'année

Club Nord-Picardie
Président : Thierry Rocq
126, rue de la Louvière - 59000 Lille
www.nord-picardie-porscheclub.fr
- **6 décembre :** Repas de fin d'année

Club Normandie
Président : Emmanuel Diers
28, rue Henri Cornat - 50700 Valognes
www.normandie-porscheclub.fr
- **6-7 décembre :** Assemblée Générale 2025

Club Paris
Président : Philippe Brétille
12, rue Delabordère - 92200 Neuilly-sur-Seine
www.paris-porscheclub.fr

Club Pays de Savoie
Président : Alain Cornier
38, rue des Moissonneurs - 73290 La Motte-Servolex
www.savoie-porscheclub.fr
- **30 décembre - 1er janvier :** Nouvel an

PORSCHE AG

DATES PUBLIÉES SOUS RÉSERVE D'ANNULATIONS

PORSCHE AG

Club Portes de Provence
Président : Phala Ayme
Hôtel Le Sphinx - 19, boulevard Marre-Desmarais
26200 Montélimar
www.portesdeprovence-porscheclub.fr
- 6 décembre : Soirée de cloture

Club Rhône-Alpes
Président : Jean-Pierre Dupuis
2 rue des Erables - 69380 Chazay-d'Azergues
www. rhone-alpes-porscheclub.fr
- 12 décembre : Soirée bistronomique et musicale

Club Roussillon
Président : Bernard Delevoye
32, rue Jules Aroles - 66700 Argeles-sur-Mer
www.roussillon-porscheclub.fr
- 6 décembre : Assemblée Générale du Club
- 7 décembre : RVA66 au Carré d'Or Perpignan
- 14 décembre : ACN Parking Grands Buffets Narbonne
- 25 décembre : Fête de Noël

Club Toulouse-Gascogne
Président : Hervé Valles
71, impasse de la Bourgade - 31670 Labège
www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr
- 9 décembre : Assemblée Générale/ Soirée de gala

Club Tourcoing
Président : Hervé Dujardin
31, rue de l'adjudant chef Leroy - 59200 Tourcoing
www.tourcoing-porscheclub.fr

AUTRES CLUBS

356 Club de France
Président : Pascal Zundel
105 bis rue de Longcham
92200 Neuilly sur Seine
www.356porscheclub.com

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
Présidente : Vanessa Gil
8, rue Pierre Loti - BP. 13278
98803 Nouméa Cedex
www.porsche-club.nc

ÉTRANGERS

Club Belgium
Président : Peter Braem
Rue Albert Einstein 11 - B 1400 Nivelles
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 : Patrick Risch
president@pcl.lu
www.pcl.lu

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

Club Porsche 356 de Suisse
Président : Frank Baumann
www.porsche-356-club.ch

Club Porsche 3 Lacs
Président : Eric Zuccatti
Rue des Indiennes 25 - 2074 Marin-Epagnie
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)
www.registroitalianoporsche356.it

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

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.

DR

PORSCHE CLUB BRETAGNE

Women week-end

Pour ce week-end du mois d'octobre dédié aux femmes, un séjour détente dans le Morbihan a été proposé. Nous nous sommes retrouvés le samedi après-midi à l'Éco-Hôtel Spa Yves Rocher «La Grée des Landes» à La Gacilly. Pendant que Mesdames profitaient d'une séance de yoga tonique alliant exercices respiratoires, renforcement musculaire et étirements pour relâcher les tensions mentales et procurer un bien-être global, ces Messieurs se sont laissé conter de manière interactive l'histoire ains que les valeurs engagées de l'univers Yves Rocher. Après un goûter, nous avons emprunté des routes parées de nuances automnales pour rejoindre notre lieu d'hébergement « Le Domaine du Cerf Blanc » niché dans la forêt de Brocéliande. La soirée a été animée par une petite nouveauté, le drôle de quiz apéro « ça alors ! ». Un moment de convivialité, de rigolade avec attribution de points et remise de récompenses symboliques. Le dimanche matin, par des petites routes de campagne nous avons rejoint « l'Univers du Poète Ferrailleur » à Lizio. Un lieu insolite et magique créé par Robert Coudray, un artiste autodidacte, qui a transformé des objets de récupération en œuvres d'art inspirantes. Son message : donner du sens à sa vie à travers la création et inviter à la réflexion sur la place de l'homme dans le monde. Après un dernier déjeuner à Ploërmel, nous nous sommes séparés dans l'attente de la prochaine sortie.

DR

PORSCHE CLUB LE MANS

Le Porsche Club Le Mans a allié passion automobile et savoir-faire artisanal en réunissant un grand nombre de ses membres le dimanche 5 octobre pour un Porsche & Coffee, organisé au sein du garage Classic And Racing, à Teloché, reconnu pour son expertise dans l'entretien et la restauration de véhicules de sport anciens. Les participants ont découvert l'atelier où précision mécanique et esthétique soignée se côtoient. Plusieurs intervenants avaient été conviés pour enrichir l'événement : Les Gardiens du Temps, horlogers au Mans, présentant leur approche de la micro-mécanique et leur collection BegHof, un graphiste, Arnage Sunrise, présentant ses projets artistiques surprenants à la croisée des chemins des prototypes d'endurance automobile des 24 Heures du Mans et de fiction à la sauce manga et un sellier spécialiste en restauration d'intérieurs sur mesure. Ce rendez-vous s'est poursuivi par un brunch à l'extérieur pour profiter du soleil avec le garage en toile de fond. Nous proposerons de nouveau ce format en 2026; le prochain Porsche & Coffee est prévue le 12/04/26 avec des surprises dans les cartons... Merci à Thibault Chrétien pour ces magnifiques photos.

DR

DR

PORSCHE CLUB NORMANDIE

Le Casting des Déjantés au Château de Dampierre !

C'est lors de la Garden-party du 7 septembre organisée par Jackie Lenormand et Joëlle Labretonne, alias Bécassine que s'est déroulé dans l'après-midi un moment très amusant, le « Casting des Déjantés » auquel une cinquantaine de figurants étaient inscrits. La direction du Casting nous avait fixé rendez-vous au Château de Dampierre à 25 mn de Caen. Le costume souhaité « déjanté » pour les participants avait donné à certains de drôles d'idées. Inspirées des genres, pays, régions, villes, époques, héros, professions et religions, elles ont toutes provoqué le rire et la bonne humeur pour la journée. Après une marche dans le silence du bocage virois jusqu'à la chapelle de la Marquise de Dampierre, pour en découvrir la curieuse histoire avec un guide local, la communauté des Porschistes était invitée à se restaurer dans le jardin intérieur du Château avec un panier garni. Boissons locales et bocaux de saveurs normandes pour le péché de gourmandise ! Douce musique, décor naturel magnifique, belles 911 devant le Château et météo idéale pour une ambiance merveilleuse ! Cette journée laissera des souvenirs très drôles de cette garden-party 2025. Mille mercis aux Organisateurs ... et aux Déjantés d'avoir osé jouer le jeu de ce Casting !

DR

DR

DR

PORSCHE CLUB PAYS DE SAVOIE

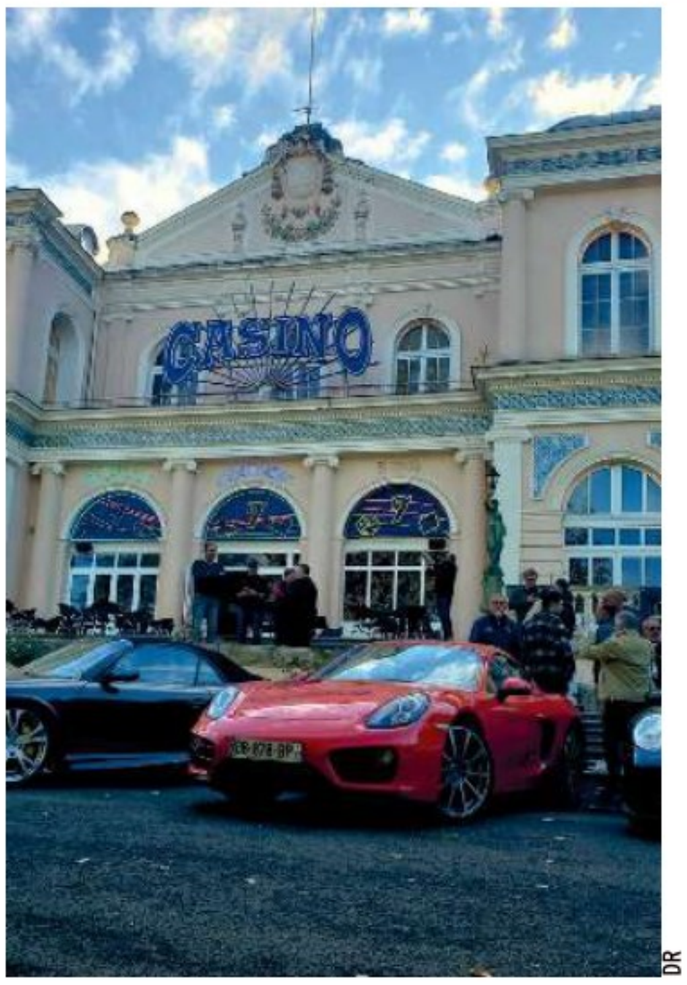
Sur les Traces du Duché de Savoie Acte 2

Le WE du 12 au 15 septembre a été l'occasion de poursuivre l'exploration de l'histoire du Duché de Savoie. Cette manifestation du Porsche Club Pays de Savoie, en 3 actes avant de parcourir la Sardaigne, en référence au royaume de Piémont Sardaigne permet de découvrir notre patrimoine historique, tout en profitant de ses belles routes. Au départ de Chambéry, 50 équipages, essentiellement les participants de l'acte 1. Destination : l'Italie avec escale à Turin, ancienne capitale du Duché. Après une première visite du musée Opinel, en route pour l'Italie par le col du Galibier et Montgenèvre pour visiter Fort d'Exilles, avec un déjeuner Champêtre avant de découvrir le château de Stupinigi, pavillon de chasse de la famille royale de Savoie. Nuit à Turin avec diner à la Pista, sur l'ancienne piste d'essai de Fiat, sur le toit de l'usine historique du Lingotto. Retour le dimanche par le col Agnel avant de visiter le fort de Mont-Dauphin, dans le Queyras avec déjeuner dans clôture dans les fortifications. Une bien belle édition sous un beau soleil. Rendez-vous en 2026 pour l'acte 3. Avec la fin du périple continental à Nice.

PORSCHE CLUB ROUSSILLON

Rallye touristique mensuel

Une trentaine de voitures étaient présentes au départ de Céret, pour un rallye qui allait nous faire découvrir encore de jolies routes sinueuses et des paysages automnaux magnifiques. Après une pause-café sympathique, nous sommes repartis pour Vernet-les-Bains en passant par plusieurs cols, dont ceux de Palomère et de Fourtou. Certains se sont arrêtés pour découvrir le Prieuré roman de Marcevol, dédié à Sainte Marie et situé à Arboussols, dans le département des Pyrénées-Orientales. Face au ciel et au massif du Canigou, montagne sacrée des Catalans, ce Prieuré restauré domine un panorama splendide. Les locaux disent : qui n'est jamais venu à Marcevol ne connaît pas tout de la beauté du monde ! Arrivés sur place, et après une photo de groupe prise sur les marches du Casino par un photographe du quotidien l'Indépendant, nous avons pu prendre place dans l'une des salles du restaurant pour y déjeuner dans une ambiance de convivialité et de partage. Pendant ce temps-là, les Porsche ont été admirées par les passants : la diversité des modèles et la musique des moteurs donnaient une ambiance particulière dont tous les passionnés raffolent !



DR

LA COTE *de FLAT 6 Magazine*

COMPRENDRE LES ÉTATS : IL EST ESSENTIEL, POUR BIEN COMPRENDRE NOTRE COTE, DE LIRE LES EXPLICATIONS QUI SUIVENT ET 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.
TOUS LES PRIX SONT INDIQUÉS EN EUROS. PHOTOS **PORSCHE AG**

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.

ÉTAT PARFAIT

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
10 ans	125 000
15 ans	160 000
20 ans	185 000

OLDTIMERS 1964-1973

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	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

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	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
944 160/163/165 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	1992/1995	33 000	24 000	15 000
968 Club Sport	1993/1995	47 000	37 000	27 000
968 Cabriolet	1992/1995	39 000	29 000	19 000
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

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	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

>>

YOUNGTIMERS 1974-1998

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	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 3.2 Speedster	1989	236 500	165 000	145 000	115 000	92 500	-
911 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 FLAT 6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
959	1987/1988	1987/1988	2 086 500	1 391 000	1 275 000	1 043 000	811 500

964	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	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 Cab	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 FLAT 6	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 Cab 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 FLAT 6	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 ph 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 ph 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 FLAT 6	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 ph 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 ph 2	2021	101 000	91 000	81 000
718 Cayman GT4 RS	2022/...	186 000	176 000	166 000

TOLEDE GROUPE
ASSURANCES

PRESTIGE

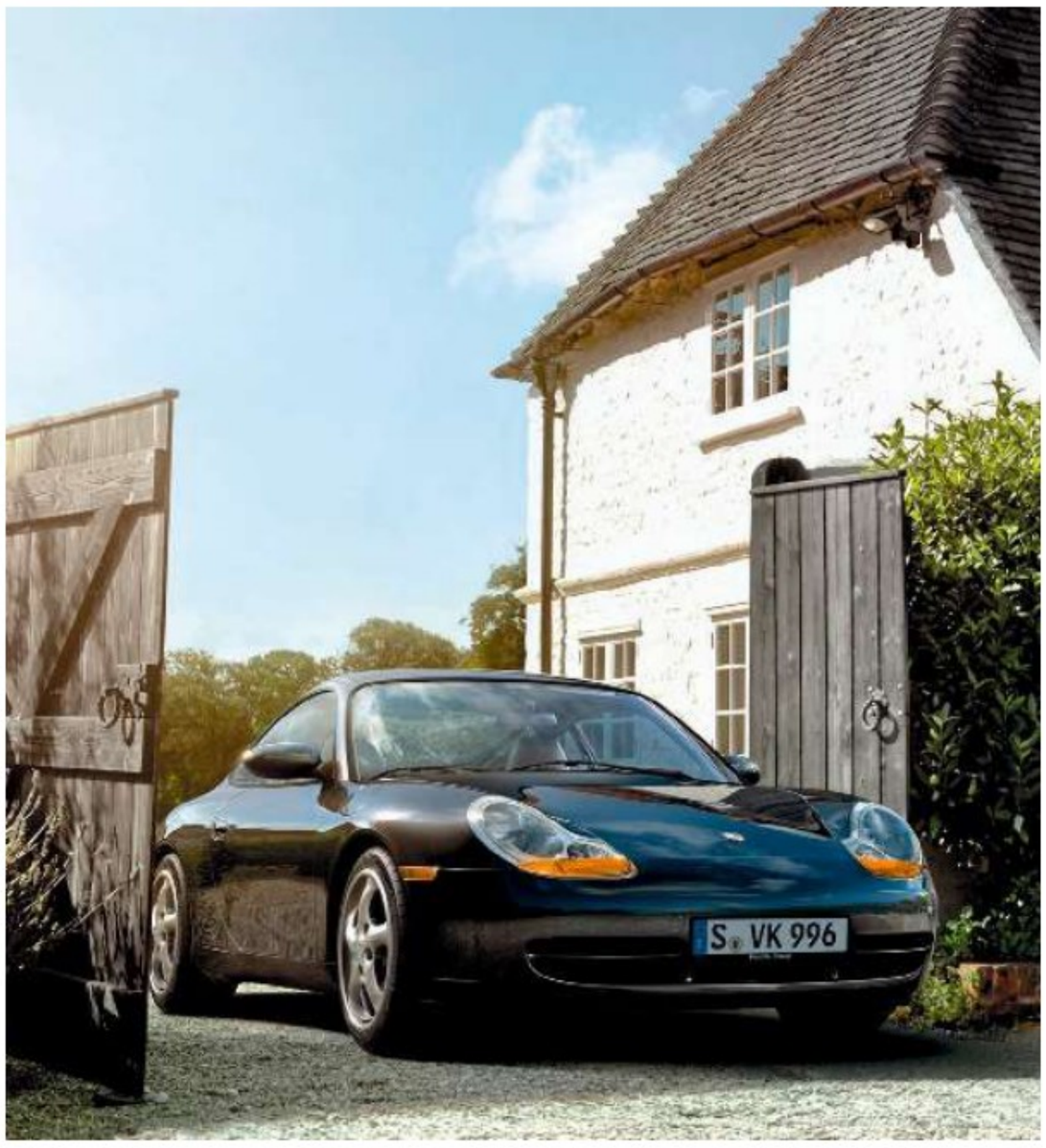
Partenaire d'une vie
aux multiples facettes.

L'assurance des véhicules
haut de gamme depuis 1975.

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

LES RÉCENTES (SUITE)



996	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT 6	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 FLAT 6	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	100 000	95 000	89 000
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 FLAT 6	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 4 S 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	132 000	124 000	116 000
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	155 000	144 000	133 000
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 FLAT 6	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 FLAT 6	BON ÉTAT
992 Carrera	2019/2024	119 000	109 000	99 000
992 Carrera Cabriolet	2019/2024	131 000	121 000	111 000
992 Carrera 4	2019/2024	125 000	115 000	105 000
992 Carrera 4 Cabriolet	2019/2024	131 000	121 000	111 000
992 Carrera S	2019/2024	134 000	124 000	114 000
992 Carrera S Cabriolet	2019/2024	142 000	132 000	122 000
992 Carrera 4S	2019/2024	137 000	127 000	117 000
992 Carrera 4S Cabriolet	2019/2024	150 000	140 000	130 000
992 Turbo S	2020/2024	220 000	210 000	200 000
992 Turbo S Cabriolet	2020/2024	240 000	230 000	220 000
992 Turbo	2021/2024	200 000	190 000	180 000
992 Turbo Cabriolet	2021/2024	212 000	202 000	192 000
992 Targa 4	2021/2024	133 000	123 000	113 000
992 Targa 4S	2021/2024	155 000	145 000	135 000
992 GT3	2021/2024	217 000	207 000	197 000
992 GT3 Touring	2021/2024	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	2022/2024	175 000	165 000	155 000
992 C4 GTS	2022/2024	169 000	159 000	149 000
992 C4 GTS Cabriolet	2022/2024	179 000	169 000	159 000
992 Targa 4 GTS	2022/2024	182 000	172 000	162 000
992 50 ans Porsche Design Edition	2022/2024	183 000	173 000	163 000
992 GT3 RS	2022/2024	328 000	318 000	308 000
992 Dakar	2022/2024	336 000	326 000	316 000
992 Sport Classic	2022/2024	382 000	372 000	362 000

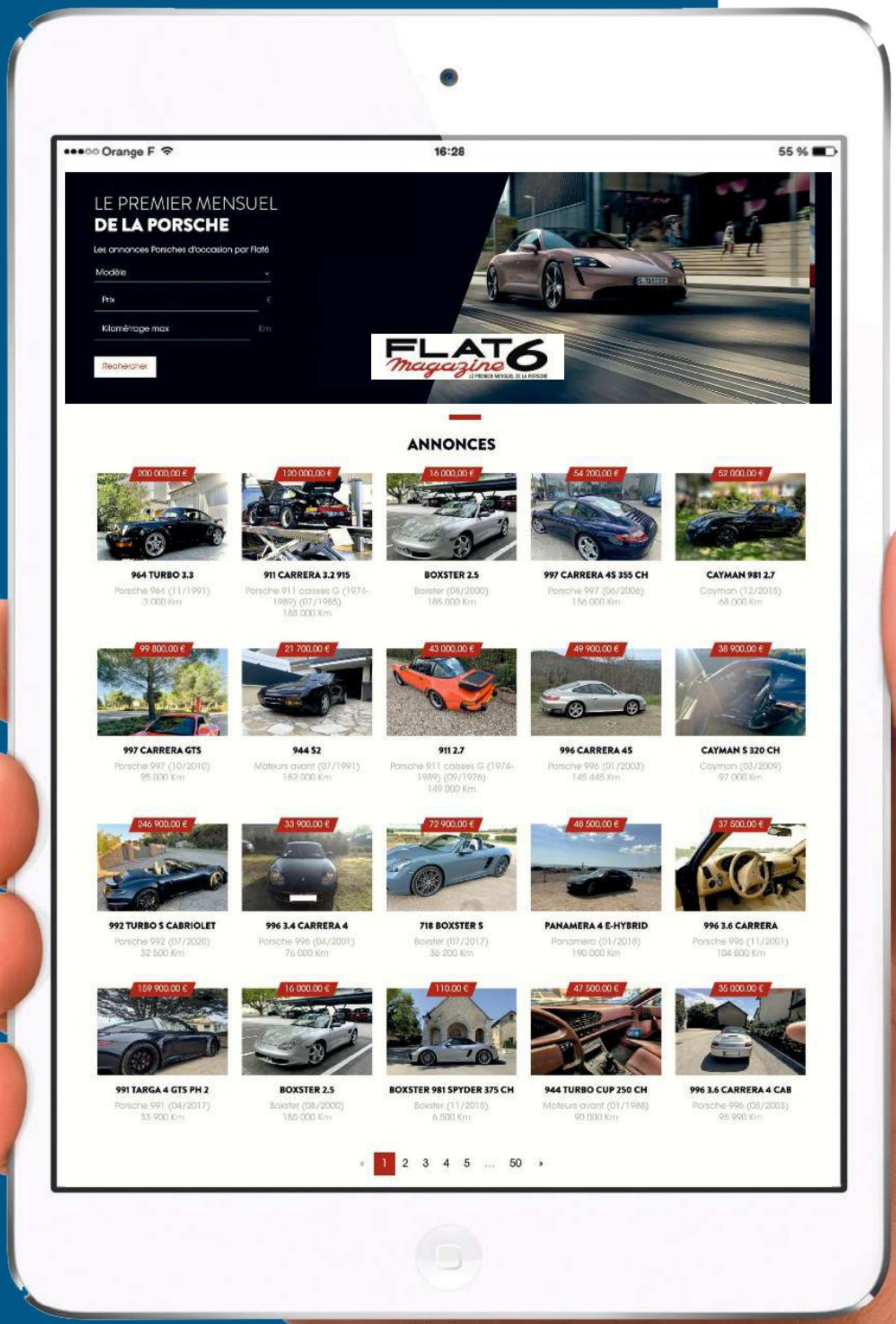
PASSER VOS ANNONCES SUR NOTRE SITE

WWW.FLAT6MAG.COM

Particuliers : parution gratuite jusqu'à la vente de votre véhicule*

Professionnels : pour passer vos annonces contactez Flat6 régie au 04.98.01.50.50 ou par e-mail à flat6regie@orange.fr

* Parution gratuite de votre annonce sur le site, seules les options sont payantes. Tous les détails sur www.flat6mag.com


Orange F
16:28
55 %
LE PREMIER MENSUEL
DE LA PORSCHE
Les annonces Porsches d'occasion par Flaté
Modèle
Prix
€
Kilométrage max
Km
Rechercher
FLAT 6 Magazine
ANNONCES
200 000,00 €
964 TURBO 3.3
Porsche 964 (11/1991)
3 000 Km
120 000,00 €
911 CARRERA 3.2 915
Porsche 911 caisses G (1974-1989) (07/1985)
168 000 Km
16 000,00 €
BOXSTER 2.5
Boxster (08/2000)
185 000 Km
54 200,00 €
997 CARRERA 4S 355 CH
Porsche 997 (06/2006)
156 000 Km
52 000,00 €
CAYMAN 981 2.7
Cayman (12/2015)
68 000 Km
99 800,00 €
997 CARRERA GTS
Porsche 997 (10/2010)
95 000 Km
21 700,00 €
944 S2
Moteurs avant (07/1991)
182 000 Km
43 000,00 €
911 2.7
Porsche 911 caisses G (1974-1989) (09/1976)
149 000 Km
49 900,00 €
996 CARRERA 4S
Porsche 996 (01/2003)
145 445 Km
38 900,00 €
CAYMAN S 320 CH
Cayman (03/2009)
97 000 Km
246 900,00 €
992 TURBO S CABRIOLET
Porsche 992 (07/2020)
32 500 Km
33 900,00 €
996 3.4 CARRERA 4
Porsche 996 (04/2001)
76 000 Km
72 900,00 €
718 BOXSTER S
Boxster (07/2017)
36 200 Km
48 500,00 €
PANAMERA 4 E-HYBRID
Panamera (01/2018)
190 000 Km
37 500,00 €
996 3.6 CARRERA
Porsche 996 (11/2001)
104 800 Km
159 900,00 €
991 TARGA 4 GTS PH 2
Porsche 991 (04/2017)
33 900 Km
16 000,00 €
BOXSTER 2.5
Boxster (08/2000)
185 000 Km
110,00 €
BOXSTER 981 SPYDER 375 CH
Boxster (11/2016)
6 500 Km
47 500,00 €
944 TURBO CUP 250 CH
Moteurs avant (01/1986)
90 000 Km
35 000,00 €
996 3.6 CARRERA 4 CAB
Porsche 996 (05/2003)
95 990 Km
« 1 2 3 4 5 … 50 »

991 4 GTS 3.0 PH2 03/2017

83 000 km, PDK roue directrices AR carbone,cuir alcantara PDCC PDLS traitement céramique PPF face AV silencieux inox à valves **AP417001**
Px : 120 000€ Tél : 07 81 06 88 46 Dépt 94

BOXSTER 986 S 250CH 07/2023

66 920 km, excellent état et d'origine, aucune modification apportée, Jamais utilisé sur circuit, CT OK. Entretien suivi régulier annuel. **AP417003**
Px : 25 000€ Tél : 06 08 98 49 62 Dépt 45

992 CARRERA 4S 02/2020

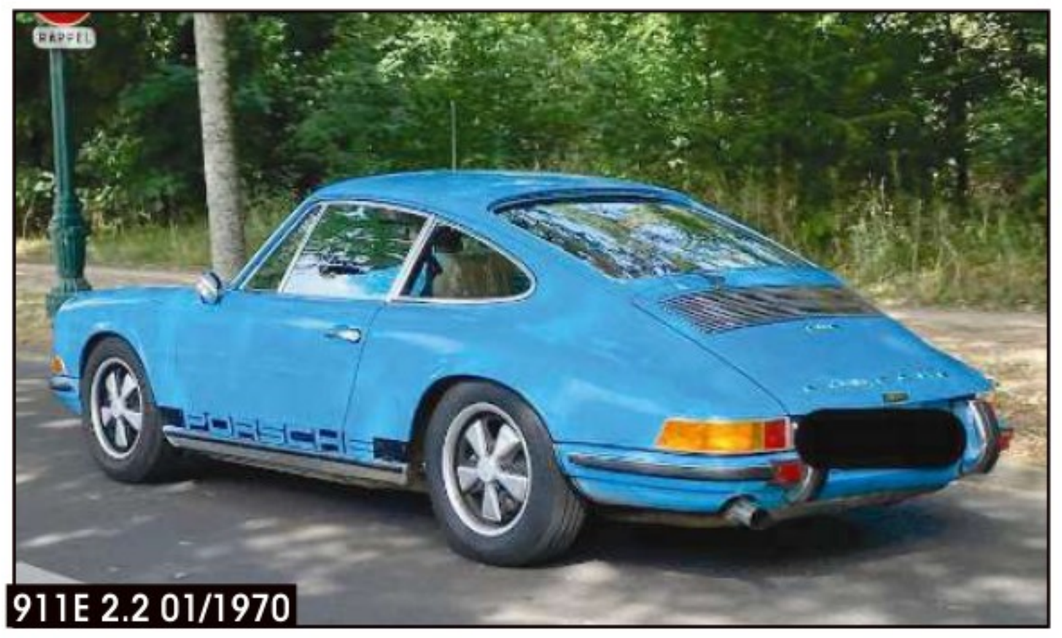
20 500km, PDK, roues ar directrices, syst levage av,TO verre, échap sport, jtes RS21, entretien porsche, gris verni, full cuir bicolore rouge noir **AP417004**
Px : 145 000€ Tél : 06 30 55 30 85 Dépt 62

991 GTS PH109/2015

35 000 km, PDK, noir verni/cuir noir + alcantara, esprit Touring renforcé, 2 places, sges Sport Plus, réservoir 90 L, 4 pns nfs, origine réseau.**AP417002**
Px : 114 900€ Tél : 06 89 70 11 69 Dépt 69

BOXSTER 987 II S 3.4 310CV 10/2010

9 7000 km, rouge indien, capote et cuir noir, ceintures rouge, JA 18" noires, étriers rouge, BM avec réducteur de course, échappement sport **AP413002**
Px : 37 500€ Tél : 06 83 58 65 13 Dépt 25



911E 2.2 01/1970

110 000km, voiture française, 2 ème main, Jamais restaurée, peinture, moteur, boite d'origine, Fact d'achat Sonauto, carnet, sort de rév, **FS417001**
Px : 130 000€ Tél : 06 11 02 99 33 Dépt 94

911 3.2 JUBILE 12/1987

133 000km Série limitée 875 ex. dont 50 en France, bleu diamant int. cuir bleu/noir ap-tête Ferry Porsche TOE clim pns nfs Michelin Pilot **AP416001**
Px: 89 000 € Tél : 06 27 50 20 52 Dépt 51

991 TARGA 4S 400CV PDK 05/2014

72 019 km, gris quartz métal, cuir gris platine, prop dep 7 ans, suivi centre Porsche depuis l'origine, à jour carnet Éligible Porsche approved, **AP414004**
Px : 120 000€ Tél : 06 07 33 74 35 Dépt 77

PORSCHE

À chacun son traineau.

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.

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

FS417159 Macan 4 Electric H2 10/2024, 18 600 km, Pack cuir Noir-Craie Servotronic Plus, Roues ar direct, ges Confort à l'avant (14 positions, électriques) Px: 89 900€ Centre Porsche Paris 16 Tél: 01 76 48 42 64 www.paris-16.centreporsche.fr

FS417160 911 Dakar 10/2023, 4 250 km, Blanc/Bleu Gentiane métallisé, Pack intérieur Race-Tex Rallye Design avec de nb éléments en cuir, Centre Porsche Service Paris Est Tél: 01 76 48 42 52 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS417161 992 I C2 GTS Cpé 12/2021, 28 300 km, PTS Jaune Signal, Race Tex Noir TO, PASM, PDCC, Roues AR Dir, Servotro +, Lift Pack int Carb Px: 197 900€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS417162 992.1 Turbo S Cab 11/2020, 72 990 km, Gris Quartz métal, capote Noire, ITC Noir avec coutures décoratives en Craie, Px: 204 900€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr

FS417163 992 I GT3 Touring 05/2023, 6 200 km, Bleu Gentiane, ITC noir Lift, Chrono Sport, siège 18, Bose, PDLS + Px: 244 992€ Centre Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr

FS417164 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: 229 992€ Centre Porsche Vélizy Tél: 01 76 48 42 71 www.velizy.centreporsche.fr

FS417165 Panamera 4 E-Hybrid G2 II 05/2021, 37 400 km, Noir, ITC Noir, TO panoramique, Sorties d'échappement sport en Noir, Px: 94 900 € Centre Service Porsche Paris Est Tél: 01 76 48 42 52 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS417166 992 Targa 4 10/2020, 23 900 km, Noir métal avec capote Noir, ITC bicolore rouge et noir, Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement Px: 169 992€ Tél: 01 76 48 42 64 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS417167 992 I Turbo S 09/2020, 7 500 km, Vert python/ ITC noir, Toit en carbone allégé, Film de protection av, Partie supérieure des rétro en Carbone Px: 234 992€ Tél: 01 76 48 42 64 www.centreservice-porsche.fr/paris_est

FS417168 992 GT3 07/2021, 16 230 km, Rouge indien, Intérieur cuir Noir avec race-tex rouge, Rétroviseurs extérieurs peints en couleur extérieure Px: 227 992€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS417169 Taycan Turbo S Cross turismo J1 08/2021, 30 750 km, Bleu Gentiane Métal, ITC Bicolore Noir/Craie Rétroviseurs ext rabattables Px: 109 900€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS417170 991.1 Carrera GTS Cab PDK 03/2015, 52 615 km, Gris Quartz métal, Capote Rouge, ITC Naturel Rouge Carrera Réservoir 90 L, Px: 128 991€ Centre Porsche Levallois Tél: 01 76 48 42 10 www.levallois.centreporsche.fr

FS417161 Panamera G2 I Turbo S E-Hybrid Sport Turismo 05/2018, 55 536 km, Argent Rhodium métallisé, ITC Noir Px: 102 900€ Centre Porsche Paris Ouest Tél: 01 76 48 42 11 www.paris-ouest.centreporsche.fr

FS417162 991.1 GT3 RS PDK 02/2016, 34 132 km, Orange Fusion, Int de série Noir/Orange Fusion, Phares Bi-Xénon à fond noir avec fonction PDLS Px: 179 991€ Centre Porsche Paris Ouest Tél: 01 76 48 42 11 www.paris-ouest.centreporsche.fr

FS417163 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: 214 718€ Centre Porsche Paris Ouest Tél: 01 76 48 42 11 www.paris-ouest.centreporsche.fr

FS417164 Taycan Turbo S Cross Turismo JI II 06/2024, 7 500 km, Oak Green Metallic Neo, Int en cuir lisse Noir Px: 199 900€ Centre Porsche Paris Saint Maur Tél: 01 49 76 78 78 www.paris-saintmaur.centreporsche.fr

FS417165 991 GT3 RS 08/2018, 21 400 km, Rouge indien, ITC Noir, Poignées de porte peintes en Noir, Syst levage essieu av Px: 224 991€ Centre Porsche Paris Saint Maur Tél: 01 49 76 78 78 www.paris-saintmaur.centreporsche.fr

FS417166 992 I GT3 08/2022, 13 600 km, Pack Touring Paint to Sample Gris, Ardoise, Intérieur Tout Cuir Noir, Réservoir 90 litres, Px: 239 992€ Centre Porsche Paris Saint Maur Tél: 01 49 76 78 78 www.paris-saintmaur.centreporsche.fr

PORSCHE

Illuminez vos rêves.

911, L'ICÔNE ÉTERNELLE.

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

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

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

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

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

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

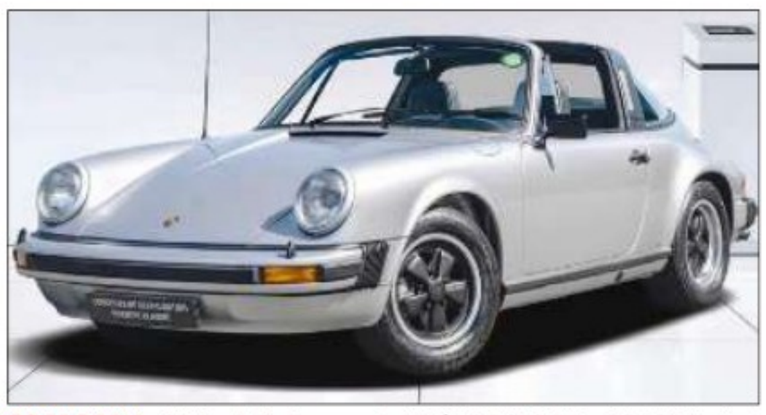
911 GT3 RS (21/10/2025) Valeurs WLTP : Consommation combinée de 13,2 l/100km.
Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #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: 29 900€
Centre Porsche Classic Rouen Tél: 02 32 96 71 50

FS417156 911 Turbo 3.3 Coupé 07/1984, 7 375km, 300ch, Rouge Indien, int. cuir Noir, sièges sport en cuir, climatisation, toit ouvrant électrique, système d'alarme. Prix: 190 000€
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



FS413114 911 2,7 Targa Jubilé 09/1974, 70 051 km, 210ch, ext. Gris Diamant, intégralement restaurée par le Centre Porsche Classic Rouen Prix: 330 000€
Centre Porsche Classic Rouen Tél: 02 32 96 71 50

FS415122 996 Carrera 4 S Coupé 06/2002, 167 425 km, 320ch, PCM, cadrans de couleur aluminium, phares bi-xénon avec lave-phares, toit coulissant et relevable électrique
Prix : 49 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS408159 Panamera 4S E-Hybrid 06/2024, 11 852 km, 560ch, ext Gris Dolomite, int cuir noir/Beige Louxor, toit ouvrant pano, pack int. Alu brossé, sièges chauff, Prix : 129 900€
Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS414101 Macan Turbo 09/2024, 21 895 km, 639ch, Noir Intense, int. Pack cuir étendu Noir/Rouge Bordeaux, TO pano, pack Sport Chrono, volant sport GT chauff. En Race-Tex,
Prix : 125 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS416166 Cayenne E-Hybrid (MY24) 10/2023, 24 161 km, 470ch, ext. Gris Quartzite et int. cuir lisse bicolore Noir/Beige Mojave, toit ouvrant pano.,sorties échap sport bronze foncé
Prix : 118 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS413115 Cayenne E-Hybrid Coupé Platinium Edition 07/2022, 59 029 km, 462ch, Bleu Moonlight, int cuir noir, toit pano, pack sport chrono avec boussole, sièges chauff. Confort
Prix : 82 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS416167 Cayenne 340ch 05/2018, 89 793 km, Bleu Basque, int. Cuir Noir, TO pano., dispositif d'attelage rétractable électriquement, sièges AV et volant chauffants, PDLS
Prix : 49 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS417157 Taycan 4 Cross Turismo 06/2024, 26 100km, 435ch, Gris Volcano, int. cuir Noir, Pack Sport Chrono, PESS, SC AV/AR, Bose Surround Sound System, toit panoramique fixe
Prix : 114 900€ 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 : 189 900€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS414102 911 Carrera S 08/2019, 56 588km, 450ch, Gris Dolomite, int. cuir noir avec coutures Craie, toit coulissant et relevable électrique, assist. Pkg AV/AR avec caméra de recul
Prix : 129 900€ 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 : 109 900€
Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS417158 Macan GTS 11/2016, 70 878 km, 360ch, Blanc, int. cuir GTS et Alcantara noir, PDLS+, Pack Sport Chrono, toit ouvrant panoramique, sièges AV et volant chauffants
Prix : 59 900€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS412156 911 Carrera S 450ch 06/2019, 55 943km, Vert Lézard, int. cuir sport tex noir, toit en carbone, pack Sport Design, PASM avec suspension sport, Prix : 134 900€
Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS417159 Macan Turbo 10/2024, 8 765 km, 639ch, Noir Intense, int. cuir Noir/Rouge Bordeaux, TO pano, PESS, Pack Sport Chrono, SC, Volant Sport GT chauff. En Race Tex/carbone
Prix : 127 900€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

FS416168 Taycan 4S Sport Turismo (MY22) 06/2022, 109 782 km, 571ch, int. cuir Noir, batterie performance plus, pack sport chrono avec chronographe Porsche Design,
Prix : 64 900€ Centre Porsche Caen Tél: 02 57 87 78 33

PORSCHE

L'excellence au service de votre passion.

L'EXPERTISE AU CŒUR DES CENTRES PORSCHE NORMANDIE.

Vos Centres Porsche offrent une prestation à 360° : de la vente de véhicules neufs ou d'occasion, à l'entretien minutieux de voitures de compétition avec Schumacher IMSA Racing Team, en passant par la restauration de Porsche Classic.

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

Porsche Classic Partner Rouen
2 bis Route du Havre
76150 Saint-Jean-du-Cardonnay
Tél. : 02 32 96 71 50
rouen.centreporsche-classic.fr

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

PORSCHE

Vous pouvez y aller les yeux fermés. Mais pensez à les ouvrir en partant.

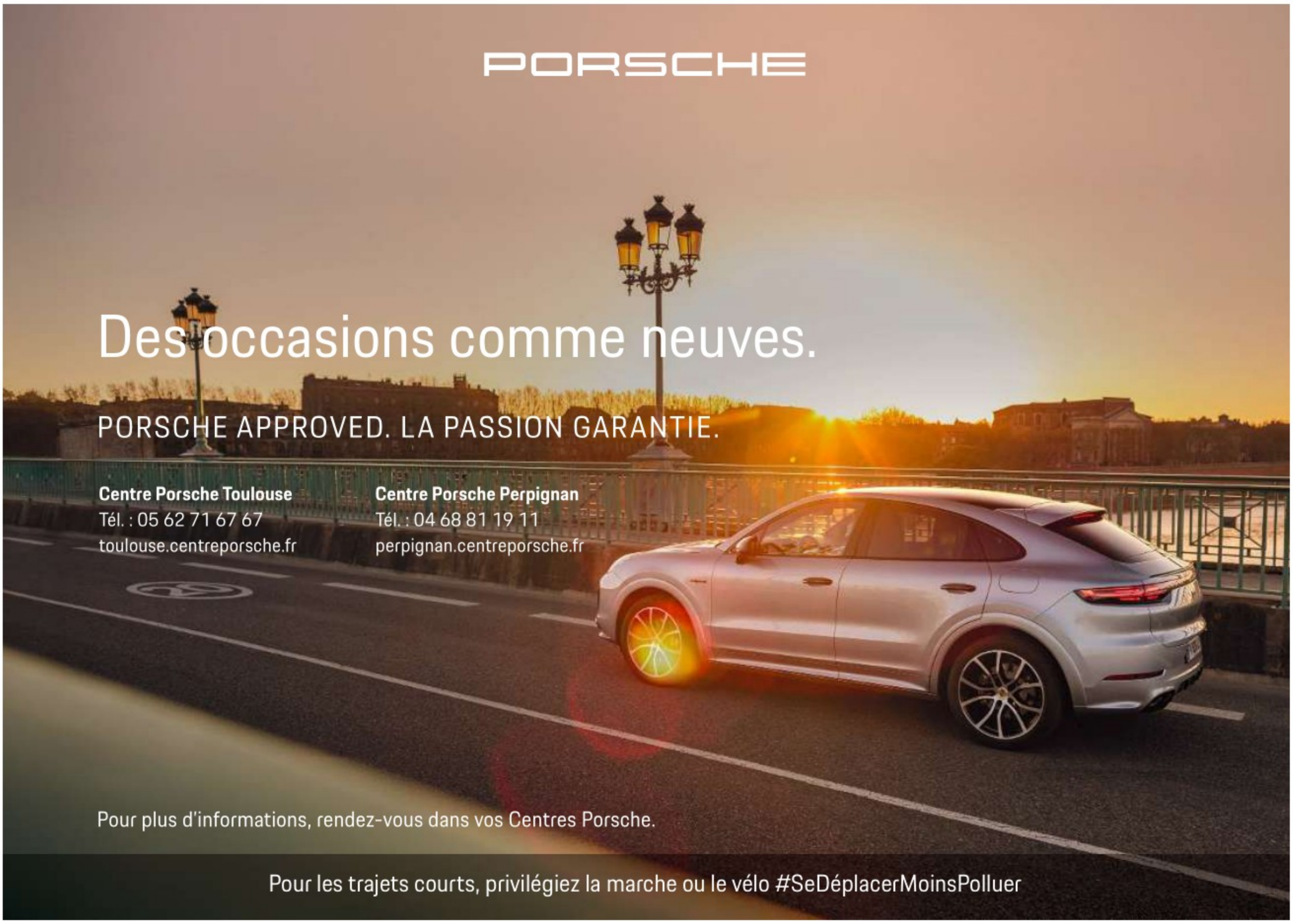
NOUVEAU CENTRE PORSCHE APPROVED ANTIBES.

Découvrez le nouvel écrin dédié au label Porsche Approved conçu pour offrir à chaque client une expérience sur-mesure. Nos véhicules d'occasion, certifiés Porsche Approved, bénéficient de 111 points de contrôle réalisés par des experts, de pièces exclusivement d'origine, et d'une garantie minimale de 12 mois.

Centre Porsche Approved Antibes
440 Allée des Terriers
06600 Antibes
Tél : 04 92 91 33 88
dealer.porsche.com/fr/antibes

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

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



FS417167 992 GT3 RS 06/2024, 2 200 km, Gris Glacé, Pack Weissach, Arceau carbone, Levage essieu AV, PCCB, Phares PDLS+, Jtes magnésium,BOSE, Px : 379 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS417168 992.2 GT3 08/2025, 904 km, Argent GT, tt cuir, Race-Tex Noir contraste Rouge, Pack Weissach, sges baquets Sport, Film protection AV, Px : 329 900€ TVA déductible), Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS417169 991 50 ans 05/2014, 30 745 km, Gris Geyser, Int Classic Gris Quartz/Gris Geyser, Pack 911 50 ans, TOE, SC sport adaptatifs Plus, Servotronic Px: 149 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS417171 718 GT4 RS 08/2022, 5 250 km, Noir, Pack Weissach, Levage essieu AV, JA Noires contour Jaune, ceintures Jaunes, seuils carbone illuminés Px: 209 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS417170 991.2 GT3 08/2017, 32 239 km, Rouge Indien, tt Cuir/Alcatara Noir coutures Rouges, Pack Clubsport, Baquets intégraux, Caméra recul, Px: 174 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS4160129 991 GT3 Touring 06/2018, 38 700 km, tt cuir Noir, PDLS+, Levage essieu AV, Pack Chrono, Réservoir 90 L, Sièges baquets intégraux, Pack carbone Px : 177 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS412157 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: 229 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS415119 992 GT3 RS 05/2023, 3 499 km, Gris Arctique, Pack Weissach, Levage essieu Av, Jtes en magnésium, BOSE, PDLS+ teintés, Feux AR Exclusive, Caméra Px: 369 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS415120 718 Spyder PDK 03/2021, 15 163 km, Argent GT, Tout cuir Noir , coutures Argent, Jtes Noir satiné, PDLS teintés, BOSE + CarPlay, Volant + SC, Caméra Px: 134 900€, 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.

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

PELRAS LEGEND | Véhicules d'Exception.

Regards tournés dans la même direction, nous accompagnons chaque jour nos clients sur le chemin de leur rêve. À l'horizon, on aperçoit la plus belle des frontières, celle qui nous fait basculer du rêve à la réalité. Nous la franchissons ensemble, avec toujours beaucoup de joie et d'émotion. Davantage de lignes droites et de virages serrés, bercés par l'adrénaline, nous avons aussi notre rêve : ouvrir la voie des raccourcis.

WANTED.

Nous recherchons pour nos clients une sélection de Porsche en parfait état et non accidentées, avec historiques, carnets et factures. Les configurations Porsche Exclusive et atypiques sont les bienvenues sur le showroom PELRAS Legend.

Retrouvez ici notre sélection >

SCAN ME

www.pelraslegend.fr

PORSCHE

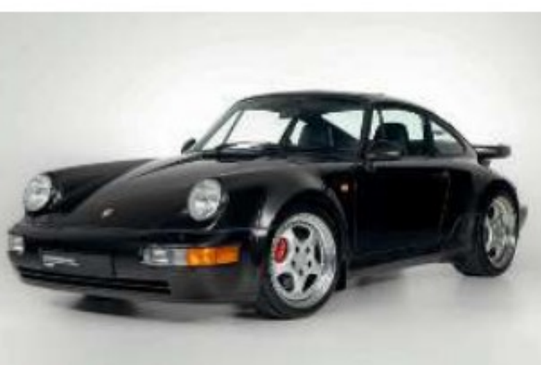
3.2 Speedster Small body 1 of 171.
08-1989 - 17.933 km - € 279.900*

964 Carrera 4 Coupe manuelle.
04-1992 - 74.380 km - € 142.900*

964 Speedster manuelle.
06-1993 - 43.252 km - € 229.900*

964 Speedster manuelle.
07-1993 - 39.875 km - € 239.900*

968 Clubsport.
07-1993 - 89.023 km - € 79.900*



964 Turbo 3.6.
10-1995 - 77.475 km - € 429.900*

996.2 GT3 RS.
06-2004 - 57.038 km - € 199.900*

997 Speedster 1 of 356.
06-2011 - 17.370 km - € 269.900*

991.2 GT3 RS.
06-2018 - 11.283 km - € 242.900*

Un jour ou l'autre, votre rêve devient réalité.

PORSCHE CENTRUM GELDERLAND.

Toutes nos Porsche sont disponibles à la vente et livrables partout en France. Pour plus d'informations, scannez le code QR ou contactez Jérôme Brugnago via france@porschecentrumgelderland.nl ou appelez le +33 6 72 71 04 23.

*Les prix indiqués sont hors malus et carte grise.

PORSCHE CENTRUM GELDERLAND.
PLUS DE 200 PORSCHE DISPONIBLES EN PERMANENCE.

991 Speedster.
01-2020 - 6.101 km - € 314.900*

991.2 GT3 RS.
12-2020 - 24.994 km - € 219.900*

992 Turbo S Cabriolet.
03-2021 - 42.831 km - € 209.900*

992 Targa 4S PDK.
08-2021 - 19.021 km - € 164.900*

992 Targa 4S PDK.
01-2022 - 33.779 km - € 174.900*

992 GT3 Touring PDK.
08-2022 - 9.340 km - € 222.900*

992 Turbo S Cabriolet.
05-2023 - 25.327 km - € 259.900*

992 Carrera Coupe PDK.
02-2024 - 13.659 km - € 142.900*

992 Carrera 4S Coupe PDK.
04-2024 - 32.311 km - € 159.900*

Porsche Centrum Gelderland
Ressenerbroek 2
6666 MR Heteren – Les Pays-Bas
Téléphone +31 26 356 0 911
porschecentrumgelderland.nl/france

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

BOXSTER 981 SPYDER 3.8L 375 CV

2015 / 15.520KM / FULL CUIR NOIR / TRÈS FAIBLE KM / MALUS PAYÉ / PCM / BOSE

100 900€

718 SPYDER 4.0L 420 CV PDK

2021 / 14.150KM / PREMIÈRE MAIN / JAUNE RACING / CUIR COMPLET NOIR / CARBONE / BAQUETS 918

113 900€

991.1 CARRERA S CABRIOLET 3.8L 400 CV PDK

2014
34.405KM
BOUCLIER SPORT DESIGN
PSE
CHRONO
BOSE
FULL CUIR NOIR

101 900€

CAYMAN R 987 3.4L 330 CV PDK

2011 / 54.535KM / JANTES TURBO / CHRONO / PSE / BOSE® / PCM / TEMPOMAT

72 900€

992 CARRERA S 3.0L 450 CV PDK

2019 / 7.065KM / ROUGE CARMIN / PSE / CHRONO / FULL CUIR NOIR / FEUX MATRICIELS / TRÈS FAIBLE KILOMÉTRAGE

133 900€

981 CAYMAN GT4 3.8L 385 CV

2016
17.121KM
MALUS PAYÉ
SIÈGES BAQUETS 918
CUIR ÉTENDU
CHRONO
PCM
PDLS
TEMPOMAT

102 900€

WACK
AUTOMOBILES

03 88 93 85 14

WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM

991.2 GT3 4.0L 500 CV PDK CLUBSPORT

2017 / 35.687KM / MALUS PAYÉ / CUIR COMPLET NOIR / LIFT / PDLS+ / SIÈGES 918

159 900€

991.1 CARRERA 4S CAB 3.8L 400 CV PDK

2013 / 47.586KM / BLEU MARINE / PSE / FULL CUIR NOIR / PDLS / BOSE / FAIBLE KILOMÉTRAGE

107 900€

991 CARRERA 11/2011 / 114253 Kms / Argent Gt / Tout Cuir Nespresso / Toit Ouvrant / Sièges Sport Plus / Pack Sport Chrono/ Echappement Sport / Régulateur de Vitesse / PCM3 / PSM / Phares Bixenon / Carnet / Factures / Garantie
74900€

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€

996 4S 02/2003 / 121456 Kms / Gris Kuerguelen / Tout Cuir Noir / Toit Ouvrant / Sièges Electriques à Mémoires / PSM / Système Bose / Phares Bixenon / Régulateur de Vitesse/ Carnet / Factures / Garantie **49900€**

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

BOXSTER S 05/2006 / 94623 Kms / Gris Arctic / Tout Cuir Cocoa / Climatisation / Jantes Carrera S 19/ Sièges Chauffants / PDM / Phares Bixenon / Carnet / Factures / Garantie
29900€

993 CARRERA 03/1994 / 172856 Kms / Bleu Iris / Cuir Gris Classique / Climatisation / Toit Ouvrant / Pont Autobloquant / Jantes 17 Cup / Prigine France / Carnet / Factures / Garantie **73900€**

996 TURBO 03/2001 / 130760 Kms / Gris Arctic / Tout Cuir Noir / Toit Ouvrant / Pack Carbone / Sièges Electriques à Mémoires / PSM /Sièges Chauffants / Système Bose / Origine France / Carnet / Factures / Garantie **62900€**

997 CARRERA 4 PDK 04/2011 / 136400 Kms Noire / Tout Cuir Noir / Toit Ouvrant / Pack Sport Chrono / Echappement Sport / Sièges Chauffants / Régulateur de Vitesse/ Phares Bixenon Directionnels / Jantes Carrera S 19 Pouces / PSM / Pack Audio Plus etc.. Canret / Factures / Garantie **62900€**

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

BOXSTER S 02/2006 / 114183 Kms / Noir / Cuir+ Alcantara Beige / Climatisation / Jantes 19 Sportdesign / Echappement Sport / PSM / Phares Bixenon / Carnet / Factures / Garantie **29900€**

718 BOXSTER 05/2019 / 33250 Kms / Argent Gt / Cuir Noir / Sièges Chauffants / Jantes Carrera Sport 20 Pouces / Régulateur de Vitesse / Direction Servotronic Plus / Parking Assistance av et ar/ origine France / Carnet / Factures / Garantie **66900€**

991 CARRERA S 420 PDK 02/2016 / 68954 Kms / Argent Gt / Tout Cuir Noir / Pack Sport Chrono / Echappement Sport / Roues Arrières Directrices / Jantes 20 Pouces Rs Spyder / Apple Carplay / Sièges Sport Plus / PKG Assistance / Origine France / Carnet / Factures / Garantie **104900€**

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 **61900€**

FS417113 Boxster 981 2.7 265ch PDK 05/2014, 67 886 km, Assist pkg av/ar, Assist de direction Servotronic Plus, Jtes 20" Carrera Classic, pack Audio Plus, Régul de vit
Px : 49 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS417114 997 3.8 385ch Carrera 4S 10/2008, 88 177 km, Phares PDLS +, PASM, Pack Chrono, Intérieur tout cuir, Sièges mémoire, Rétroviseurs Sport Design…
Px : 75 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS417115 981 Cayman GTS 3.4 340ch PDK 05/2015, 95 035 km, SC ventilés, Jtes 20" Turbo, régul vit, Porsche Entry & Drive, radars av/ar, volant SportDesign, int cuir étendu…
Px : 69 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS417116 Cayenne E-Hybrid 3.0 V6 470ch 02/2024, 23 171 km, Régul de vit adaptatif, TO pano, Attelage rétractable, caméra de recul 360°, Volant Sport GT Race-Tex, Pack ext noir… Px : 104 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS417117 Boxster 981 3.4 330ch GTS PDK 05/2015, 90 910 km, Pack int et ext GTS, Sièges Sport adaptatif Plus, 18 réglages, SC, Régulateur de vitesse, Feux PDLS +…
Px : 70 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS417118 991.2 3.0 450ch Carrera GTS 05/2017, 34 405 km, roues AR directrices, Syst lift, PASM, Volant Sport GT, Radars av/ar, Toit coulissant en verre, Servotronic Plus, Pack int alu… Px : 129 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS417133 964 RS 1992, TBE
Px: 220 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS417134 997 GTS ph2 2011, 93 000 km, TOE, carnet, GPS, options +, révisée,
Px: 78 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS417135 911 SC 3.0L Cab1983,
Px: 65 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS415127 Carrera 3.0 Targa 1976 et 1977, 2 véhicules, gris métal et blanc
Px à partir de 89 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS417137 993 RS touring 1995, 88 000 km, noire, carnet
Px: 270 000€
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

FS417138 Carrera 2.7 Targa 1974, jaune
Prix sur demande
Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

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 :

FS417139 991 GT2 RS 1ère main Française état neuf 2 020 km avec toutes les options du catalogue Configuration exceptionnelle PPF ... suivi Porsche Px: 439 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS417140 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: 259 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS417141 992 GT3 Touring 01/2022, 12 080 km avec 38 options différentes pour plus de 65 000€, tt cuir Couleur PTS PCCB Lift Toit Carbone ...CO2 payée Px : 259 800€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS417143 992 S Craie, 29 800 km avec 43 500€ d'options Lift PDCC Roues directrices TO pano Chrono PSE ACC BOSE Matrix ... suivi Porsche Garantie 12 mois Px : 149 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS417142 991 GT3 4.0 500ch Rouge Indien 1ère main Française seulement 18 471 km Lift Sièges baquets Chrono Full Cuir & Alcantara Pack Clubsport 90L Px: 174 900€
Tél: 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

FS417144 Boxster 981 Spyder 03/2016, 21 900 km, Tout Cuir & Alcantara, sièges Baquets Carbone, PCM, BOSE, Caméra, PDLS+, suivi Porsche Garantie 12 mois Px : 112 900€
Tél : 06 27 52 06 94 ou www.select-automobiles.fr

991 CARRERA PDK 3L4 350 CV, 2012, Noir tiefschwarz int. cuir noir, TOE, PASM, sieges sports élec. + chauff. + ventilés, Volant chauff. , PSM + options, 108 Mkms, **73 900€**

CAYMAN 981 2L7 275 CV BV6, 2014, Blanc Pure White int. cuir noir, volant sport, sieges sports + chauff., clim auto, PSM, carnet Porsche à jour, 76M kms **48 800€**

CAYMAN 718 S 2L5 350 CH PDK , AM 2017, GRIS ARGENT GT int. cuir noir, pse, Tempomat ? Volant Sport cuir, sièges sports élec. + chauff. + mémoires, clim auto, PA 12/25, 58M kms **59 900€**

BOXSTER 981 2.7L 265 CH PDK, AM 2012, Noir tiefschwarz int. cuir noir, sièges sports + chauff. , Audio BOSE, PSM, entretien Porsche à jour, 150M kms **38 900€**

FIRST AUTOMOBILE.COM

03 88 18 28 00

contact@first-automobile.com

BOXSTER 981 S 3L4 315 CV, AM2013, Noir Basalt, cuir complet noir + surpiqures, capote rouge, PSE, pot sport. PASM Carrera S III 20', Volant SD + Palettes + nbres options, 45M kms **60 900€**

MACAN GTS 3L6 V6 BITURBO 360 CH PDK, 2017, Noir tiefschwarz int. cuir espresso, TOE, échappement sport, PASM, ACC, sièges sports + chauff. + mémoires, + très nbres options, 86M kms **48 800€**

996 CARRERA 3L4 300 CV BV6, 2001, gris kerguelen int cuir noir, TOE, clim auto, PSM, Volant Sport, jantes 18 pouces + nbres options , entretien Porsche, CGF, 159M kms **32 900€**

MACAN S V6 3L0 340 CH PDK, 2015, Gris rhodium int. cuir complet espresso, TOE, PASM, assistance parking + caméra, sièges sports élec 12 pos. + chauff.+ mémoires, très nbres options, 101M kms **38 900€**

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

PETITES ANNONCES

FS417119 986 S 3L2 2000, 142 278 km, 252cv, jaune speed, roue turbo look 18", hard top, pare vent, boite méca, clim, etc…gar 12 mois, gar 12 mois, Px: 24 500€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS417120 991.1 C2 Cab 2012, 67 300 km, 400cv, Gris platine métal, PDK, pack sport, jtes 20" sport design, sges et volant sport, PASM, capote noire, gar 12 mois, Px: 99 000€
ww.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS417121 996 Turbo 2001, 167 000 km, 420cv, bleue lapis int gris clair, stage 1 techart 483cv, volant sport, pommeau alu/cuir, étriers 6 pistons, gar 12 mois, Px: 65 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS412106 997.1 C2 2005, 87 741 km, MOTEUR NEUF, couleur Tiefschwarz, BM6, Pack audio bose, clim, capteur pluie, régul vit, jtes carrera 18", etc gar 12 mois, Px: 68 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS416103 997.1 4S cab 2006, 62 267 km, 355cv, int. cuir noir, BM6, pack sport chrono+, échap Sport, sges sport coqués, …etc… garantie 12 mois Px: 68 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

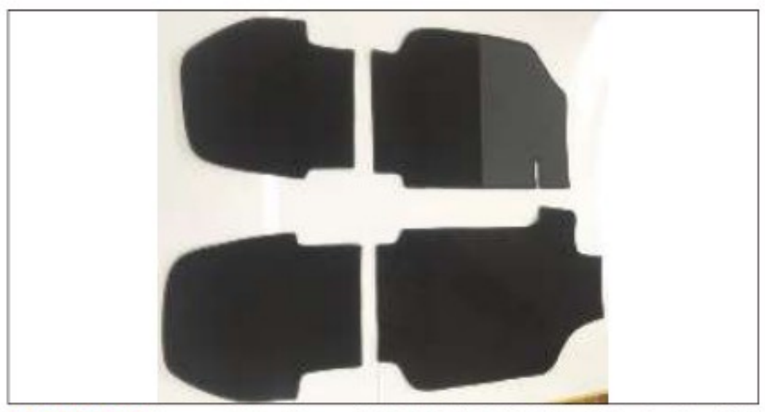
FS413146 911 SC 157 604 miles, version US, mot refait à nf avec cylindrées Européenne, parfait état de fonctionnement, dossier fact, CG non collection, Vendu révisé Px: 63 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS413144 987 Cayman R 3L4 330cv 2011, 74 194 km, meteorgrau metallic, int noir, pack sport chorno plus, sges baquets carbone, échap sport à valves, gar 1 an Px: 61 200€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS415103 911 SC Groupe 4 3L 240cv 1981 241 788 km, orange GULF Boîte courte autobloquant Prête à courir Vendu Révisé Px: 90 000€ ww.mcg-propulsion.com
Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS416102 993 C2 1996, 204 790 km, int cuir noir, mot M64/21cv, Varioram étanchéité moteur et révision 2014, BM6, châssis sport M030, etc, gar 12 mois Px: 83 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS416101 997 Turbo 2008,115 665 km, tt cuir Bordeaux Red avec éléments en argent galvanisé, pack sport chrono+, PASM, lame spoiler AV, tiptronic, …gar 12 mois, Px: 84 990€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



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

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

FS416433 991 Turbo S Cab 04/2014, 39 728 km, blanc carrara ITC bicolor rouge et noir, 1ère main, PDLS+, Burmeister, Pack Carbone interieur, pack sport chrono plus Px : 139 991€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS417146 356 speedster replica CG 356 cabriolet PRE A, coque APAL, moteur 356, freinage av 964 ar 944, train arr 944, boite 915, moteur refait Px : 57 900€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS417145 944 coupé 07/1986 Bordeaux int noir, 18k€ de travaux en 2 ans (peinture, distribution, etanchéité, géometrie) Origine France futur collector Px : 24 900€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

mougins auto sport
SPÉCIALISTE PORSCHE

Préparation - Compétition
Assistance

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

Garage Alternative Propulsion

Spécialiste Porsche indépendant à Béziers
Vente - Entretien - Restauration

+33 (0)4 67 76 71 76
contact@alternative-propulsion.com
www.alternative-propulsion.com

991 4S Ph1 2014

135 000 km, gris platine, PDK, Pack sport chrono, TOE en verre, cuir étendu bi colore, Full options (33 000 euros sur catalogue) liste sur demande
Px : 88 000€ Tél : 06 11 86 42 12 Dépt 83

CAYENNE S E-HYBRID ED. PLATINIUM 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: 44 990€ Tél: 04 67 42 57 35 ou www.almeras.com

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

FS416130 997 Turbo Ph.1 3.6L 480ch 07/2009, 73 205 km, BV Auto, Pack Sport Chrono, Int. Noir, Cuir Etendu, Ciel de Toit Alcantara, Sièges Sports et Chauffants Av., Toit Ouvrant,carnet Px : 86 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS417123 991 3.8L GT3 476ch Club Sport PDK 06/2015, 46 623 km, gar contructeur, Porsche Approved 06/2027, rappel sur pb mot effectué, mot remplacé à 42 538km, Px : 135 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS416132 Cayenne II 3.0l S E-Hybrid Tiptronic 416ch 05/2015, 19 290 km, Int. Rouge, 1 ère Main, Phares Xénon, Pack Carbone, VMF Cuir à Palettes Chauffant, garantie 12 mois Px : 59 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS415101 992 Turbo S Cab 3.8L 650ch 03/2021, 34 900 km, 2ème Main, Porsche Approved 06/2027, gar contructeur 10 mois & entretien exclu Groupe Segond, Carnet, Fact, Px : 226 500€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

FS414103 997 Turbo Cab Ph2 PDK 3.8L 500ch 07/2010, 58 900 km, 2ème Main, Int Cocoa, jtes Alu 19" Volant Sport Fond Compteurs Blanc, régul vit, Radar Recul, Fact, Révisée été 2025 Px : 105 900€, hprs@hprs.fr Tél. : 04 93 389 911 Dépt 06

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

FS417148 Cayenne Coupe V8 4.0 680ch Turbo S Hybrid 2019, 65 800 km, automatique, Pack chrono sport plus, PASM, SC av 18 positions et à mémoires, Px : 112 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS417149 718 Boxster 2.0 300ch PDK 2017, 38 700km, automatique Sièges chauffants et ventilés, Mode sport, Volant en cuir, avec surpiqûre, palettes et chauffant Px : 63 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS416169 Cayman 2.5 350ch S PDK 2017, 39 500 km, automatique, PSE, PASM, Sièges sport, chauffants et ventilés, Système audio bose, Cuir étendu Px : 69 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS415133 Panamera II 3.0 V6 462ch 4 E-Hybrid 2017, 100 600 km, automatique, échappement sport, Volant en cuir, avec surpiqûre, multifonction et avec palette, Px : 67 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS416170 Cayman I (987) 3.4 S 21cv 2008, 99 500 km, manuelle Sièges chauffants, PSE, Sièges cuir et similicuir, Levier de vitesse à débattements courts, Jantes 19" Px : 35 500€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS416171 997 3.6 Carrera 4 325ch 2006, 137 990 km, 25cv, manuelle , Volant 3 branches, Système audio ask, Phares xénon Px : 46 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

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

Porsche 991 Cab 3L4, 2012 87Mkms 84 900€
Porsche 992 Carrera S, 2019, 65kms 124 900€
Porsche 991 Carrera 4S, 2017, 94M kms 96 900€
Porsche 991 Carrera 4S, 2017, 32M kms, 119 900€
Porsche Macan GTS, 2022, 45M kms, 83 900€
Porsche 992 Carrera 4S, 2020, 95M kms 114 900€

BOXSTER 981 2.7L 265 CV PDK, AM 2013, Jaune racing int. cuir alcantara noir, tempomat, sièges sports. + chauff., PSM, clim auto, 79M kms
51 900€

BOXSTER 718 2L0 300 CV PDK PSE, AM 2017, rouge carmin int. cuir alcantara noir, Chrono Plus, Volant Sport GT, Audio BOSE, sièges sports chauff. + très nbres options 65M kms **56 900€**

BOXSTER 987 S BLACK EDITION 3L4 320 CH Phase 2 BV6, 2011, noir Tiefschwarz int. cuir complet noir + supr. , tempomat, volant sport design, jantes Spyder 19', sièges sports plus chauff. + écussons PO, PSM, Pack Chrono Plus sport, + nbres options, entretien Porsche à jour, 76M kms
46900 €

BOXSTER 981 2L7 265 CV PDK, AM 2015, blanc pure white int. cuir noir, tempomat, PDLS, sieges sports chauff., Audio Porsche ASK, clim auto, 45M kms **50 900€**

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...

FS417101 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 : 123 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417102 993 C4S 1996, 152 000 km, Bleu Nuit Métal, Tt Cuir Gris, clim, TOE, Pack Hi-Fi, EGAR, Radio CR-21, 3e feu stop, Echapp. SCART, Jantes 18" Px : 120 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417103 964 C2 Cab 1990, 122 000 km, Noir verni, Tt Cuir Beige & Noir, Clim, Radio USB, Coupe-circuit, Pont Autobloquant, Pot sport, Jantes 16" Px : 80 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417104 991 C2S Cab 2016, 57 000 km, Argent GT, tt cuir Expresso, Sièges chauff ventilés, régul vit, BOSE, Pack Chrono, PDLS+, PSE Px : 110 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417105 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 : 93 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417106 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 : 94 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417107 991 Targa 4S PDK 2016, 88 000 km, Gris Quartz, Tt Cuir Noir, Sièges chauff., PDLS +, Pack Chrono, Roues AR. Dir., PSE, Jantes RS 20" Px : 115 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417108 Cayenne S E-Hybrid 2016, 135 000 km, Bleu Moonlight, tt cuir noir, TO pano., PASM, PDLS, BOSE, Caméra AR, Boussole, Jantes 20" Px : 33 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417109 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 : 100 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417110 997 C2 Tip 2005, 61 000 km, Gris Arctique, tt cuir Bleu, TOE, PDC, CarPlay, Régul. Vit., Pack Carbone, échapp. Sport, Jantes 19" Px : 53 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417111 991 C4S Cab PDK 2016, 49 000 km, Gris Quartz, tt Cuir Expresso, Sièges Sport, Régul. Vit., PDCC, Pack Chrono, BOSE, PSE, Roues AR. Dir., Px : 117 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS417112 Macan 4 2024, 17 500 km, Gris Dolomite, tt cuir Noir, PASM, Régul. Vit. Adapt, Pack Chrono, BOSE, Attel. Eléct, Roues AR Dir, Jantes 21" Px : 87 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

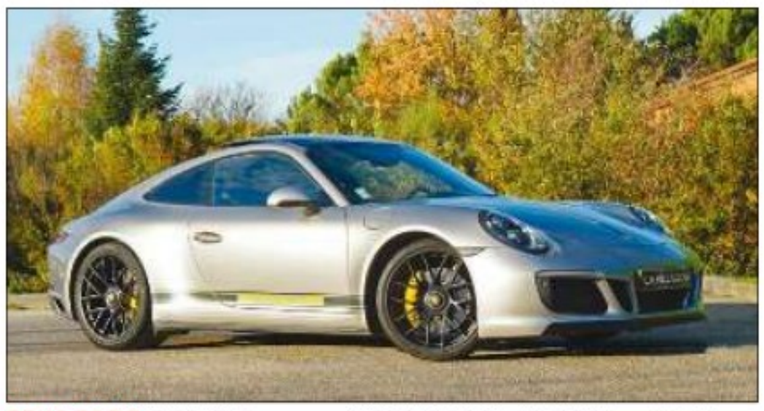
ASSUREZ-VOUS CHEZ DE VRAIS PASSIONNÉS

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.



FS417150 991.2 Carrera 4 GTS 2018, 43 500 km, Intérieur Cuir / Alcantara Noir, 34cv, PDK, SC, Jantes 20" Turbo S III écrou Central, PADM, PSE, Système Audio Bose
Px: 129 700€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS417151 991.1 GT3 RS 2016, 18 800 km, Intérieur Cuir/ Alcantara Noir, 41 CV, PDK Pack Clubsport, PADM, Pack Chrono Sport Plus, Sièges Alcantara & Cuir
Px: 182 600€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS417152 981 Cayman S 2014, 89 400 km, Intérieur Cuir Noir, 22 CV, PDK, Sièges Sport Plus, Sièges chauffants, Jantes 20" Carrera Classic II, Pack Chrono Sport Plus
Px: 58 800€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS417153 981 Boxster 2014, 91 500 km, Alcantara / Simili Cuir Beige, 17 CV, PDK, Sièges chauffants, Volant Chauffant, Jantes 19" Cayman S, Système Audio Bose
Px: 47 500€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS417154 987.2 Cayman R 2012, 61 200 km, Intérieur Cuir Beige, 23 CV, PDK, jtes 19" Boxster Spyder, phares xenon "plus" directionnels, Pack Chrono Sport Plus, Système Audio Bose
Px: 64 800€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS417155 987.2 Boxster S 2010, 44 800 km, Intérieur Cuir Noir, 21 CV, PDK, Sièges Sport avec Coques, Jantes 18" Boxster S II, Phares Xénon "Plus" directionnels, Système Audio Bose
Px: 48 400€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

www.pzro.eu

Pour que votre rêve devienne réalité

964 C2 Cab TLU · 250cv · 11/92 · 17 800km · Premiere Main	**PSD**
964 RS · 260cv · 06/92 · 25 025km	**298 500€**
993 C2 Targa · 285cv · 04/96 · 57 800km	**115 000€**
993 C2 Cab X51 + PTS · 300cv · 02/98 · 126 800km	**135 000€**
981 Cayman Black Edition · 275cv · 09/16 · 20 900Km	**57 900€**
981 GT4CS · 385cv · 07/17 · 9 300Km · BM	**99 900€**
718 Spyder · 420cv · 06/21 · 8 500Km · PTS	**129 500€**
997.1 S · 12/07· 385cv · BM · 45 500km	**79 900€**
997.1 C4S · 06/07· 355cv · BM · 124 900km	**58 900€**
997.2 S Cab · 12/08 · 385cv · 33 480km	**83 500€**
997.2 GTS Cab · 01/11· 408cv · 84 925km	**83 800€**
997.2 GTS Cab · 04/11· 408cv · 25 600km	**109 900€**
997.2 Turbo · 03/10 · 500cv · 53 000km	**119 900€**
991.1 S · 400cv · 03/13 · 59 990km · BM	**88 500€**
991.1 C4 Cab GTS · 430cv · 08/15 · 59 000km	**119 900€**
991.2 GTS Cab · 450cv · 04/18 · 8 316km certifiés	**149 800€**
991.2 Turbo S Cab · 580cv · 0/17 · 43 500km	**149 900€**
992.1 4S · 450cv · 02/19 · 32 800km	**125 900€**

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter

CONFIEZ L'ACHAT DE VOTRE PORSCHE A UN EXPERT RECONNU

Eric Goertz 03.87.77.09.17

FS417124 991.2 Turbo S cab 07/2017, 580cv, 43 500 km, orange fusio, ITC cuir bicolore graphite/craie, Sièges 18 regl. Chauff, Entry & Drive, PDLS+, Carbone
Px : 149 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

FS417125 997.2 S cab 12/2008, 385cv, 33 480 km, Macadamia capote cocoa, ITC brun naturel, PDK, PCM GPS + Téleph + Bose, sièges chauff ventilés, PASM Px : 83 500€
PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

FS417126 964 cab TLU 11/1992, 250cv, 17 800 km, Premiere main !!!, Améthyste, clim, capote éléct, sièges tout elect chauff, Tiptro, Tempomat
PSD PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

FS417127 99.1 Carrera S X51 12/2007, 385cv, 45 500 km, BM, SC sp, PCM GPS + Pack audio + charg CD + téléph + PSC, X51 usine, PSE, PCCB, Châssis sp (-20mm), Radar recul, TO, Xénon Px : 79 900€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

FS417128 993 C2 cab X51 02/1998, 300cv, 126 800 km, PTS Jungle green, ITC noir, sièges chauff, capote élect, clim, X51 usine, Litronic, Pack Alu/carbone, JA 18" Turbo Look
Px : 135 000€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

FS417129 981 GT4 CS 07/2017, 385cv, 9 300 km, Carmin, Tt cuir et alcantara noir avec coutures rouges, vrai Club Sport, Baquets, clim, Pack carbone, PCM + PSC + tél. PDLS, Malus payé Px : 99 900€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

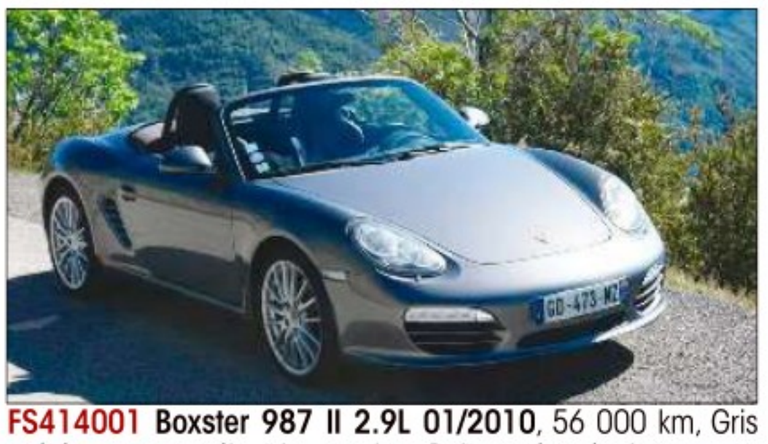
FS417001 996 3.6 Carrera Cab 2003, moteur embrayage suspensions avants 1 500 km, voiture en rodage, moteur garantie 3 ans (Flat Lyon), facture sur demande
Px : 40 000€ Tél : 06 14 46 15 47 Dépt 30

FS417002 996 Carrera 4S 01/2002, 176 000km, TO, échap sport, pack cuir, PSM, xenon, pack cuir, bose, assist pkg ar, France Matching number with birth cert. full history,
Px : 43 500€ Tél : 00 32 471 84 00 33

FS415004 965 Turbo S 11/1991, restauration complète 3 000 km depuis, Rapport d'expertise dispo sur demande, CT vierge, CG normale Fr, traitement céramique,
Px : 200 000€ Tél : 0034 6 15 73 55 35 Dépt 66

FS417003 911 Carrera 3.2 G50 11/1989, 175 Mkm, Orig Fr, 3ème main (proprio depuis 17 ans), état rare et exceptionnel, matching numbers, int cuir noir, histo cplet avec carnet et fact, entretien régulier Px : 77 000€ Tél : 06 18 41 72 88 Dépt 92

FS409005 Boxster 981 S 07/2012, 79 000 km, Superbe état. Carnet 100% CP + factures. Dernier entretien 03/25 avec vidange PDK. Options : + de 23 K€
Px : 57 900€ Tél : 06 07 59 48 81 Dépt 78



FS414001 Boxster 987 II 2.9L 01/2010, 56 000 km, Gris météor, capote électrique grise, Boîte méca à 6 rapports. Année modèle 2010, Grande révision effectuée, quatre pneus neufs, Px : 36 500€ Tél : 06 16 90 12 71 Dépt 77

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

FS417130 991 Carrera 4S PDK Coupé 03/2013, 87 000 km, Marine métal, Pack Chrono Sport Plus, PSE, GPS, Bluetooth, sges Sport, Homelink, TO, Régul, AL, carnet suivi Px : 88 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS417131 997 Turbo Coupé boîte manuelle 07/2007, 97 900 km, Gris arctique, ITC noir, Pack Chrono Sport Plus, Sièges Sport avec coque, Régul vit, Bose, carnet suivi Px : 83 500 € A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS417132 997 Turbo S PDK Coupé 07/2011, 42 000 km, Gris Météor, ITC beige, Pack Chrono Sport Plus, sges Sport avec coque élect, GPS, Bluetooth, TO, carnet suivi Px :125 800 € A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS416126 997 Carrera S PDK Coupé 385cv 08/2011, Rouge rubis, 89460 km, ITC bi-ton, TO, Régulateur, GPS, Bluetooth, Sièges électriques, SC, carnet suivi Px: 71 800€ A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS412143 997 Carrera 4 Cab 01/2007, Boîte manuelle, Bleu foncé, Sellerie cuir, GPS, Clim automatique, Sièges chauffants, Radar de recul, Régul de vitesse, carnet suivi Px: 53 900€ A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS416125 Boxster 986 Spyder 550 05/2004, 103 824 km, Boîte Tiptronic, ITC cocoa, Sièges Sport, Régul, Bose, PCCM + (GPS, Bluetooth , Carplay), Jtes 18", carnet suivi Px : 29 800 € 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 : 87 800 € A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS416128 991 Carrera 4 GTS Cab 06/2015, Sièges Sport 14 Positions, Pack Chrono Sport Plus, Bose, Sièges chauffants, GPS, Bluetooth, Tout cuir Biton, PSE, Carnet suivi. Px : 106 900€ A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

FS416127 Boxster 981 3.4 GTS 330cv 07/2014, 89 500 km, Pack Chrono Sport Plus, ITC, Volant Sport Design, Régulateur , Son ASK, Alarme, GPS, Bluetooth, carnet suivi Px : 72 900€ A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

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	NUMÉRO FLAT 6
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	1966/1968	202, 309
2.7 RS Touring	1973	153, 259, 376
2.7 RS Light	1973	153, 259, 376

YOUNGTIMERS	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
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 Cab 915	1984/1986	196, 318
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	150, 297
911 Carrera 3.2 Cab 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 Cab	1989	381
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	138, 235

BOXSTER	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
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 987 S 3.4 295 ch	2007/2009	411
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	NUMÉRO FLAT 6
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

DIVERS	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
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

964	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
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, 416
964 Carrera 2 Turbo Look Cab	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	NUMÉRO FLAT 6
993 272 ch Carrera	1994/1995	163, 241, 396
993 272 ch Carrera Cab	1994/1995	184, 257
993 272 ch Carrera 4 Cab	1994/1995	210, 365
993 Tiptronic	1994/1998	192, 311
993 272 ch Carrera 4	1995	154, 274
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 Cab	1996/1998	144, 294
993 285 ch Carrera 4 Cab	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, 415
993 Turbo S	1998	400

996	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
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, 414
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	NUMÉRO FLAT 6
997 Carrera 325 ch	2005/2008	238
997 Carrera 325 ch Cab	2005/2008	269, 407
997 Carrera S 355 ch	2005/2008	229, 384
997 Cab 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 Cab 325 ch	2006/2008	373
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	263
997 Carrera 4S Cab 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 Cab 385 ch	2009/2011	367

997	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2011	340
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	310
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	275
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	357
997 GT3 3.8	2010/2011	315
997 Turbo Cab 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	NUMÉRO FLAT 6
991 S phase 1	2012/2015	336
991 S Cabriolet phase 1	2012/2015	317
991 Carrera 4 Cab phase 1	2013/2015	355
991 Carrera 4S phase 1	2013/2015	325
991 Carrera 4S Cab phase 1	2013/2015	369
991 50 ans	2014	345
991 Turbo phase 1	2014/2016	412
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 Cab 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 Cab phase 2	2017/2019	353
991 Carrera T	2018/2019	382
991 GT3 RS phase 2	2018/2019	375

992	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
992 Carrera et Carrera 4S	2019/2024	401
992 Carrera S	2019/2024	413

SUPERCARS	ANNÉE	NUMÉRO FLAT 6
959	1987/1988	167, 300
Carrera GT	2003/2006	232, 351

INDEX *des carnets de voyage*

VOICI LA LISTE DES DÉPARTEMENTS DÉJÀ TRAITÉS EN CARNETS DE VOYAGE.

DÉPARTEMENT	NUMÉRO FLAT 6
Ain (01) 688 km en Cayman 987 2.7	375
Aisne (02) 533 km en 991 Carrera GTS ph 1	390
Corse (2a et 2b) 1 139 km en 911 SC ph 2	315 et 316
Allier (03) 539 km en 911 SC Targa	355
Alpes-Maritimes (06) 936 km en 997 GT3 RS ph 1	376 et 377
Ardèche (07) 864 km en 996 Carrera Cab ph 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 Cab	367
Charente (16) 510 km en 991 S Cab ph 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 ph 1	358
Dordogne (24) 666 km en 911 2.2 S Targa	364
Doubs (25) 630 km en Boxster 987 S ph 2	380
Drôme (26) 628 km en 991 Targa 4S ph 2	346
Eure (27) 548 km en 991 Carrera 4 GTS Cab ph 1	343
Eure-et-Loire (28) 433 km en 996 Carrera ph 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 ph 1	385
Indre-et-Loire (37) 463 km en 997 Carrera ph 1	403 et 404
Jura (39) 601 km en 997 Targa 4S ph 2	401 et 402
Landes (40) 599 km en 991 Turbo S ph 2	392
Loir-et-Cher (41) 501 km en 997 Carrera 4S ph 2	370
Loire (42) 551 km en Carrera 3.2 Jubilé Cab	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 Cab ph 2	399
Lozère (48) 682 km en 993 Turbo	413 et 414
Maine-et-Loire (49) 569 km en 997 S ph 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 Cab ph 2	398
Meuse (55) 477 km en 991 Speedster	378
Morbihan (56) 624 km en 964 Carrera 2 Cab	352
Moselle (57) 690 km en 993 Carrera Ph 1	411 et 412
Nièvre (58) 403 km en 991 C4 GTS Cab ph 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 Cab ph 2	321
Haut-Rhin (68) 527 km en Carrera 3.2 Cab G50	334
Rhône (69) 436 km en Carrera 3.2 G50	357
Haute-Saône (70) 516 km en 914/4 2.0	354

Les Landes (40)
599 km en 991 Turbo S
phase 2

MARC JOLY

DÉPARTEMENT	NUMÉRO FLAT 6
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 Cab	330
Seine Maritime (76) 487 km en 356 C Cab	342
Seine-et-Marne (77) 601 km en 914/4 2.0	344
Yvelines (78) 402 km en 964 Carrera 2 Cab	339
Deux-Sèvres (79) 365 km en 964 Carrera 2 Cab Turbolook	391
Somme (80) 620 km en 356 A	415 et 416
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 Cab	339

PAYS	NUMÉRO FLAT 6
La Costa Brava 660 km en 356 SC Cab	317
Les lacs Italiens 856 km en Carrera 3.2 Cab "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 Cab	347 et 348
La Floride 3 192 km en 992 Carrera 4S	351

DIVERS	NUMÉRO FLAT 6
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 ph 2	310 et 311
30 Spots entre Paris et Saint-Tropez	356
La route Napoléon (et quelques détours) en Speedster 964	400

CLUBS *indépendants*

SI VOUS SOUHAITEZ VOIR APPARAÎTRE TOUTES LES DATES DE VOS SORTIES 2026, N'OUBLIEZ PAS DE NOUS ENVOYER VOS CALENDRIERS À LPLATEAU@FLAT6EDITIONS.FR

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
901atlantique.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
- **21 décembre :** Café-Croissants Alternative Propulsion
- **31 décembre :** Réveillon du club

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

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

Club 911 Lorraine
Président : Laurent Meyer
BP10027 - 54190 Villerupt
www.club911lorraine.com

Club 911.Net
Président : Stéphan Chabbert
655, route de Mormant
45200 Amilly
www.club911.net
- **14 décembre :** Champigny - Alternative
- **21 décembre :** Le p'tit café à l'ouest de Paris

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
Président : 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
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

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 Generation Aircooled
Président : Thierry Muller
58 A, rue de Dracy - 71640 Givry
contact@generation-aircooled.com
generation-aircooled.com
6 et 7 Décembre : Salon Auto Moto Rétro Chambéry

Club Flat Passion Auvergne
Président : Pascal Tilliez
www.flatpassionauvergne.fr

Club Porschelaine
Président : Tony Penault
32 rue Auguste Comte
87280 Limoges
porschelaine87@gmail.com

ÉTRANGERS

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
Président : Christophe Dejean
www.aplclub.lu

La vie de la RÉDACTION

CHAQUE MOIS, DÉCOUVREZ L'ENVERS DU DÉCOR DE VOTRE MAGAZINE. DERRIÈRE CHAQUE ESSAI, CHAQUE DOSSIER, CHAQUE IMAGE, UNE ÉQUIPE PASSIONNÉE S'ACTIVE POUR VOUS OFFRIR LE MEILLEUR DE L'UNIVERS PORSCHE. DANS CETTE NOUVELLE RUBRIQUE, NOUS VOUS OUVRONS LES PORTES DE LA RÉDACTION : TÉMOIGNAGES, MÉTHODES DE TRAVAIL, CHOIX ÉDITORIAUX, ANECDOTES DE TERRAIN… UNE IMMERSION DANS LE QUOTIDIEN DE CELLES ET CEUX QUI FAÇONNENT *FLAT 6 MAG* AVEC EXIGENCE ET PASSION.

Tandis que Charlotte et Maxime s'affairent sur le Cayman GTS, Thomas s'est mis en tête de balayer le sol pour qu'il soit immaculé sur les photos. Un sujet qui aurait pu être réglé plus facilement avec Photoshop. Que voulez-vous, quand certains travaillent dur, d'autres travaillent intelligemment.

Rendez-vous le 22 décembre en kiosques pour le prochain numéro !

GAMME SIGNATURE

Une révolution pour votre voiture

Le cadeau idéal

CAR-COVER®

LE SPECIALISTE N°1

DEPUIS 1989

Tissu double épaisseur molletonné

4.8 /5

237 avis clients

Avis Vérifiés

05.57.158.158

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

Pour Noël,
offrez une spécialité de la Sarthe.

OFFREZ UN STAGE DE PILOTAGE PORSCHE TRACK EXPERIENCE*
SUR L'UN DES CIRCUITS DU MANS.

Plus d'informations au 02 43 400 911 ou sur www.porsche.fr/experience-center
Porsche France S.A.S. RCS Nanterre B348 567 504.
*Expérience de pilotage Porsche sur circuit.