GUIDE D'ACHAT 911 CARRERA 3.2 CAB TLU

FLAT6 magazine

FLAT6 magazine

Nº418 - JANVIER 2026

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

NOUVELLE FORMULE

SPÉCIAL OCCASIONS PORSCHE

NOS COUPS DE CŒUR POUR 2026

+ CLASSIC
La 356 Panamericana

CARNET DE VOYAGE
Les Hautes-Pyrénées en 911 SC

PORTRAIT
FRANÇOIS DELECOUR
Une vie de rallyes

992 CARRERA VS CARRERA T
Et si la vraie 911 plaisir était la moins puissante ?

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 - 418 - F: 8,90 € - RD

PORSCHE

Une nouvelle empreinte dans l'histoire de Porsche.

CAYENNE ELECTRIC.
PORSCHE. THERE IS NO SUBSTITUTE*.

*Porsche. Sans équivalent.
Cayenne Turbo Electric (19/11/2025) - Valeurs WLTP : Conso. électrique combinée : de 20,4 à 22,3 kWh/100km.
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

SOMMAIRE

DU Nº 418 - JANVIER 2026

OFFRE SPÉCIALE
ABONNEZ-VOUS P61

INTERACTIF

34

MAXIME TEFF

5
ÉDITO

6
ACTUS
6 Porsche
10 Motorsport
14 Événements
18 Shopping / lifestyle
22 Classic

24
HISTOIRE DE COULEURS
PAR DOMINIQUE MARONI
Taycan 4S Orange Gulf

28
LA CHRONIQUE
DE JÜRGEN BARTH
La fascinante 911 Londres-Sydney

30
LE BILLET *DE MARC JOLY*
La légende 917 : enfin au volant ! (Chapitre 3)

32
LA FORME EN PORSCHE
PAR LAURENT PETIT

34
COMPARATIF
992 carrera vs Carrera T : et si la vraie 911 plaisir était la moins puissante ?

48
ENTRETIEN
François Delecour : une vie de rallyes

56
SPÉCIAL OCCASIONS PORSCHE
Nos coups de cœur pour 2026

72
CARNET DE VOYAGE
Les Hautes-Pyrénées (65) en 911 SC 3.1 (2de partie)

86
GUIDE D'ACHAT
911 Carrera 3.2 Turbo-look : Un petit air de Speedster

104
PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
Dans les yeux de Karen Gaillard

110
EN DIRECT DES USA
356 Coupé 1963 : émotions éternelles

116
LE PRO DU MOIS
Atelier Gobin : le choix de l'authenticité

118
LA TECHNIQUE FACILE
Les écrous centraux : fonctionnement et conseils

120
COURRIER DES LECTEURS

122
VIE DES CLUBS

126
LA COTE DE *FLAT 6 MAGAZINE*

132
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
vendredi 30 janvier 2026

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

L'ÉDITO

PAR **THOMAS SCHENCK**

Comment faire les bons choix

Il y a une question que l'on nous pose systématiquement, que ce soit dans un rassemblement, à un déjeuner, lors d'un reportage. C'est l'inévitable : « à ton avis, il faut acheter quoi ? » Une question simple en apparence, mais il y a ce que les gens disent, et ce que cela veut vraiment dire. La question sous-entend parfois que l'on cherche la prochaine Porsche dont la cote va monter fort. D'autres sont en attente d'un conseil précis, centré sur leur usage. Tous ont de bonnes raisons de la poser, et nous y répondons toujours avec plaisir, même s'il est difficile d'être catégorique.

Cette fameuse question, nous avons décidé d'y répondre pile à temps pour les fêtes de Noël, pour ceux qui aiment faire leurs cadeaux à la dernière minute. Et blague à part, nous y répondons également pour bien ouvrir l'année 2026. Comme toujours, choisir c'est renoncer. Et il a fallu renoncer à beaucoup de pépites pour établir des coups de cœur cohérents, susceptibles de répondre à tous les usages et à toutes les bourses. Avec très probablement quelques surprises à la clé, mais c'est justement l'idée : il y a certes des stars du marché, mais il y a aussi des modèles qui méritent d'être remis en lumière.

En parlant d'être remis en lumière, il y en a bien une pour qui nous voudrions bien ériger une statue : la 992 Carrera T, dans sa dernière itération. La combinaison d'un châssis légèrement affûté, d'une exceptionnelle boîte 6 manuelle et d'un petit moteur qui fait des ravages, et nous sommes revenus complètement scotchés de notre comparatif avec la 992 Carrera. Si vous avez le budget pour une 992, on ne peut que vous inciter à l'envisager sérieusement. En fin de compte, c'est aussi et surtout le bon sens qui doit guider vos décisions d'achat : quand vous achetez ce que vous aimez, vous en prenez soin.

Il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter une bonne lecture et surtout, une merveilleuse année 2026, que nous vous souhaitons à tous pleine de surprises et de plaisirs en Porsche. ■

P.-S. : Nous vous avions promis que de nouvelles rubriques arriveraient en parallèle de notre nouvelle formule. Nous sommes très heureux de lancer une rubrique « Technique facile » que vous appeliez de vos vœux depuis longtemps, ainsi que « La forme en Porsche » par Laurent Petit, kinésithérapeute et ancien sportif de haut niveau. N'hésitez pas à nous faire vos retours !

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 Gérard Joly, Jürgen Barth, Dominique Maroni, Alexis Goure, Jean-Marie Caranta, Christophe Gasco, Hamdi Ben Lagha, Gaëtan Jean, Victor Bredillet
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**

CAYENNE ELECTRIC

Une avancée technologique majeure

LES SUV 100 % ÉLECTRIQUE, LE CAYENNE ELECTRIC ET LE CAYENNE TURBO ELECTRIC, BÉNÉFICIENT DE PERFORMANCES DE RECHARGE ET D'UN RENDEMENT EXCEPTIONNEL.

Le nouveau SUV combine l'ADN de Porsche avec une technologie pionnière : jusqu'à 1 156 ch (850 kW), le 0 à 100 km/h en 2,5 secondes et jusqu'à 642 kilomètres d'autonomie. Il s'agit du modèle Porsche de série le plus puissant de tous les temps, tout en étant plus polyvalent que jamais : dynamique sur route, sûr en tout-terrain et confortable sur les longs trajets. « *Le Cayenne Electric offre des performances d'une toute nouvelle dimension, grâce à des technologies innovantes que nous avons développées en sport automobile. Il établit de nouvelles normes dans le segment des SUV, tant en matière de caractéristiques de conduite que de recharge* », a déclaré Oliver Blume, Président du Directoire de Porsche AG. La famille Cayenne 100 % électrique comprend dans un premier temps deux modèles : le Cayenne Electric et le Cayenne Turbo Electric, tous deux à transmission intégrale et donc équipés du système électronique Porsche Traction Management (ePTM). Le Cayenne Electric offre également des performances de pointe en matière de récupération d'énergie, atteignant des niveaux dignes de la Formule E avec une puissance de récupération pouvant atteindre 600 kW.

PORSCHE AG

UNE RECHARGE INNOVANTE, PRATIQUE, RAPIDE, ROBUSTE ET SANS FIL

Au cœur des modèles Cayenne 100 % électriques se trouve la nouvelle batterie haute tension de 113 kWh, qui bénéficie d'un refroidissement à double face pour une gestion thermique optimisée. Il en résulte une autonomie WLTP combinée pouvant atteindre 642 km pour le Cayenne Electric et 623 km pour le Turbo. L'état de charge peut passer de 10 % à 80 % en moins de 16 min et l'énergie nécessaire pour un gain d'autonomie de 325 km (Cayenne) ou 315 km (Cayenne Turbo) peut être fournie en 10 min 3 sec. La haute performance de recharge a été une priorité lors du développement.

Le Cayenne Electric est également la première Porsche à bénéficier en option de la recharge par induction, un système rechargeant jusqu'à 11 kW, le Porsche Wireless Charging.

NOUVEAU DESIGN EXTÉRIEUR

Les SUV bénéficient d'un concept de design moderne. Parmi les points forts, citons le capot incliné avec ses phares Matrix LED affinés, les ailes fortement profilées et la Flyline, la ligne de toit emblématique en pente douce. Les jupes latérales sont peintes en Gris Volcano métallisé et, sur le Cayenne Turbo, en noir brillant. Le concept bicolore souligne les lignes sportives de la voiture. À l'arrière, la bande lumineuse au look 3D distinctif et aux graphismes animés, ainsi que le lettrage Porsche illuminé, soulignent le langage stylistique moderne. Le Cayenne Turbo présente de nombreux éléments contrastés dans la couleur exclusive Turbonite.
Le pack Off-Road est également proposés aux clients souhaitant rouler sur les chemins de terre accidentés, les montées ou descentes particulièrement raides et les terrains difficiles.
Les modèles Cayenne 100 % électriques sont disponibles à la commande dès maintenant. Les prix commencent à 107 600 euros pour le Cayenne et 167 200 euros pour le Cayenne Turbo en France, incluant la TVA. ■

PORSCHE AG

KTX

Classic Soul.
Modern Performance.

The art of restoration.
Defined by the passion for Porsche.*

* Esprit Classique.
Performance Moderne.
L'art de la restauration.
Définie par la passion pour Porsche.

www.**ktx**.pt

L'Europe pourrait lever l'interdiction des moteurs thermiques après 2035

À l'heure où nous bouclons ce numéro, il semblerait que les efforts des constructeurs automobiles européens, notamment allemands, pour tenter de repousser l'échéance de 2035, aient payé. Lors d'un entretien avec le média *Handelsblatt*, le principal journal économique allemand, plusieurs membres de la Commission européenne ont déclaré que la vente de moteurs à combustion serait finalement autorisée après 2035, mais avec quelques conditions, l'usage de biocarburants, ou de carburants synthétiques (e-fuels), par exemple. La vente de véhicules thermiques neufs pourrait donc être prolongée après 2035. Pour l'instant, rien n'est gravé dans le marbre, mais cette information ouvre de belles perspectives.

PORSCHE AG

PRIX

LE PRIX « LEAN PRODUCTION » POUR L'USINE PORSCHE DE LEIPZIG

L'usine lauréate dans la catégorie OEM (Original Equipment Manufacturer) a impressionné le jury par son automatisation innovante et sa numérisation intelligente. Ce prix « Automotive Lean Production Award 2023 » (dans la catégorie constructeurs automobiles) a été décerné par le cabinet de conseil Agamus Consult et le magazine spécialisé *Automobilproduktion*.
Le lean management est une méthode de gestion et d'organisation du travail qui vise à améliorer les performances d'une entreprise.

PORSCHE AG

KIT MANTHEY POUR 911 GT3

SPÉCIALISTE DE LA PISTE AVEC UNE AÉRODYNAMIQUE HAUTE PERFORMANCE

Le nouveau kit Manthey surpasse le pack Weissach : la 911 GT3 (992.2) équipée de ce kit a bouclé le tour de la Nordschleife du Nürburgring en 6 min 52 s 981, soit environ 2,8 secondes de moins que la version précédente. Les performances sur circuit sont optimisées : ce kit améliore significativement l'appui aérodynamique et, par conséquent, la vitesse en virage. La suspension a été spécialement adaptée à une utilisation sur piste et le système de freinage est conçu pour répondre aux exigences particulièrement élevées des journées circuit.
Les composants sont disponibles dans les Centres Porsche.

La Porsche 911 hybride ne sera pas rechargeable

Franck Moser, vice-président des gammes 911 et 718, a affirmé aux médias australiens que la Porsche 911 ne deviendra pas une hybride rechargeable. En effet, il faudrait, entre autres, une batterie plus grande et un système de charge, afin d'augmenter l'autonomie du véhicule. Tout cela obligerait à revoir l'agencement de la sportive, de modifier la répartition de son poids, et donc le design d'un modèle iconique. Le sujet pourrait être réétudié si la taille des batteries venait à se réduire.

MOTOR1.COM ET NOS PROPRES SOURCES

VOTRE ASSURANCE PORSCHE
AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

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

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

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

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

CABINET Christophe MERIAN depuis 1987
n° orias 07012543
Tél. 03 88 54 29 39 - christophe.merian@wanadoo.fr

premiumautoconseil.fr
contact@premiumautoconseil.fr
06.51.24.00.00

Importation sécurisée de Votre Porsche

Tout Porsche Rien que Porsche

25 ans d'expérience

Recherche sur-mesure
10 à 25% d'économies
Paiement des frais exclusivement à la livraison

Sélection et importation Porsche visible sur notre site

Actus

MOTORSPORT

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

PORSCHE AG

PORSCHE MOBIL 1 SUPERCUP

Le Porsche Junior 2026 est... Marcus Amand

Douze jeunes pilotes de course très talentueux (dont le Français Paul Cauhaupé) ont participé à une sélection de quatre jours à Cologne et sur le circuit d'Estoril, au Portugal. Porsche Motorsport utilise cette épreuve pour désigner le Porsche Junior 2026. C'est lors de la Porsche Night of Champions que Porsche a annoncé le vainqueur, le Français Marcus Amand, quelques semaines seulement après qu'il a décroché le titre de Champion Porsche Carrera Cup France 2025. Le Franco-Finlandais de 19 ans ajoute son nom à la liste des Juniors passés par la Porsche Carrera Cup France : Jean-Karl Vernay, Mathieu Jaminet, Julien Andlauer, Ayhancan Güven et Alessandro Ghirreti. Marcus Amand est nommé Porsche Junior aux côtés du néerlandais Flynt Schuring (Porsche Sixt Carrera Cup Deutschland). En 2026, ils bénéficieront tous deux d'un contrat d'une saison avec le constructeur allemand, qui les accompagnera financièrement et leur offrira un encadrement incluant un coach exclusif, leur permettant de prendre part à la Porsche Mobil 1 Supercup. ■

Kévin Estre, pilote officiel Porsche Motorsport IMSA GTP 2026

Le constructeur de Stuttgart a annoncé il y a quelques semaines son retrait du FIA WEC, mais il participera au championnat Nord-Américain IMSA, dont il est le double champion en titre. Kévin Estre, après neuf années en Championnat du monde FIA d'Endurance, un palmarès impressionnant et deux titres suprêmes, se consacrera à plein temps à l'IMSA WeatherTech Sportscar Championship en 2026,avec la Porsche 963 #6, l'équipe Porsche Penske Motorsport et son coéquipier des trois dernières saisons, le Belge Laurens Vanthoor. L'Australien Matt Campbell, champion IMSA GTP en titre, viendra en renfort sur les épreuves les plus longues.

PREMIÈRE COURSE DE LA SAISON : LES 24 HEURES DE DAYTONA, DU 21 AU 25 JANVIER.

PORSCHE AG

Une vision,
Une signature.

Porsche 992 Carrera S
127 900 € TTC

MODÈLE : **992 Carrera S 3.0 450 cv**
COULEUR : **Blanc Carrara**
INTÉRIEUR : **Sellerie tout Cuir Noir avec surpiqures Argent**
M.E.C : **17/04/2019**
KILOMÉTRAGE : **61 250 km**
BOITE DE VITESSE : **Automatique PDK 8**

Porsche 992 Carrera S Cabriolet
134 900 € TTC

MODÈLE : **992 Carrera S Cabriolet 3.0 450 cv**
COULEUR : **Gris Dolomite métallisé**
INTÉRIEUR : **Sellerie en tout cuir Noir**
M.E.C : **21/05/2019**
KILOMÉTRAGE : **47 830 km**
BOITE DE VITESSE : **Automatique PDK 8**

Porsche 992 Carrera 4 GTS Cabriolet
204 900 € TTC

MODÈLE : **992 Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 480 cv**
COULEUR : **Gris Arctique**
INTÉRIEUR : **Sellerie en cuir et alcantara noir**
M.E.C : **02/06/2023**
KILOMÉTRAGE : **23 649 km**
BOITE DE VITESSE : **Automatique PDK 8**

Achat - Vente - Financement

cars-experience.fr
6 rue Joseph Gillet
69380 Chazay-d'Azergues
@cars_experience_lyon
@Cars Experience

Cars. EXPERIENCE

© Photos : Alexis Laure - Création : agence-sirocco.fr

PORSCHE AG

La Nuit des Champions annonce le programme 2026

Porsche Motorsport a présenté son programme complet pour 2026 lors de la traditionnelle « Nuit des Champions » à Stuttgart le 29 novembre. Les éléments principaux restent les engagements de l'usine dans le Championnat du monde FIA de Formule E et le Championnat IMSA WeatherTech SportsCar. Les nouvelles Porsche 911 Cup et 911 GT3 R font leurs débuts en compétition. C'est lors de cette cérémonie que Marcus Amand et Flynt Schuring ont été promus nouveaux Porsche Juniors.

PORSCHE AG

Alessandro Ghiretti devient pilote officiel Porsche

À 23 ans, le Junior Porsche Motorsport 2024 et 2025 est promu au statut de « Porsche Driver », un échelon en dessous de la classification de pilote d'usine. Cette année, il a gagné le titre de champion de la Mobil 1 Supercup Porsche ainsi que le titre de vice-champion de la Porsche Sixt Carrera Cup Deutschland.

POUR SUIVRE SES FUTURES PARTICIPATIONS : INSTAGRAM : @ALESSANDRO_GHIRETTI

LES IRON DAMES NE ROULERONT PLUS EN WEC EN 2026

Dommage ! La seule équipe 100 % féminine, qui court en endurance mondiale depuis 2021, a annoncé sur les réseaux sociaux son retrait du Championnat du monde d'endurance. À son actif, une victoire historique lors du Grand Prix de Bahreïn en 2023. Cette nouvelle annonce des changements, mais les Iron Dames (qui compte les Françaises Karen Gaillard et Célia Martin – qui a participé aux dernières 24 Heures du Mans) – seront présentes sur de nombreux autres circuits.

PORSCHE AG

ALTIDRIVE-GT

L'art de voyager et la passion de conduire

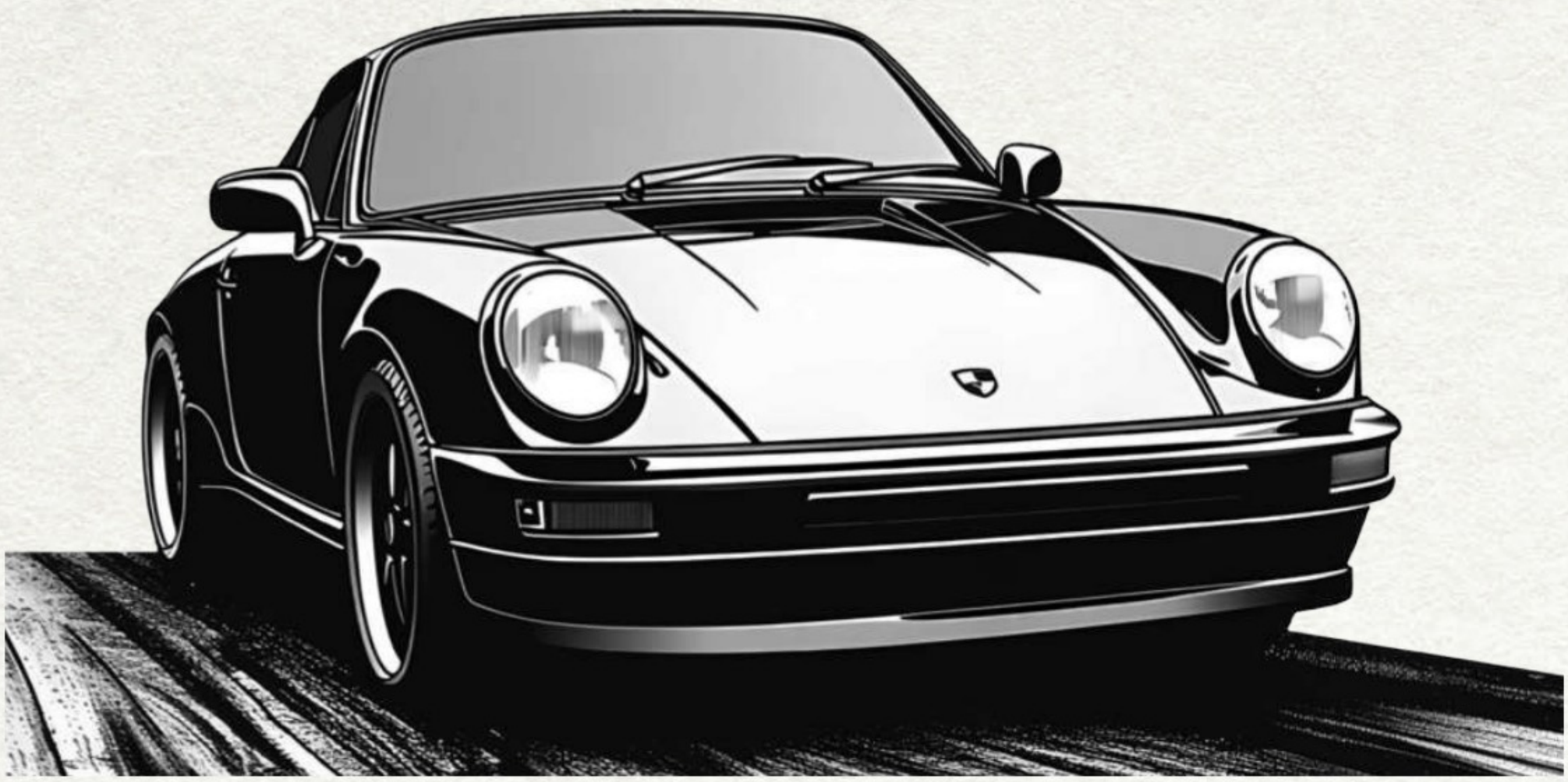
Au fil des routes mythiques, ses rallyes touristiques rassemblent les amoureux de voitures de sport autour d'une même émotion : la liberté. Entre paysages grandioses, étapes gourmandes et tracés soigneusement sélectionnés, chaque sortie devient une aventure où la performance rencontre le plaisir. Plus 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

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

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

LA VENTE FLAT 6

Collector Cars Auction : une autre vision des enchères automobiles

QUENTIN DECORPS

EN SE CONCENTRANT SUR L'AUTOMOBILE, LE SERVICE ET LA RÉACTIVITÉ, ARNAUD FAUCON ET MARION QUESNE CHERCHENT À RÉINVENTER LA VENTE AUX ENCHÈRES. C'EST DANS CETTE OPTIQUE QU'ILS ONT LANCÉ COLLECTOR CARS AUCTION.

L'ENVIE DE FAIRE AUTREMENT

Tout commence par une histoire de convictions. Marion Quesne et Arnaud Faucon, les deux fondateurs de Collector Cars Auction, ont gravité pendant plus de dix ans dans le milieu des maisons de vente aux enchères. C'est en 2022 qu'ils décident de fonder leur propre maison de ventes à Lyon, avec une idée en tête : faire moins, mais mieux. « *Nous voulions des ventes resserrées, avec une sélection limitée mais défendable* », explique Marion. « *Une voiture bien vendue, c'est un client satisfait, qui revient et qui en parle autour de lui.* » Exit donc les catalogues interminables où les véhicules s'enchaînent à un rythme effréné. Chez Collector Cars Auction, chaque modèle proposé est rigoureusement choisi afin de pouvoir être présenté et commercialisé dans les meilleures conditions, et bénéficie d'un accompagnement personnalisé.

FLEXIBILITÉ ET SUR-MESURE

Cette approche artisanale se distingue également en offrant la possibilité aux clients de venir déposer, et d'exposer leur voiture dans un show-room à demeure et équipé d'un pont. Il permet d'accueillir, d'inspecter, de préparer et de présenter les voitures dans des conditions optimales, là où les maisons traditionnelles n'exposeront les autos que durant 48 à 72 heures. « *Nous ne fonctionnons pas avec des lieux événementiels éphémères. Les propriétaires peuvent déposer leur voiture quand ils le souhaitent, parfois deux jours avant la vente, parfois deux mois. On s'adapte* », martèle Marion Quesne. C'est là que réside une grande partie de leur différence : dans la souplesse et la proximité. Chaque voiture est connue, suivie, traitée avec soin, et chaque vendeur bénéficie d'un interlocuteur unique. Arnaud précise : « *Nous ne sommes que deux, donc tout passe par nous. Il n'y a pas de dilution. Quand une voiture entre chez nous, on la suit de A à Z.* »

LES ENCHÈRES, UNE AUTRE FAÇON DE VENDRE

Si vendre aux enchères peut encore intimider certains propriétaires, Marion et Arnaud s'attachent à en démontrer les avantages très concrets. « *Pour un vendeur, c'est d'abord la tranquillité : on s'occupe de tout. Une fois la voiture déposée chez nous avec un contrôle technique valide, il n'a plus rien à faire.* » Pas d'essais dynamiques, pas de visiteurs chez soi, pas de tractations : la vente est sécurisée, encadrée, et surtout, valorisée dans un contexte qualitatif.
Si vous êtes acheteur, vous vous offrez également une forme de sécurité : une sélection rigoureuse, une information

contractuelle qui engage la maison d'enchères (*matching numbers*, états, historiques vérifiés), et des véhicules souvent rares ou originaux. « *On vend mieux quand la voiture a une particularité, un historique ou une configuration remarquable. Et sur Porsche, c'est encore plus vrai : les acheteurs sont exigeants, parfois plus que sur d'autres marques* », pointe Arnaud Faucon. « *Quelles sont les tendances aujourd'hui ?* », demande-t-on. « *Les gens veulent rouler, pas juste collectionner* », note Arnaud. D'où une montée d'intérêt pour les modèles plus récents comme les 997 ou certaines versions de 996, là où les 356, en dépit de leur intérêt historique, séduisent une clientèle plus réduite et plus âgée.

QUENTIN DECORPS

VOUS VENDEZ UNE PORSCHE ? CONTACTEZ-NOUS !

C'est dans cette logique qu'est né le partenariat avec *Flat 6 Magazine*, pour organiser une vente exclusivement dédiée à Porsche. « *Le format de la vente thématique nous semblait naturel. Il fallait juste trouver la bonne marque et le bon partenaire. Avec* Flat 6, *les intérêts convergent parfaitement.* » La prochaine édition de la Vente FLAT 6, organisée en partenariat avec Collector Cars Auction, est programmée pour le 26 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 CARS AUCTION
CONTACT@COLLECTORCARSAUCTION.FR
COLLECTORCARSAUCTION.FR
ARNAUD FAUCON 06 33 71 56 80
MARION QUESNE 06 85 60 32 57

Voici la liste des événements dans le monde Porsche pour les prochains mois.

10-12 AVRIL
Porsche Carrera Cup France
1re manche à Barcelone
PORSCHE-CARRERA-CUP-FRANCE.FR
PARTENARIAT FLAT6 Magazine

11-12 AVRIL
Porsche Club Francorchamps Days
WWW.PORSCHE-CLUB-FRANCORCHAMPS-DAYS.BE
PARTENARIAT FLAT6 Magazine

25-26 AVRIL
Porsch'color
AMICALEPORSCHISTES NORMANDIE.ORG
PARTENARIAT FLAT6 Magazine

26 AVRIL
La vente Flat 6
COLLECTORCARSAUCTION.FR

9-10 MAI
Célébration des 20 ans de la Fédération
PORSCHECLUB.FR

15-17 MAI
Porsche Carrera Cup France
2e manche à Dijon-Prenois
PORSCHE-CARRERA-CUP-FRANCE.FR
PARTENARIAT FLAT6 Magazine

5-7 JUIN
10e édition du Porsche Casting de Deauville
NORMANDIE-PORSCHECLUB.FR
PARTENARIAT FLAT6 Magazine

6-7 JUIN
Fête des Classics
WWW.MEDITERRANEE-PORSCHECLUB.FR
PARTENARIAT FLAT6 Magazine

5-7 JUIN
Tra'Montagne : 10e édition
ROUSSILLON-PORSCHECLUB.FR

19-21 JUIN
Porsche Savoie Tour
PORSCHE-SAVOIE-TOUR.FR

ALTIDRIVE-GT

L'art du voyage automobile d'exception

Née de la passion commune d'un père et de son fils pour les voyages en voiture de sport et la navigation, Altidrive-GT s'est forgé une signature rare dans l'univers du tourisme automobile haut de gamme. Leur ambition : faire vivre aux conducteurs des émotions intenses au fil de routes parmi les plus spectaculaires de France et de Corse, où chaque virage raconte une histoire.

Les fondateurs ont conçu trois rallyes d'exception, véritables écrins pour amateurs de sensations et de paysages grandioses : les montagnes majestueuses du mont Blanc, l'Ardèche du Sud et le mythique mont Ventoux, sans oublier l'itinéraire insulaire et contrasté de la Corse. À ces parcours s'ajoutent des échappées aux bords des lacs et de la mer, où la pureté des eaux rivalise avec la beauté des cols et lacets empruntés, exclusivement sélectionnés pour leur caractère exceptionnel. Chaque rallye est intimiste, limité à dix voitures de sport multimarques, créant une atmosphère conviviale et privilégiée. L'encadrement est assuré par les deux fondateurs eux-mêmes, à bord de leurs véhicules spécialement réservés aux rallyes, dont une Porsche 911 Carrera T, symbole de leur attachement au plaisir pur de la conduite. Le rythme des journées respecte un équilibre idéal : temps de roulage savamment dosés, visites soigneusement choisies, et moments de repos dans des hébergements de standing équipés de spas.

DR

L'épicurisme n'est pas en reste. Les participants profitent de haltes gastronomiques dans des restaurants réputés ou au cœur de lieux intimistes et insolites, pour savourer des produits régionaux sublimés par des chefs passionnés. Chez Altidrive-GT, le voyage se vit autant derrière le volant qu'à table. Les fondateurs résument leur philosophie en quelques mots : *« Parce qu'un voyage d'exception ne se mesure pas en kilomètres, mais en émotions, chaque virage doit devenir un souvenir, chaque étape une découverte. »* ■

POUR DÉCOUVRIR L'ENSEMBLE DES RALLYES PROPOSÉS : ALTIDRIVEGT.COM
CONTACT : ALTIDRIVEGT@GMAIL.COM
+33 6 58 86 93 98

RÉTROMOBILE 2026

Le salon Rétromobile, le plus beau garage éphémère du monde de voitures de collection, se tiendra du mercredi 28 janvier au dimanche 1er février au Parc des expositions, Paris Porte de Versailles. Une avant-première aura lieu le mardi 27 janvier, de 18 h à 22 h et le vendredi 30 janvier, le salon fermera ses portes plus tard (22 h) lors d'une nocturne. Pour cette édition anniversaire, le salon rendra hommage à ses propres pionniers !

NOTEZ QUE LA BILLETTERIE EST OUVERTE, ET QUE TOUTES LES INFORMATIONS POUR PRÉPARER VOTRE VENUE SONT SUR RETROMOBILE.COM.
INSTAGRAM : @RETROMOBILE_PARIS
FACEBOOK : RETROMOBILE OFFICIEL
YOUTUBE : @RETROMOBILEOFFICIEL

HEDONIC

HEDONIC 911CLASSIC GT

Notre département 911 Classic GT est dédié aux modèles emblématiques produits entre les années 60 et 1989. Que vous souhaitiez commander votre propre 911 ou nous confier la vôtre pour une préparation sur-mesure, nous créons des automobiles uniques, plus confortables et encore plus agréables à conduire.Le modèle présenté est déjà vendu, mais vous pouvez dès à présent configurer le vôtre.Commandes et informations sur www.hedonic.fr

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**

DR

HORLOGERIE

TAG HEUER CARRERA CHRONOGRAPH X FRAGMENT

TAG Heuer et Fragment présentent leur troisième collaboration, poursuivant un travail créatif lancé en 2018. Hiroshi Fujiwara, le célèbre pionnier du *streetwear* japonais, a redéfini la culture du design dans le monde entier. Cette montre incarne son minimalisme caractéristique.
Du symbole de l'éclair au contraste emblématique entre le noir et le blanc, chaque détail de la TAG Heuer Carrera Chronograph x Fragment reflète la philosophie de la marque phare du streetwear japonais contemporain : un minimalisme qui a du sens, un savoir-faire artisanal empreint de profondeur culturelle.
Livrée dans un coffret noir mat, cette édition spéciale associe le logo TAG Heuer au logo en forme d'éclair de Fragment : minimaliste, collector et révolutionnaire.
Automatique, 39 mm
ÉDITION LIMITÉE À 500 EXEMPLAIRES
9 000 €
TAGHEUER.COM

DR

DEVINCI CARS

CRÉATEUR DE VOITURES DE COLLECTION

Aujourd'hui présente dans 20 pays, DEVINCI réinvente l'automobile française à l'ère électrique, où élégance et innovation se conjuguent avec audace. Chaque véhicule, conçu et assemblé à la main en France, allie artisanat d'exception et technologies respectueuses de l'environnement. Pour prolonger cette philosophie, DEVINCI organise des rallyes exclusifs, permettant à ses clients de vivre leur passion dans un cadre vivant et authentique. Chaque DEVINCI est bien plus qu'un véhicule : une œuvre en mouvement, née au croisement de l'héritage et de l'innovation, où le charme du passé dialogue avec la modernité pour créer une expérience aussi esthétique que visionnaire.
DEVINCI-CARS.COM

DR

DR

Linea di Corsa

Chaussure Jarama, couleur Rosso Corsa
Linea di Corsa vous invite au voyage. La Jarama assure confort et maintien, sport et élégance, grâce à sa semelle fine à l'avant pour une excellente sensation au pédalier, son talon ergonomique et sa semelle intérieure à double amortissement pour un réel confort de marche. Elle bénéficie bien entendu des trois œillets de couleurs qui sont la signature de toutes les chaussures Linea di Corsa.
TOUTES LES JAMARA SONT FABRIQUÉES À LA MAIN AU PORTUGAL.
100 % CUIR À L'INTÉRIEUR, CUIR ET NUBUCK À L'EXTÉRIEUR. POINTURES : DU 41 AU 45
149 €

DR

Sac Marco Polo
Le sac Marco Polo est un bagage idéal pour le week-end disposant d'une poche intérieure et d'une bandoulière. Véritable pièce d'exception réalisée en cuir pleine fleur, ce sac est entièrement assemblé à la main dans l'atelier parisien labellisé « Entreprise du Patrimoine Vivant », label officiel qui récompense les ateliers d'art.
DIMENSION : 50 X 16 X 35 CM. 590 €
WWW.LINEADICORSA.COM

DR

PUMA X PORSCHE LEGACY II

La nouvelle collection Puma X Porsche Legacy fusionne esthétique sportive vintage et style *streetwear* moderne, pour un maximum de confiance et de naturel à chaque mouvement. Silhouettes décontractées, tons neutres délavés par le soleil et textures effet usé créent une ambiance casual irrésistible. Cette ligne se compose de t-shirts à motif et de vestes oversize avec des détails en cuir délavé, pour un look brut mais raffiné.
DISPONIBLE EN BLEU, NOIR ET BLANC. 100 % COTON
50 €
EU.PUMA.COM

PRESENTS AU SALON RETROMOBILE 2026

Cover-Shop
HOUSSE DE PRESTIGE

Retrouvez-nous sur notre site internet !

HOUSSE D'INTERIEUR
STRETCHY

HOUSSE SATIN
SUR-MESURE

HOUSSE D'EXTERIEUR
GORE-TEX

TISSU DE QUALITE

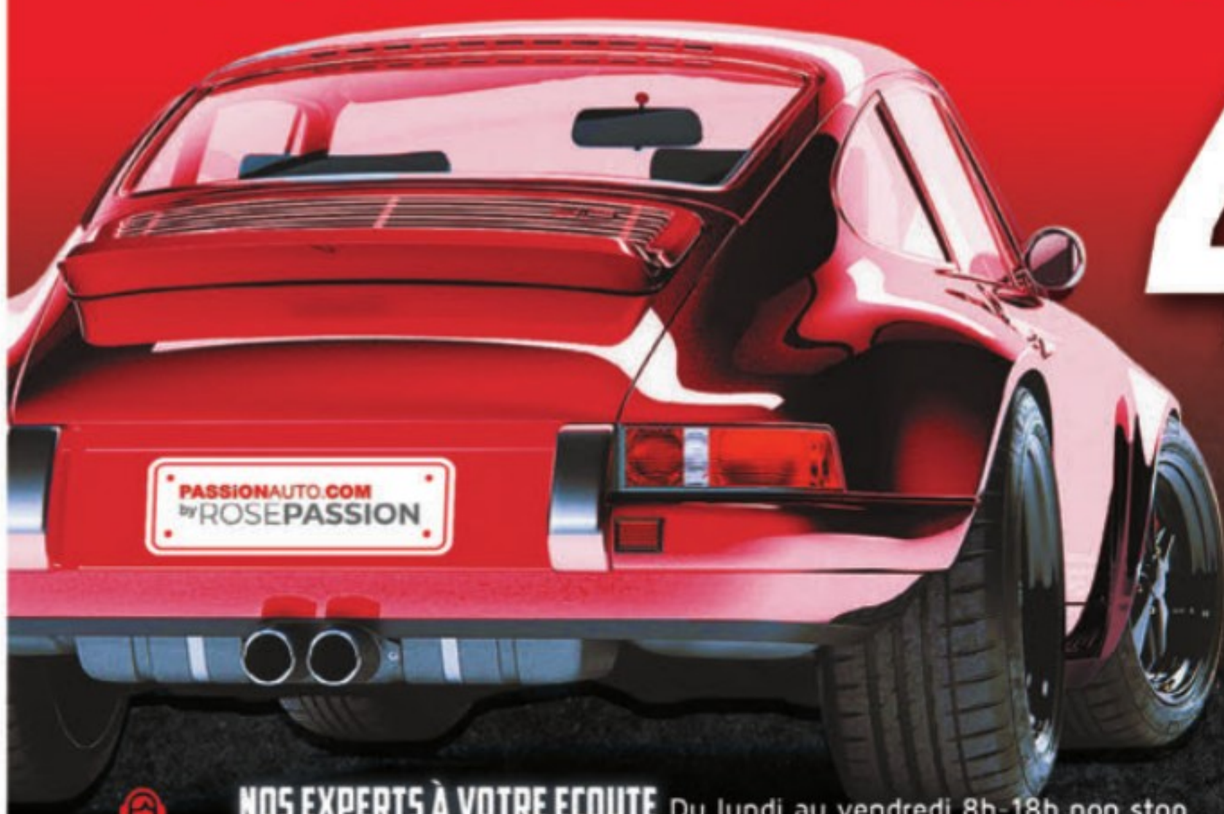
LARGE GAMME DE COULEUR

PERSONNALISABLE

cover-shop.fr

CONTACT@COVER-SHOP.FR 06.49.51.79.06 77 CHEMIN DE JACOB - 73000 CHAMBÉRY

PASSIONAUTO.COM
by ROSEPASSION



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

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

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

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

Adhérent FFVE 780

TEXTAR BRAKE TECHNOLOGY · PAGID · BILSTEIN · Dansk ORIGINAL · KONI · SCART

LES PIÈCES POUR ENTRETENIR, RÉPARER, RESTAURER OU OPTIMISER

DR

HORLOGERIE

CHOPARD - INSPIRATIONS FROM JAPAN

Dans une démarche unissant les riches éléments de la symbolique japonaise avec les Métiers d'art que la Manufacture s'attache à préserver, Chopard revisite ses modèles L.U.C les plus emblématiques à travers une série d'éditions spéciales exclusives inspirée par les traditions et les arts décoratifs du Japon. Marqueterie, émail grand feu, sertissage, peinture en laque Urushi, gravure main, peinture miniature, autant de Métiers d'art de Chopard Manufacture sublimés et inspirés par les trésors de l'Empire du soleil levant.

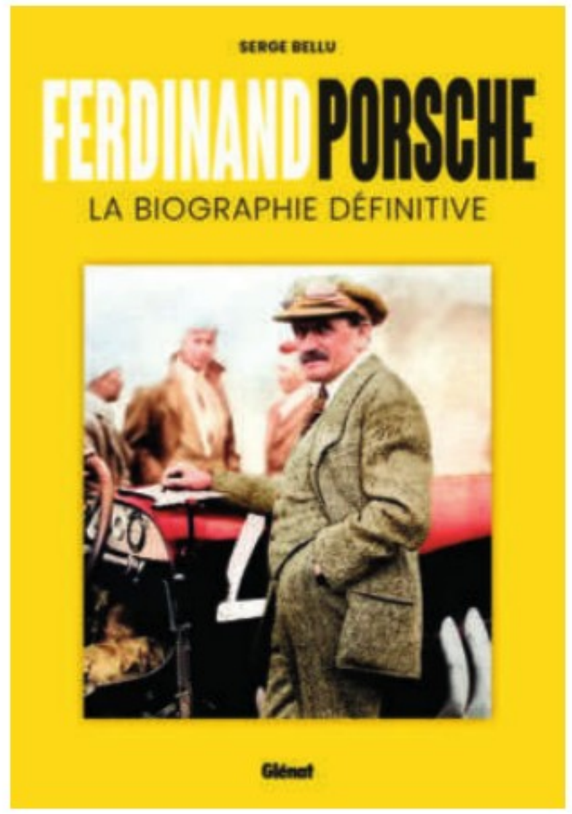
ÉDITIONS LIMITÉES - CHOPARD.COM

SAC TOURING « 50 ANS DE LA 911 TURBO »

Le sac Touring 911 en édition limitée de Porsche Classic s'inspire du célèbre motif de siège en tartan de la première Porsche 911 Turbo, encore en carrosserie étroite, qui fut offerte à Louise Piëch à l'occasion de son 70e anniversaire. Un cuir rouge raffiné, un écusson 911 G en taille réduite et une fermeture magnétique noire avec la signature Porsche complètent le sac Touring avec style. Sur le bord inférieur droit se trouve le badge célébrant le 50e anniversaire. Assortis : étui à clé, étui pour certificat d'immatriculation et porte-documents.

50 X 30 X 27 CM
558 €
SHOP.PORSCHE.COM

PORSCHE AG



Ferdinand Porsche *La biographie définitive*

Cette biographie complète retrace avec force détails le parcours fascinant de Ferdinand Porsche, pionnier de l'automobile, fondateur de la dynastie éponyme et du bureau d'études Porsche. Écrit par Serge Bellu, historien et journaliste automobile, spécialiste de Porsche, cet ouvrage est illustré par plus de 150 photographies rares et inédites. Une section est consacrée aux 50 plus belles victoires de Porsche en compétition automobile.

18,4 X 26,6 CM - 400 PAGES
EAN : 9782344069790 - 39,95 €
ÉDITIONS GLÉNAT

DR

Édition limitée Romain Dumas

Nouvelle collection capsule signée Romain Dumas x Benson & Cherry, aux couleurs de son équipe RD Limited. Polo, sweat, casquette et veste sans manches sont disponibles depuis début décembre.

39,99 €
BENSONANDCHERRY.COM

Linea di Corsa

DOLCE VITA SPORTING CLUB

1961

DOLCE VITA SPORTING CLUB

CHAUSSURES • MAROQUINERIE DE VOYAGE • VESTES

www.lineadicorsa.com

Actus

CLASSIC

PAR **NATHALIE VRIGNAUD**

Le dessin vous a échappé le mois dernier !
Visitez les Hautes-Pyrénées avec Marc Joly en 911 SC.

Porsche fait revivre des tissus historiques

Le design est un élément fondamental de la légende Porsche, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Des textiles emblématiques comme Pepita et des motifs légendaires tels que Pasha, le tartan ou les rayures sont devenus cultes. Ces tissus iconiques sont désormais de nouveau disponibles dans une gamme de couleurs variées, et en qualité Porsche. Porsche a réédité ces textiles aux motifs emblématiques, permettant ainsi de restaurer l'intérieur de nombreuses voitures de sport, des modèles historiques aux plus récents, de la 356 à la 911, dans leur état d'origine.

QUALITÉ ORIGINELLE

En tant que pièces d'origine Porsche, ces nouveaux textiles « anciens » répondent aux exigences de qualité élevées du constructeur automobile. Cela concerne le toucher, la durabilité et la précision des motifs et des combinaisons de couleurs, souvent extrêmement complexes.
De plus, les nouveaux tissus sont soumis à une série de tests, par exemple pour vérifier leur résistance au feu, leur solidité à la lumière et aux couleurs, ainsi que leur résistance à l'abrasion. Ils sont donc parfaits pour une large gamme d'applications dans l'habitacle des véhicules, comme les housses de siège ou les panneaux latéraux. Ils sont proposés en dimensions 1,5 x 2 mètres. ■

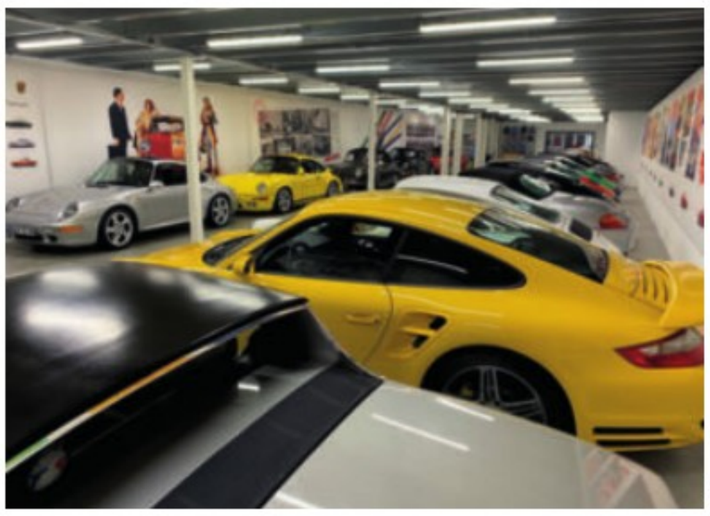
CES TISSUS SONT DISPONIBLES À LA COMMANDE AUPRÈS DES CENTRES PORSCHE OU SUR LA BOUTIQUE EN LIGNE PORSCHE.
NEWSROOM.PORSCHE.COM

PORSCHE AG

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

Art-Restoration expose au salon Retromobile 2026 !

Retrouvez-nous du 28 janvier au 1er février 2026, Pavillon 7.2, stand G083 en face du constructeur Volkswagen. Jürgen Barth y dédicacera son livre *La Course au Menu* le vendredi 30 janvier (14 h - 16 h) et le samedi 31 janvier (14 h - 16 h). Nous serons heureux de vous recevoir pour un échange convivial autour de notre marque préférée.

ART-RESTORATION.EU

DR

ROSE**PASSION**.COM

Toutes les pièces pour une marque légendaire

LIVRAISON RAPIDE

Service client de qualité
Catalogue complet de pièces

PIÈCES MÉCANIQUES

HABITACLE ET ÉQUIPEMENT

JANTES ET CARROSSERIE

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.

WWW.**ROSEPASSION**.COM

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

FACEBOOK | **INSTAGRAM** @ROSEPASSION_COM

ROSE**PASSION**.COM

HISTOIRE DE COULEURS

PAR **DOMINIQUE MARONI**

PHOTOGRAPHE

La Porsche du mois

Taycan 4S Orange Gulf

C'est une jeune photographe lorraine qui m'a alerté sur l'existence de ce Taycan 4S gorgé de vitamine C. Un Taycan Orange Gulf ! Le cousin connecté de Némo, le Spyder de Marc Joly (pour sa couleur seulement). David et Carla ont osé casser les codes. Associer la parure iconique de la 917 à la vitrine technologique de la marque Porsche. Ils ont même récidivé comme nous le verrons dans une deuxième partie. Embarquez pour une histoire peu banale, en oubliant vos préjugés sur la fée électricité. Ici, c'est la couleur Orange Gulf que l'on admire.

David est fan d'autos depuis ses plus jeunes années. Le permis en poche, sa première auto est une bombinette, Rouge Vallelunga ! Les amateurs de « Youngtimers » auront reconnu l'une des quatre couleurs de la 205 GTI. « *Une auto sympathique à rouler, exempte de tout artifice électrique* », précise le cinquantenaire comme un clin d'œil au présent. « *J'ai ensuite gravi les échelons dans les modèles et les marques avant de finir chez Porsche il y a quatre ans.* » À cette époque, David roulait en Audi A6.

> ***« J'ai recherché une couleur. Pas une couleur fade, une couleur qui donne un peu de « peps » à la carrosserie. »***
>
> DAVID

« *Je voulais rester dans la marque, j'étais prêt à commander l'e-tron GT. Mais avant, j'ai souhaité essayer un Taycan. J'étais curieux de rouler dans une Porsche. J'ai loué un modèle dans un centre Porsche durant un week-end. En rentrant, avec mon épouse, nous étions convaincus. Nous avons validé l'achat d'un Taycan 4S.* » Pourquoi un Taycan et pourquoi pas une 911 ? « *Pour la petite histoire, je m'apprêtais à signer un bon de commande pour une 911 en 2021, juste après la Covid… mais nous avons trouvé un terrain pour construire au même moment. "D'abord le terrain, et la 911 plus tard", m'a soufflé mon épouse.* » (Sourire.) « *C'est toujours dans mes projets dans les années à venir, mais en occasion, car je ne veux pas payer le malus. C'est aberrant !* »

Abordons le sujet couleur qui interroge. Comment vous est venue l'idée de la teinte Orange Gulf pour votre Taycan ? « *Pour être franc, il ne devait pas être orange, mais couleur Or. La teinte d'une 911 incroyable vue sur le port de Monaco (Nordic Gold). Mais ce choix a été refusé, glisse David. J'ai recherché une couleur. Pas une couleur fade, une* >>

CCA x FLAT6 Magazine

Collector cars auction

LA VENTE FLAT 6®

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

couleur qui donne un peu de « peps » à la carrosserie. Au final, c'est mon commercial qui a eu l'idée d'Orange Gulf. Il me l'a présenté en photo, sur une 911. En rentrant à la maison, j'ai tapé "Taycan, Orange, Gulf" sur mon ordinateur. Rien ne sortait ! » On l'imagine fort bien… *« Et jusqu'à la livraison du véhicule, je n'ai pas eu l'occasion d'avoir un échantillon de la peinture sur plaquette. J'étais un peu tendu ».* L'attente dura neuf mois, de novembre 2021 à juillet 2022. Le dénouement eut lieu au moment où la bâche est tombée. Verdict : *« J'étais plus que ravi ! 100 % positif pour la couleur, les options choisies. Le refus de Nordic Gold fut un mal pour un bien ! »*
Avec une remarque. *« Entre photos et réalité, la couleur ne rend pas pareil. »*
Une histoire de couleurs qui s'est bien terminée.

TIGRAPHE

J'imaginais ce Taycan 4S Orange Gulf unique. Perdu ! Écoutons David : *« Peu après que nous avons reçu notre Taycan, j'ai vu, en suggestion sur mon ordinateur, une vidéo d'un Taycan Orange Gulf livré dans un Centre Porsche belge. Avec un intérieur Brun Truffe, et une option que je voulais, mais indisponible en France, deux bandes carbone sur le capot »*, confie notre hôte avec une pointe de regret concernant les bandes.

À cet instant du récit, je pose la question : l'achat d'un modèle électrique Porsche peut-il être un acte passionnel ? Les propos de David, et la configuration de son Taycan 4S, tendraient à le prouver.

Paint To Sample Orange Gulf ; Pack intérieur coutures décoratives en couleur contrastantes (Orange) ; Pack SportDesign Carbone ; Partie supérieures des rétroviseurs en Carbone ; Étriers de frein en Noir ; Pack intérieur Carbone ; Volant Sport GT en Race-Tex… des options typées Sportcars que l'on imagine appartenir à une 911 Turbo. *« Pour ne rien vous cacher, j'ai réalisé un copié-collé de la configuration du bon de commande de la 911 »*, sourit David. ■

FICHE TECHNIQUE

Modèle : Taycan 4S
Coloris : Orange Gulf
Puissance : 340 kW – 462 ch
Performance : 250 km/h
Options :
Double transmission avant/arrière
Pack Sport Chrono
Roues arrières directrices
Porsche Electric Sport Sound
Paint To Sample
Pack SportDesign Carbone
Pack intérieur Carbone
Jantes Taycan Exclusive Design 21 pouces avec éléments aérodynamique en carbone

LA COULEUR DU MOIS

Macadamia métallisé 0UB

La nuance marron et ses déclinaisons sont dans l'air du temps. C'est une réalité dans la mode automne-hiver 2025-2026. Une couleur absente du nuancier Porsche 911 (992), mais disponible dans la liste des teintes Paint To Sample. Avec un grand classique, Macadamia métallisé. Apparu au millésime 2008, et le plus souvent en combinaison avec la teinte intérieure Cocoa, Macadamia métallisé a connu un joli succès durant les derniers millésimes 997 phase 1 (Turbo et Targa). Curieusement, cet engouement s'est éteint très vite. Les 997 phase 2 Macadamia sont peu nombreuses.
C'est un Cabriolet 997 GTS Macadamia/cuir/Alcantara Noir exposé sur le stand ICONIC (Époqu'Auto 2025) qui a rappelé à mon bon souvenir ce coloris historique. Avec seulement 39 500 kilomètres au compteur, ce Cabriolet affiché à 104 900 euros s'est vendu la première journée du salon. L'occasion d'engager la conversation sur la teinte Macadamia avec le jeune responsable de l'officine drômoise, Armand Barthélémy. *« La couleur Macadamia plaît énormément. Nous avons eu la chance de rentrer trois 911 Macadamia dans les quinze derniers jours. Les trois voitures sont vendues à ce jour. 997 Cabriolet phase 1 cuir Noir, 997 Targa 4 S phase 1 cuir Cocoa, et ce Cabriolet GTS. »* Étonnant ! Signalons une 997 Carrera S Cabriolet Macadamia à vendre chez le spécialiste PZRO au moment d'écrire ces lignes. Avec une rare configuration Macadamia/cuir Brun Naturel/capote Cocoa (photo). Vous êtes prévenus, la teinte Macadamia a la cote.

ÉRIC GOERTZ

MECATECHNIC

L'entretien de votre première Porsche en toute sérénité, découvrez notre sélection parmi plus de 5 000 références

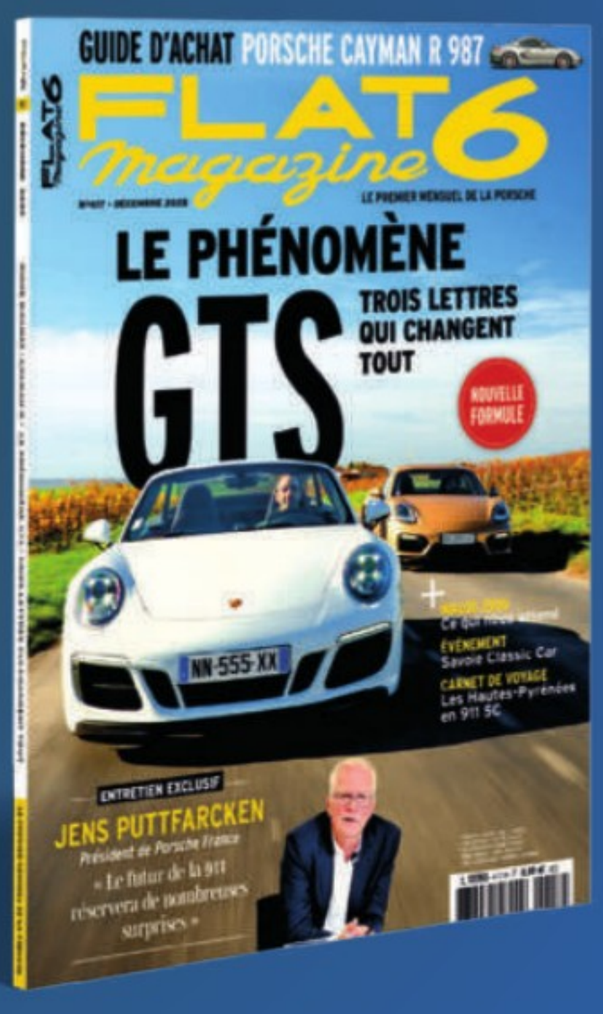
RETROUVEZ TOUTES NOS **PIÈCES DÉTACHÉES** & **ACCESSOIRES** SUR **MECATECHNIC.COM**

DEPUIS 1983 · D

WWW.FLAT6MAG.COM

Boutique en ligne

>> Retrouvez nos anciens numéros



LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

La fascinante 911 Londres-Sydney

Je reviens, à la demande de la rédaction, aux trois 911 de 1968 préparées spécialement par l'usine pour le rallye « extrême » Londres-Sydney long de 16 000 kilomètres. Le départ avait été donné le 24 novembre 1968 à Londres. Le parcours passait par Paris, Turin, Belgrade, Istanbul, Téhéran, Kaboul, Delhi et Bombay. Là avait lieu l'embarquement des 60 voitures par bateau à destination de l'Australie, où il restait encore 5 000 kilomètres de piste à parcourir. La première voiture était occupée par l'équipage polonais Sobieslaw Zasada/Marek Wachowsi, la deuxième par Terry Hunter/John Davenport et la troisième par Edgar Herrmann/Hans Schuller. La préparation des autos était assurée par le service Porsche Réparation sous la responsabilité de son chef Hermann Briem. À l'occasion des nombreux entretiens avec Zasada et les autres pilotes, Hermann Briem avait pris de longues notes pour fiabiliser les trois autos, grâce aussi à sa longue expérience. Il fallait d'abord alléger et renforcer les caisses de série des 911. Les pilotes voulaient aussi un arceau spécifique comprenant un porte-bagages sur le toit. C'était surtout à cause du risque d'accidents graves en Australie, avec les kangourous courant parfois à 70 km/h. Cette construction avait été validée par l'organisateur comme arceau intégral, ce qui laissait plus de place dans l'habitacle. On renforçait aussi les traverses avant, le support de la colonne de direction ainsi que les bras arrière. De même, un grand sabot en alu, sous le moteur et le réservoir, améliorait la protection contre les projections de pierres. À cela, on ajoutait des jerricanes d'essence, une deuxième batterie ainsi que les chaînes de neige, une bêche, trois crics et une grande trousse à outils. Avec tous ces équipements, la voiture atteignait 1 300 kg sur la balance. Le moteur 2.0 L restait de série, mais avec un taux de compression baissé à 8,5 : 1 pour pouvoir marcher avec de l'essence de moindre qualité (indice d'octane 84) dans certains pays. Malgré cela, le moteur sortait encore environ 160 ch à 6 600 tr/min. Sans oublier un deuxième radiateur d'huile et des tuyaux d'échappement spécifiques permettant des passages à gué profonds. La boîte de série recevait une démultiplication courte, limitant la vitesse maxi à 200 km/h. Deux voitures étaient à l'arrivée et Zasada/Wachowski finissaient troisièmes au classement général Herrmann/Schuller étaient aussi à l'arrivée, mais avec trois cylindres seulement. Seuls Hunter/Davenport devaient abandonner en Afghanistan sur défaut de freins. ■

Les tuyaux d'échappement remontent le long de l'arceau pour permettre des passages à gué.

L'arceau cage complet permet de protéger la 911 contre une collision avec un kangourou.

ART wheels
restauration
et réparation
de jantes

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

restauration - entretien - achat-vente

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

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

ART restoration

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

356 B Super 90 Cabriolet T5 - Année 1960 - 16.960 Km - Moteur 1.6L - 90 CV - Boîte Manuelle 4 vitesses - Couleur Noire - Intérieur Cuir Brun - Belle présentation - Plus de 70.000 € de frais réalisé - Trains roulants neufs - **Prix 119.000 €**

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 Moka Réf 451 - Intérieur Cuir Beige - Belle présentation - **Prix 69.000 €**

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**

Cayman S - Année 2007 - 47.203 Km - Moteur 3.4L - 295 CV - Boîte manuelle 6 vitesses - Couleur Gris Météor Réf 9Q - Intérieur Cuir Gris - Echappement Sport - PASM - **Prix 39.900 €**

997 4S Cabriolet PDK - Année 2009 - 50.992 Km - Moteur 3.8L - 385 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Noir Basalte Réf C9Z - Intérieur Cuir Etendu Cocoa - Pack Chrono Sport Plus - PIWI OK - Révisée - **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 €**

997 Turbo Cabriolet PDK - Année 2012 - 116.000 Km - Moteur 3.8L - 500 CV - Boîte PDK 7 vitesses - Couleur Noir Basalte Réf C9Z - Intérieur Cuir Noir - Révisée - Rien à Prévoir - **Prix Sur demande**

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

La légende 917

Chapitre 3

Enfin au volant !

Nous en étions restés à la proposition de Benoît Couturier de l'accompagner en Floride pour que je puisse faire un reportage sur « comment on achète une 917 ? » Une idée qui ne se refuse pas, vous en conviendrez. Nous nous sommes donc retrouvés à l'aéroport de Roissy, le dimanche 31 octobre 2004, en compagnie d'un troisième homme, Jacques Crubilé. Que je connaissais quasiment depuis les débuts de *Flat 6*, une personnalité très attachante. Passionné de Porsche et de mécanique, il avait couru dans les années 60, sur 906 et 910, avant d'ouvrir son propre garage, et de préparer des Porsche pour la compétition. Aujourd'hui, son fils Sébastien dirige avec brio le garage Crubilé Auto Sport, la référence absolue quand on veut faire courir une Porsche en historique, quel que soit le modèle.

Dans l'avion, Benoît m'expose sa théorie des trois tiers, les fameux trois éléments qui doivent être validés pour acheter un proto Porsche, encore plus quand il s'agit des 917 : le palmarès, l'authenticité de l'auto, et son potentiel de fonctionnement. Il m'explique aussi que les Américains n'aimant pas voir leurs modèles de collection quitter leur pays, il faut toujours passer par un intermédiaire. C'est donc un Américain, spécialisé dans ce type d'achat, que nous allons rencontrer le lendemain lundi, sur le petit circuit de Gainesville, en Floride : Dale Miller. Jacques Crubilé va passer la matinée à inspecter l'auto en long, en large et en travers, relevant quelques petits défauts ici ou là, mais absolument rien de rédhibitoire. Pour le tiers authenticité, cela semble tout bon. Pendant ce temps, Benoît et Dale s'affairent autour du tiers palmarès, qui semble encore assez obscur à ce stade, car il y a un petit doute sur le numéro de châssis. Normalement, c'est la 026, et elle aurait fini 2e aux 24 Heures du Mans 1971. On découvrira plus tard qu'il s'agissait en fait de la 031/026, à la suite d'une permutation de numéros de châssis, reconnue tout à fait officiellement par l'usine. Elle a bien fini 2e au Mans 1971, et a même remporté les 1 000 kilomètres de Zeltweg 1970. Reste à valider le tiers « potentiel de fonctionnement », ce que va s'employer à faire Jacques Crubilé. Peu avant midi, il monte à bord, et après avoir fait chauffer le moteur, il prend la piste, faisant partie des rares personnes capables de valider le bon fonctionnement d'une 917. Après un roulage de plus en plus soutenu, il rentre enchanté, avec juste un problème à régler rapidement concernant les freins, trop spongieux. Pendant que nous déjeunons sur le pouce, des mécaniciens s'affairent pour les purger. De mon côté, je suis aux anges, tout heureux d'avoir vu et entendu rouler cette 917, dont le son du moteur est d'autant plus fort et émouvant que le circuit est tracé en partie en forêt, les arbres offrant une magnifique résonance à la symphonie en 12 cylindres.

Dans l'avion, j'avais dit à Benoît combien je rêvais de conduire un jour une 917. Il m'avait tout de suite répondu que ce pourrait être quelque chose d'envisageable, mais je n'aurais pas imaginé que cela puisse se faire aussi rapidement. Au fil de la matinée, je sentais cependant que quelque chose se tramait, et que ce rêve d'essai allait peut-être pouvoir se concrétiser, mais sans aucune certitude. En tout début d'après-midi, Jacques repart faire une série de tours pour valider définitivement sa décision, et il revient en levant le pouce. L'affaire est dans le sac. C'est à cet instant que Benoît me regarde et me dit : « *Marc, tu enfiles la combinaison et le casque de Jacques, et tu fais quelques tours, ça te va ?* » Tu parles que ça me va ! Gros avantage de cette situation inattendue, je n'ai pas eu le temps d'avoir le trac !

À 15 h tapante, sans avoir eu le temps de dire ouf, je suis installé à bord. Installé est un grand mot, je dirais plutôt « contorsionné ». J'ai l'impression d'être coincé entre le grand volant et le siège, quasiment allongé, sans même voir le pédalier. Pire, il s'avère vite impossible de refermer la porte sur mon 1,80 m, et nous n'y arriverons qu'en reculant un peu le siège, rendant la position de conduite encore plus inconfortable, la tête légèrement penchée. Un enfer, mais je n'aurais cédé ma place contre rien au monde. Maso ou inconscient ? Les deux, mon capitaine, l'adrénaline compensant le tout.

Même si Benoît ne m'a rien demandé, je sais ce qu'il attend de moi : de rouler prudemment, de ne faire aucune bêtise, et de ne faire que quelques tours, juste pour sentir les choses et vivre mon rêve. Je fais donc mon premier tour très doucement, constatant la douceur de la direction, de

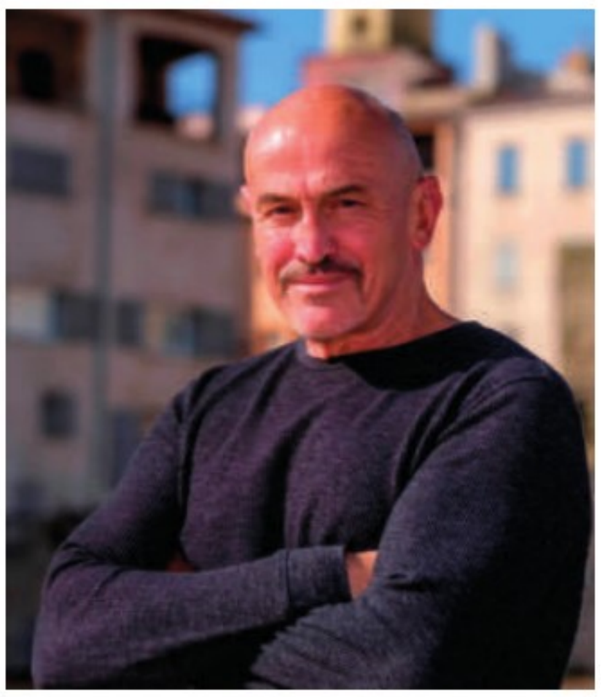
D'ailleurs, soyons clairs : des 1500 Porsche que j'ai essayées, l'essai de cette 917 reste le seul où la charge d'émotions a dépassé la rigueur de mon travail.

la boîte, et la bonne santé générale de l'auto, freins y compris. De quoi mettre en confiance. Dès le second tour, je commence à hausser le rythme, tout le problème de ces courts essais de protos étant toujours le même : si on ne met pas un minimum de rythme, l'auto est « inconduisible ». Elle n'est conçue, de A à Z, que pour rouler vite ! Au fil des cinq ou six tours que je vais accomplir, je vais donc m'attacher à accrocher ce rythme, sans trop en faire. Comme Jacques Crubilé avant moi, je ne prends pas plus de 6 500 tr/min, alors qu'elle peut aller jusqu'à 8 400 tr/min. Il s'agit donc plus d'un roulage que d'un véritable essai.

D'ailleurs, soyons clairs : des 1 500 Porsche que j'ai essayées, l'essai de cette 917 reste le seul où la charge d'émotions a dépassé la rigueur de mon travail. J'ai juste eu l'impression que tout était relativement facile, que la boîte quatre, avec talon-pointe, permettait même de prendre les épingles en 1re, et se maniait facilement (mais attention, le débattement est plus long que prévu, et il m'est arrivé une fois de ne pas rentrer suffisamment bien la 3e, qui est revenue au point mort, heureusement sans conséquences, ayant senti le coup venir). Mais j'ai juste ressenti l'étrange impression de n'avoir qu'approché le domptage d'un fauve. Mon principal et meilleur souvenir ? Le son et la furie du 12 cylindres sur les accélérations, avec l'avant qui se cabre, puis qui plonge au freinage. Mais surtout, j'ai eu en tête des milliers d'images de 917, remontant à mon enfance, et se bousculant dans mon cerveau, en saturation de réaliser que là, c'était bien moi qui étais au volant. Un moment unique, que j'aurai l'occasion de revivre une seconde fois, bien plus tard. Suite au prochain numéro ! ■ À SUIVRE

L'essai de cette Porsche 917 « faisait la couverture » de notre n° 166 de décembre 2004.

Le fait que j'en prenne le volant n'étant pas prévu au départ, très peu de photos ont été prises de ma présence en piste. En voici quand même une !



DR

LA FORME EN PORSCHE

PAR **LAURENT PETIT**

KINÉSITHÉRAPEUTE DIPLÔMÉ D'ÉTAT - COACH CONSULTANT EN ENTREPRISE

Soyons d'accord… Conduire, voire piloter une Porsche est un véritable bonheur. À ce titre, l'heureux propriétaire accorde à sa voiture une attention et un soin particuliers. Prendre soin de sa propre personne, de sa santé et de sa forme physique est primordial. Se sentir à l'aise est synonyme de sécurité dans un poste de commande parfois exigu.

La bonne question c'est : être en forme, c'est quoi ? La réponse est triple. **Flexibilité articulaire** d'une part. **Gainage musculaire** évidemment. **Endurance** enfin.
Des articulations équilibrées évitent une usure précoce et une asymétrique due à la mauvaise répartition de la charge. Des muscles forts et élastiques assurent une vigilance de tous les instants. Réflexes, maintien de l'abdomen, renfort du dos. Quant à l'endurance, elle est clairement liée à l'intégrité du système cardio-vasculaire et respiratoire. Bref et avant tout, un cœur entraîné.
Le constat étant fait, voici mes sept conseils pour un entretien physique, voire une remise en forme avant la saison des sorties.
Et comme pour certains champions, l'hiver sera la saison idéale.

1 **Passé 40 ans, effectuez un bilan santé (check-up) tous les ans.** Il permet d'anticiper la plupart des grandes maladies et de « vérifier les niveaux » des différents minéraux (potassium, magnésium, calcium) qui, lorsqu'ils viennent à manquer, causent fatigue et stress.

2 **Faites un échauffement matinal au lever.** Minimum trois minutes. Trois zones clefs doivent bénéficier d'une mise en route soignée dès le réveil. La nuque, zone fragile et exposée au stress, au froid, à l'humidité, aux faux mouvements. De l'ouverture de la cage thoracique dépend la capacité inspiratoire, donc l'énergie et la zenitude. Enfin, que dire des lombaires, dont le dysfonctionnement touche sept personnes sur dix.
Conclusion : Votre « *warm up* », c'est tous les jours.

3 **Prenez l'habitude de manger lentement.** Un repas vite avalé pèse, fatigue et n'apporte aucun bienfait à l'organisme. Pour une simple raison : il est peu assimilable, donc difficilement métabolisable.

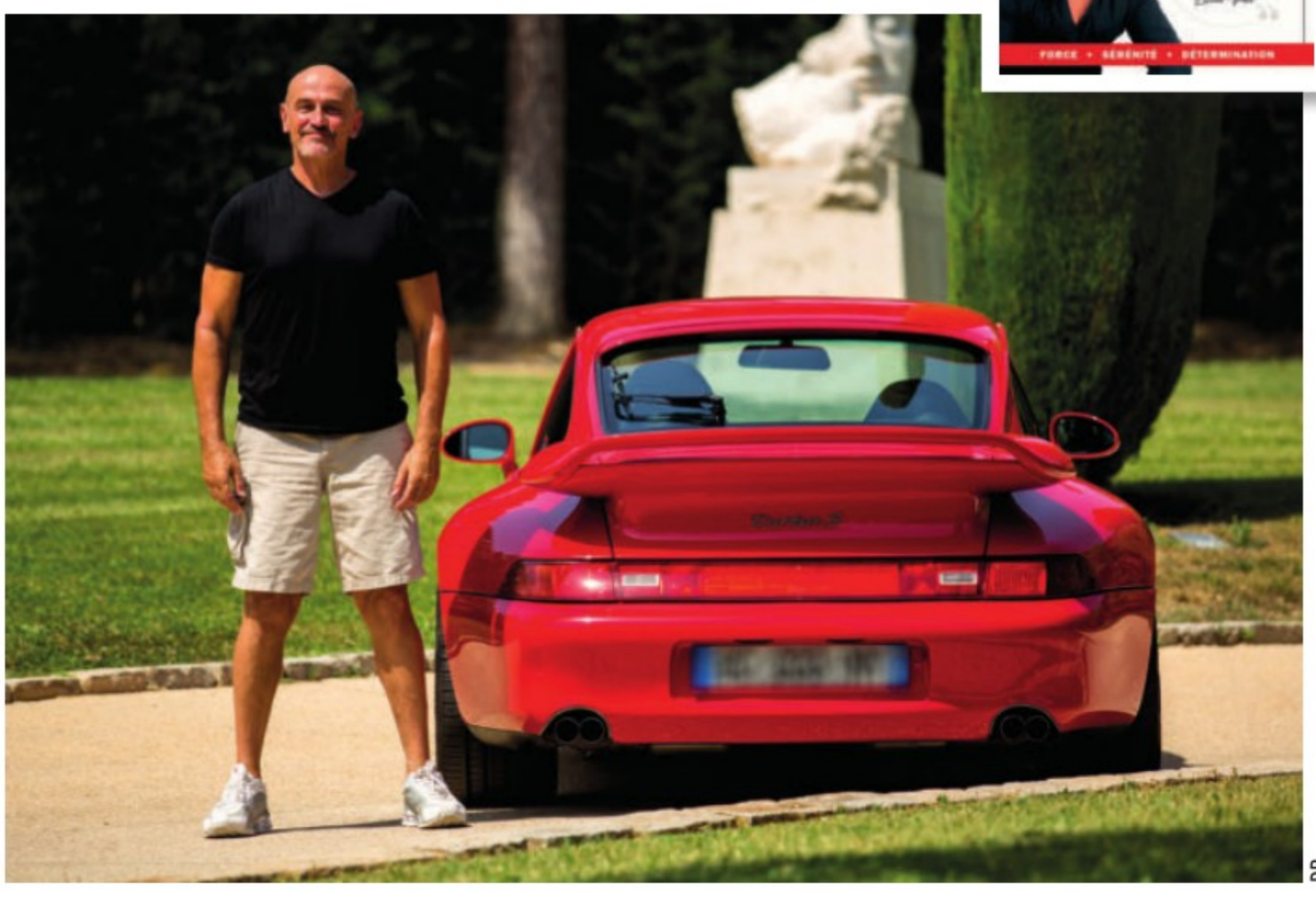
4 **S'hydrater toutes les heures permet d'anticiper la dette minérale.** Buvez régulièrement. Variez les eaux (seul nutriment vital non calorique). Certaines d'entre elles sont riches en minéraux, en magnésium notamment. Idéal en hiver.

5 **Plusieurs fois par jour, pratiquez la respiration abdomino-diaphragmatique.** Assainissante, anticonstipante, facile à réaliser puisqu'elle ne demande aucun effort, hormis de penser à l'intégrer dans votre emploi du temps. Autre avantage (de taille) : l'effet dégonflant est magique.

6 **Appliquez les bonnes règles du soir.** Décélération dès le retour à la maison (zen, pas d'agitation, si possible pas de gros dossier à traiter). Trois fois par semaine, dînez léger. Et respectez toujours l'écart de deux heures entre le dîner et le coucher. Ne l'oubliez pas, pour réussir sa vie, il faut réussir ses nuits.

7 **Minimum une séance de sport à l'extérieur hebdomadaire, notamment le week-end.** Padel, vélo, sports collectifs, ou même une bonne marche. C'est ressourçant, défoulant, équilibrant. L'organisme en a absolument besoin. Vous retrouverez le détail de l'ensemble de mes conseils dans les prochains numéros de *Flat 6 Magazine*. À bientôt ! ■

COMMANDEZ LE LIVRE DE LAURENT PETIT SUR SON SITE LAURENTPETIT.COACH



DR

RALLYSTORY ORGANISATION

2026

FLAT 6 RALLYE

8e ÉDITION

27 AVRIL - 3 MAI 2026

PROVENCE ET CORSE

RALLYSTORY ORGANISATION

RENSEIGNEMENTS
ET INSCRIPTIONS
rallystory.com

FLAT 6 Magazine

PORSCHE

corsica ferries

RALLYSTORY
RALLIES AROUND THE WORLD

COMPARATIF

CARRERA vs CARRERA T

Et si la vraie 911 plaisir était la moins puissante ?

ELLES PARTAGENT LE MÊME MOTEUR, MAIS CHACUNE A SON IDENTITÉ. PRÉSENTÉES EN 2024, LA CARRERA ET LA CARRERA T CONSTITUENT DEUX MODÈLES D'ENTRÉE DE GAMME, QUI ONT BEAUCOUP À OFFRIR. LA CARRERA JOUE LA CARTE DE LA POLYVALENCE, LA CARRERA T CULTIVE UN CÔTÉ PLUS SPORTIF. ON VOUS EMBARQUE POUR UN COMPARATIF OÙ LE PLAISIR EST TOTAL, ET LE CHOIX, LOIN D'ÊTRE ÉVIDENT.

TEXTE **CHARLOTTE BAZAILLE** - PHOTOS **MAXIME TEFF**

Nous avons mis du temps à vous emmener au volant de la 992 Carrera phase 2. Mais aujourd'hui, nous vous en parlons après avoir accumulé des kilomètres. Après plusieurs milliers parcourus avec elle, il est enfin temps de vous livrer notre verdict. Et pour rendre l'exercice encore plus intéressant, nous avons choisi de la confronter à un autre modèle de la gamme : la 992 Carrera T phase 2. Les deux partagent la même motorisation, mais incarnent deux philosophies radicalement différentes. Présentée en juin 2024 aux côtés de la 992 GTS, la Carrera phase 2 a rapidement été rejointe, en octobre 2024, par la Carrera T proposée en Coupé, mais aussi, pour la première fois de son histoire, en Cabriolet. Deux « petites » motorisations, mais un grand plaisir de conduite. Pourtant, ces modèles d'entrée de gamme peinent à trouver leur public dans le contexte actuel. Fort heureusement, certains propriétaires continuent de se faire plaisir avec l'une comme l'autre. Et pour être honnête : on les comprend. Parce que *(spoiler alert)*, nous nous sommes régalés à leur volant. Avec Thomas Schenck et Maxime Teff, nous avons pris la route pour un comparatif qui s'est révélé très enthousiasmant. Nos remerciements au Centre Porsche Levallois pour la mise à disposition des deux voitures qui illustrent cet article. Maintenant, attachez votre ceinture, place à l'essai. >>

ESTHÉTIQUE

Sur le plan esthétique, les 992 Carrera phase 2 et Carrera T phase 2 partagent une base visuelle assez similaire. Notons tout de même que les deux modèles dont nous disposons aujourd'hui sont généreusement équipés (plus de 30 000 € d'options pour la 992 Carrera et 27 000 € d'options pour la 992 Carrera T). Commençons par quelques similitudes. La 992 phase 2 dispose désormais des clignotants intégrés directement dans le bloc optique. Les éclairages déportés apparus avec la 997 et placés dans les boucliers tirent leur révérence. De série, on a droit à des phares matriciels à LED, mais il est possible d'opter pour les Matrix LED HD, capables d'ajuster leur faisceau en temps réel selon la situation. C'est subtil, mais élégant. Les entrées d'air, elles, gagnent en volume dans le dessin du bouclier et sont identiques sur la Carrera et la Carrera T. Le Pack Sport-Design signé Exclusive Manufaktur (en option) est présent sur les deux modèles. À l'arrière, le bouclier accueille maintenant la plaque d'immatriculation en position centrale sur toutes les 992 phase 2, tandis que le bandeau lumineux évolue légèrement, avec des contours revus, mais toujours parfaitement intégrés. Les dimensions de la caisse sont identiques, ou presque. Seule la hauteur varie subtilement (1 302 mm pour la Carrera et 1 293 mm pour la Carrera T). La 911 Carrera, affichée à 1 520 kg, repose de série sur des jantes Carrera 19/20 pouces et se distingue ici par une peinture Craie (option à 3 780 €) ainsi qu'un système d'échappement Sport aux sorties peintes en argent (option à 2 628 €). En face, la 911 Carrera T affiche 1 490 kg et bénéficie d'un équipement de série plus orienté sport : jantes Carrera S 20/21 pouces allégées, système d'échappement Sport avec sorties noires et vitrage léger en verre composite (avec présence d'un film acoustique, pour pare-brise et lunette arrière), qui réduit à lui seul de 4 kg le poids de la voiture. Le modèle présenté ajoute deux options notables : une teinte Gris Glacé métallisé (1 248 €) et un pack extérieur Carrera T Bleu Gentiane (1 728 €). Il est vrai qu'il est difficile d'imaginer une Carrera T sans ces équipements qui participent à son identité. De série, vous trouverez sur la Carrera T pour chaque custode, un sticker représentant le logo du levier de vitesse, la désignation du modèle en Gris Vanadium métallisé (ou Bleu Gentiane avec le pack comme ici), couleur également appliquée aux inserts de la grille du capot arrière, aux coques de rétroviseurs extérieurs et aux jantes. La Carrera T se démarque enfin par un spoiler issu de la 911 Carrera GTS, contribuant à optimiser son aérodynamisme. J'ouvre une parenthèse, nous nous sommes

fait la réflexion avec Thomas de nous dire que la personnalisation des voitures est telle que nous n'aurions aucun mal à choisir une 992 Carrera ou Carrera T bien équipée plutôt qu'un modèle plus haut de gamme sans option. Surtout qu'en matière de sensations de conduite, les deux modèles n'ont pas de quoi rougir et vous allez le découvrir un peu plus loin. Parenthèse fermée. Nous avons sous les yeux deux exemplaires qui partagent deux philosophies différentes. D'un côté une Carrera au style épuré, de l'autre une Carrera T plus expressive et affûtée, dont la dotation de série est plus généreuse. Grâce à ces éléments, cette dernière remporte naturellement le point.

PETIT AVANTAGE CARRERA T

ÉQUIPEMENT-CONFORT

Qu'il s'agisse de la 992 Carrera ou Carrera T dont nous disposons ce jour, les équipements sont nombreux. De série, une nouvelle fois, la Carrera T est plus généreusement équipée. Elle intègre notamment le volant Sport GT chauffant en cuir, remplacé ici par un volant en Race-Tex en option à 168 €, ainsi que le pack Sport Chrono incluant l'application >>

D'un coup d'œil, les deux modèles sont très proches esthétiquement.

La boîte manuelle fait toute la différence, le design du levier rappelle celui de la 917.

Le pack intérieur Carrera T (en bas) apporte un cachet supplémentaire à l'habitacle.

Porsche Track Precision et l'affichage de la température des pneus. Ce pack proposé de série est l'un des équipements les plus différenciants de la Carrera, qui ne le propose qu'en option à 2 100 €. Ne perdons pas de vue que la 911 T a marqué l'histoire de Porsche avec une victoire de Vic Elford au Monte-Carlo en 1968. Elle est donc faite pour cela, la Carrera T, se faire plaisir au volant d'une sportive pensée sur la base de la Carrera. Autre élément propre à la Carrera T, la possibilité d'opter pour le pack intérieur Carrera T avec de nombreux éléments en cuir Noir et en couleur Bleu Gentiane (présent sur le modèle qui illustre ces lignes) disponible à 6 528 €. Ça pique, mais une fois de plus, comme pour le pack extérieur, il contribue grandement à l'agrément de la Carrera T. Les deux voitures disposent des sièges arrière gratuitement et du système de levage de l'essieu avant en option à 2 376 €. Une option très plaisante, presque indispensable aujourd'hui à cause des dos d'ânes qui se prennent pour le mont Everest. Les deux modèles partagent également la présence de sièges Sport Plus (quatre positions, électriques) de série, un excellent compromis. À bord, l'aiguille du compte-tours digital, identique sur les deux voitures, manque encore de progressivité lors des fortes accélérations, montant par paliers et faisant regretter l'ancien affichage de la phase 1. En revanche, le nouvel écran corrige la lisibilité des compteurs latéraux, auparavant partiellement masqués derrière le volant, et sur ce point-là, la phase 2 est mieux. La traditionnelle « fausse » clé de contact a disparu au profit d'un simple bouton circulaire, aussi bien sur la Carrera que sur la Carrera T. Déjà sceptique lors d'un précédent reportage (nº 409 – avril 2025), je maintiens que ce bouton me déçoit toujours, surtout sur la Carrera T qui se veut être la 911 pour puristes dans la gamme actuelle. Grâce à sa dotation de série plus généreuse et notamment au pack Sport Chrono, ainsi qu'à son pack intérieur unique dans la gamme en option, la Carrera T prend l'avantage.

PETIT AVANTAGE CARRERA T

MUSIQUE

La sonorité n'est clairement pas le point fort des 992 phase 2. À chaque génération, on entend que « c'était mieux avant », et force est de constater que, déjà sur la 992 phase 1 (elle-même moins expressive que la 991), le son semblait plus présent. Il faut monter dans les tours pour avoir une sensation de sonorité qui englobe l'habitacle. Mais quand ça vient, c'est du bonheur. Concernant les deux modèles que nous essayons aujourd'hui, le moteur est identique. Pourtant, la Carrera T >>

Les deux modèles partagent également la présence de sièges Sport Plus de série, un excellent compromis.

se révèle bien plus généreuse en termes de son que la Carrera. En passant d'un volant à l'autre, il n'y a pas photo. La caisse est allégée, le vitrage également, donnant l'impression que le moteur est bien plus présent. Et lorsqu'il s'agit de plaisir, la sonorité compte énormément. Les deux autos disposent de l'échappement Sport. Il est de série sur la Carrera T, tandis qu'il s'agit d'une option sur la Carrera, et je n'imagine pas une 992 phase 2 sans, car il permet vraiment d'apporter du caractère à la voiture. En boîte manuelle, la Carrera T conserve un petit « *roap* » au rétrogradage très plaisant. Avec la boîte PDK sur la Carrera, comme pour la 992 GTS phase 2 que nous avions essayée dans le nº 408, il disparaît. D'ailleurs, lors des rétrogradages, la fonction d'accélérateur intermédiaire (Auto-Blip) peut être activée sur la Carrera T pour compenser automatiquement et précisément les différences de régime entre le moteur et la boîte de vitesses. Agréablement surprise par la Carrera T sur cet aspect, et attachée à la sonorité comme la plupart d'entre vous, je ne peux que donner deux points en faveur de la Carrera T.

AVANTAGE CARRERA T

MOTEUR-PERFORMANCES

Ce n'est pas sur ce point que vous ferez votre choix entre les deux modèles puisque la 992 Carrera et la Carrera T jouent exactement sur le même terrain. Elles disposent toutes les deux du six cylindres 3.0 biturbo, sans aucune hybridation « T-Hybrid » dernièrement apparue sur la 992 GTS ou la Turbo S phase 2. La 911 Carrera reste ainsi fidèle à son architecture connue sur la phase 1, même si le bloc a été entièrement revu pour satisfaire les futures normes environnementales, un chantier qui représente désormais près de 80 % du travail des ingénieurs de Stuttgart. La nouvelle Carrera (et par extension la Carrera T) adopte l'échangeur des modèles Turbo, placé sous la grille du capot arrière, tandis que les turbos proviennent de l'ancienne GTS. Les chiffres sont identiques entre les deux versions : 394 ch à 7 500 tr/min et 450 Nm de 2 000 à 5 000 tr/min. Dans la pratique, au volant de l'une comme de l'autre, cette puissance suffit largement sur route ouverte, et même sur circuit où l'on aimerait les voir plus souvent. On peut dire que les performances pures diffèrent très sensiblement. La Carrera atteint 294 km/h, réalise le 0 à 100 km/h

Elles disposent toutes les deux du six cylindres 3.0 biturbo, sans aucune hybridation « T-Hybrid » dernièrement apparue sur la 992 GTS ou la Turbo S phase 2.

en 3,9 s et le 0 à 160 km/h en 8,9 s, tandis que la Carrera T annonce 295 km/h de vitesse de pointe, 4,5 s sur le 0 à 100 km/h et 9,7 s sur le 0 à 160 km/h. Des performances qui donnent un léger avantage à la Carrera équipée de la boîte PDK, selon les chiffres communiqués par le constructeur. Nous n'avons pas pu les vérifier en conditions réelles sur circuit, cet essai ayant été réalisé exclusivement sur route.

PETIT AVANTAGE CARRERA

BOÎTE

L'un des écarts les plus marquants entre la 992 Carrera phase 2 et la 992 Carrera T phase 2 concerne la boîte de vitesses, un critère qui pèsera forcément lourd au moment de trancher au moment de l'achat. La Carrera s'en remet exclusivement à la boîte PDK à 8 rapports, d'une rapidité exemplaire et parfaitement en accord avec l'esprit polyvalent du modèle. La Carrera T, elle, revendique une philosophie plus puriste en imposant une boîte manuelle Sport à 6 rapports, avec un levier de vitesses raccourci. Nous ne pouvons que saluer le choix du constructeur de Stuttgart de faire vivre encore la boîte manuelle dans un monde où les acheteurs privilégient les boîtes automatiques. Sur la route, les deux excellent dans leur registre. Le choix entre PDK et mécanique relève donc davantage de la sensibilité de chacun. Pour ma part, j'apprécie la boîte manuelle sur les petites routes sinueuses pour les sensations qu'elle procure, tandis qu'en usage urbain ou quotidien, la PDK reste un atout incomparable. Autrement dit, j'aime les deux. Les acheteurs ont tendance à privilégier la boîte PDK. Cela explique le choix de Porsche sur la Carrera. D'ailleurs, même sur une GT3, la demande pour la boîte méca reste marginale : environ 8 %, et à peine 20 % en version Touring. Dans les faits, lors de notre essai, les deux boîtes se révèlent tellement abouties que l'on peut parler d'une parfaite égalité.

ÉGALITÉ

>>

La boîte a été travaillée spécifiquement par Porsche pour la Carrera T.

CHÂSSIS-COMPORTEMENT

Sur la route, la différence de caractère entre la 992 Carrera et la Carrera T se manifeste rapidement et les équipements y sont pour quelque chose. La Carrera T profite des roues arrière directrices de série, indisponibles sur la 992 Carrera, avec un réglage spécifique développé uniquement pour ce modèle. Cette configuration, combinée au PASM Sport rabaissé de 10 mm, lui confère une agilité immédiate et une précision de conduite qui ne trompe pas. Le Porsche Torque Vectoring (PTV), de série lui aussi, renforce la stabilité et la précision dans les enchaînements de virages. Lors d'un précédent essai de la Carrera T sous la pluie, j'avais le souvenir d'une voiture plus joueuse et un peu chercheuse. Bien heureuse de l'essayer dans de meilleures conditions cette fois-ci, afin de me rendre compte plus franchement du potentiel de cette voiture. Cette fois-ci, elle est scotchée à la route et ne fait jamais défaut. De son côté, la Carrera se contente du PASM « standard », sans roues arrière directrices ni PTV, mais profite en phase 2 d'un système de freinage revu avec des étriers à six pistons au lieu de quatre auparavant et de disques de 350 mm (+20 mm) à l'avant, étriers quatre pistons et disques de 350 mm (+20 mm) à l'arrière. Idem pour la T concernant les freins. Les systèmes PDCC et PCCB, eux, ne sont disponibles ni sur l'un ni sur l'autre. Mais sur route, la 992 Carrera reste une excellente élève. Quiconque imaginerait qu'un modèle d'entrée de gamme puisse décevoir se tromperait. C'est vrai, elle n'a pas le prestige d'une Carrera S ou d'une GTS. Mais ! Nous avons parcouru des milliers de kilomètres à son volant en Corse lors du FLAT 6 Rallye avec Gérard Larrousse, ou encore au Portugal et en Espagne avec Marc Zighera, directeur de la publication et pilote instructeur et jamais nous n'avons été distancés. J'ai en mémoire les enchaînements de virages sur l'île de Beauté avec Gérard où je me répétais « Comment ça va passer ? ». Tout est passé sans encombre, le freinage, la direction, la précision du train avant... Gérard Larrousse, qui m'avait demandé *« On n'a même pas 400 ch ? »*, a admis qu'elle était très surprenante, cette 992 Carrera. Quant à notre rallye avec Marc, quelques mois plus tard, nous avons ressenti les mêmes sensations que décrites précédemment. Sur les petites routes, elle est rassurante et d'une facilité de prise en main remarquable. C'est une vraie partenaire de confiance. La Carrera T, elle, exprime son tempérament différemment. Plus ferme dans ses suspensions que la Carrera, qui reste plus douce, elle apparaît comme la petite rebelle de la gamme. Légère, affûtée, c'est selon moi une « petite bombe ». Les deux offrent des sensations différentes. Objectivement, l'avantage revient naturellement à la Carrera T, dont l'équipement est plus généreux.

AVANTAGE CARRERA T

IMAGE

L'image renvoyée par les deux modèles révèle un contraste intéressant. La 992 Carrera jouit d'un positionnement beaucoup plus lisible au sein de la gamme, ce qui se reflète clairement dans l'intérêt qu'elle suscite auprès des acheteurs. Même sans disposer des chiffres précis, on sait que les ventes de la Carrera T restent presque anecdotiques face au volume plus important des Carrera. >>

Il n'y a que le pack extérieur Carrera T qui permet d'obtenir les jantes peintes en Bleu Gentiane (à droite).

Sur route, la 992 Carrera reste une excellente élève. Quiconque imaginerait qu'un modèle d'entrée de gamme puisse décevoir se tromperait.

Elles paraissent très proches, mais ne correspondent pas du tout aux mêmes envies.

Naturellement, cela influence la perception générale puisque pour la majorité des propriétaires, la Carrera s'impose comme la valeur sûre, celle dont l'image est la plus solide. Pourtant, la Carrera T possède ce supplément d'âme que lui confère sa philosophie plus puriste, un charme que certains recherchent précisément pour se distinguer. Mais sur le plan de la notoriété et de la reconnaissance, c'est la Carrera qui domine, laissant la Carrera T dans un registre d'initiés.

AVANTAGE CARRERA

CONSOMMATION

Sur le plan de la consommation, les écarts entre les deux modèles restent assez subtils. D'après les valeurs officielles, la 992 Carrera phase 2 affiche une moyenne de 10,1 l/100 km en cycle mixte (WLTP), tandis que la 992 Carrera T se positionne légèrement au-dessus avec 10,5 l/100 km. Sur le papier, la Carrera prend donc un très léger avantage. Lors de notre boucle d'essai, mêlant conduite dynamique sur une partie du parcours et circulation sur le périphérique parisien, les chiffres relevés confirment cette mince différence : 13 l/100 km pour la Carrera contre 13,6 l/100 km pour la Carrera T. Au final, que l'on considère les données constructeur ou nos propres mesures, l'écart reste faible et place la Carrera dans une position très légèrement avantageuse. Sur ce critère précis et purement objectif, elle s'offre donc un petit point d'avance.

PETIT AVANTAGE CARRERA

BUDGET

Nous parlons de modèles avec des « petites motorisations » dans la gamme actuelle et pourtant les prix sont élevés, soutenus par le malus écologique. Commençons par la 992 Carrera. Affichée à partir de 140 000 € hors options et hors malus (alors que la 992 Carrera phase 1 débutait à 106 654 €), elle atteint 160 644 € dans la configuration de notre essai. Une fois le malus 2026 appliqué (soit 80 000 €) la facture grimpe aux alentours de 240 000 €. À ce niveau, on comprend aisément pourquoi certains acheteurs se tournent directement vers des versions supérieures, d'autant plus qu'une 992 Carrera S phase 2 est proposée à partir de 158 200 € hors >>

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	992 CARRERA PHASE 2	992 CARRERA T PHASE 2
Cylindrée	2 981 cm^3	2 981 cm^3
Puissance	394 ch	394 ch
Couple	450 Nm	450 Nm
Consommation combinée	10,1 l/100 km	10,5 l/100 km
Émissions de CO_2 combinées	233 g/km	240 g/km
0 à 100 km/h avec pack Sport Chrono (sans)	3,9 s (4,1 s)	4,5 s
0 à 200 km/h avec pack Sport Chrono (sans)	14,1 s (14,4 s)	15,0 s
Vitesse max	294 km/h	295 km/h
Prix TTC hors options et malus	140 000 €	150 800 €

LE CHOIX DE THOMAS SCHENCK

Sans une seconde d'hésitation, je choisis la Carrera T. Il s'agit d'une déclinaison dont j'ai toujours aimé la philosophie et avec la 992 phase 2, les ingénieurs ont coché la case magique : une boîte 6 manuelle de série, et pas de possibilité de choisir la PDK. Il m'a suffi de quelques kilomètres pour apprécier pleinement l'apport de la boîte manuelle. Douce, précise, bien étagée. Et pour couronner le tout, ce petit pommeau en bois vous tombe dans la main. La boîte manuelle permet de reprendre le contrôle de l'auto. Adieu la gestion électronique de la PDK qui vient en permanence chercher le rapport supérieur et de fait, vous exploitez beaucoup plus naturellement le couple et la puissance. Elle est également plus légère et plus sonore, m'a semblé mieux suspendue. Ses bandes décoratives et le Pack SportDesign (en option) lui donnent un air de petite GT3, et l'ambiance à bord est plus flatteuse. Même contre une GTS, je choisirais mille fois la Carrera T, car elle a tout ce dont vous avez besoin, mais vous offre en plus

l'opportunité de l'exploiter pleinement. Elle me semble moins aseptisée, et plus en accord avec l'idée que je me fais d'une sportive plaisir. J'ai un seul regret : le pack extérieur en couleur Bleu Gentiane ne se marie qu'avec des teintes de blanc ou de gris, ce que je trouve vraiment dommage pour une voiture un peu irrévérencieuse à laquelle les couleurs vives vont très bien. Mais aucune couleur vive ne se marie correctement à ce pack Bleu Gentiane…

PETIT AVANTAGE 992 CARRERA T

LE CHOIX DE CHARLOTTE BAZAILLE

Au moment de trancher entre la 992 Carrera phase 2 et la 992 Carrera T phase 2, je dois l'admettre, je suis partagée. La raison se range du côté de la 992 Carrera, tandis que le cœur bat pour la Carrera T. Après avoir avalé plusieurs milliers de kilomètres lors des FLAT 6 Rallye en Corse, au Portugal et en Espagne, je sais à quel point la Carrera est une formidable partenaire de route. Précise, polyvalente, difficile à prendre en défaut, elle offre des performances qui n'ont rien à envier aux autres modèles de la gamme. Même avec toute la bonne volonté du monde, il faudra y aller très fort pour la pousser dans ses retranchements. Sa ligne, élégante et équilibrée, ajoutée à l'efficacité de la boîte PDK, en fait un excellent choix. Mais le cœur va vers la Carrera T qui m'attire par son design plus sportif (surtout avec le pack Carrera T), sa philosophie épurée et son côté rebelle qui tranche dans la gamme. Ses sensations de conduite nous renvoient à des émotions qui rappellent les anciens modèles. Et l'on doit cela à sa boîte manuelle très efficace et agréable ainsi qu'à sa caisse légèrement allégée. La sonorité est plus présente dans l'habitacle que sur les autres modèles de la gamme. C'est celle qui apporte de la fraîcheur et sa boîte manuelle de série, sans PDK possible, est un vrai parti pris qui me séduit. Pour son caractère, sa manière presque contestataire d'exister dans ce triste paysage automobile actuel, et malgré un positionnement encore trop souvent incompris, c'est elle qui obtient mon choix du journaliste.

PETIT AVANTAGE 992 CARRERA T

options et hors malus. Comprenez par là que les propriétaires préfèrent une Carrera S moins optionnée plutôt qu'une Carrera bien équipée. Dommage pour elle. Du côté de la Carrera T, la situation n'est pas plus simple. Le modèle débute à 150 800 € hors options et hors malus, et atteint 172 100 € dans la configuration testée. En ajoutant le même malus de 80 000 €, l'addition finale dépasse les 250 000 €. Le marché reflète d'ailleurs parfaitement cette tension. Le malus, en gonflant artificiellement les prix à des niveaux vertigineux, freine lourdement les ventes et empêche ces deux modèles (pourtant très intéressants) de rencontrer le succès qu'ils méritent. Au moment d'écrire ces lignes, les 992 Carrera neuves apparaissent en faible quantité sur le Finder Porsche (site de vente Porsche officiel) ou sur les sites de voitures d'occasion, alors que les 992 Carrera T sont totalement absentes sur les sites, aussi bien en neuf qu'en occasion. Leur arrivée très récente, combinée à un contexte économique morose, contribue à cette rareté. Sur la seule base du prix, c'est donc la Carrera qui sort gagnante. Mais il faut souligner que la Carrera T profite d'un équipement de série plus généreux, ce qui, naturellement, élève son prix.

AVANTAGE CARRERA

CONCLUSION VICTOIRE CARRERA T - 7 POINTS À 6

Avant de commencer ce comparatif, je pensais que la Carrera l'emporterait, pour la simple et bonne raison que mes souvenirs avec la Carrera étaient bien meilleurs que ceux avec la Carrera T. Il faut dire que passer un rallye aux côtés de Gérard Larrousse ou profiter de la conduite de Marc Zighera, ça marque à vie. En laissant de côté toute ma subjectivité lors de ce comparatif, la Carrera T s'est avérée être une évidence. Au terme de cet essai croisé, une chose

est sûre : petites motorisations ne riment pas avec petits plaisirs. La Carrera reste la valeur refuge, celle dont l'image rassure malgré un positionnement « entrée de gamme ». Elle offre un comportement irréprochable, une polyvalence exemplaire et un tarif (si l'on peut encore employer ce mot dans le contexte actuel) légèrement plus sage. En face, la Carrera T joue une partition différente, plus affûtée, plus vivante. Sa boîte manuelle, ses roues arrière directrices, son PASM Sport rabaissé, son allègement et sa dotation de série plus riche lui confèrent cette pointe de nerf et d'authenticité. Finalement, l'une vise l'équilibre, l'autre est plus dans l'émotion. C'est ce dernier critère qui a fait pencher la balance, car sans le choix du journaliste, les deux voitures étaient à égalité. Et si le malus et la conjoncture freinent aujourd'hui leurs ventes, ils ne ternissent en rien ce que ces deux 911 ont à offrir. ■

	992 CARRERA PHASE 2	992 CARRERA T PHASE 2
Esthétique	0	1
Équipement - Confort	0	1
Musique	0	2
Moteur - Performances	1	0
Boîte	0	0
Châssis - Comportement	0	2
Image	2	0
Consommation	1	0
Budget	2	0
Choix du journaliste	0	1
BILAN	**6**	**7**

François Delecour

UNE VIE DE RALLYES ET UN CŒUR DE PASSIONNÉ

Quand François Delecour parle de pilotage et de rallye, on comprend que la flamme ne s'est jamais éteinte. Figure incontournable du sport automobile, il nous livre son histoire, ses souvenirs en compétition et surtout son attachement pour la marque Porsche.

PROPOS RECUEILLI PAR **CHARLOTTE BAZAILLE** - PHOTOS **JEAN-MARIE CARANTA**

François Delecour compte parmi les grandes figures du rallye français et international. Pilote professionnel, il a marqué l'histoire du rallye dès 1980 jusqu'aux années 2010 par son talent, sa ténacité et son approche très personnelle de la course. Surnommé « Freine tard » lors de sa carrière, il a couru en rallye au volant d'une Porsche et possède aujourd'hui plusieurs modèles du constructeur. C'est dans le sud de la France que nous l'avons rencontré, grâce à Christian Tahon, Directeur de la publicité de la première heure chez *Flat 6 Magazine*. Je ne cache pas mon enthousiasme, car j'aime particulièrement échanger avec celles et ceux qui ont participé à l'histoire du sport automobile. Cela me permet de vivre une époque que je n'ai pas connue. Si pour moi il s'agit d'une transmission de savoir, pour beaucoup, retracer le parcours de François Delecour est un moyen de se remémorer de bons souvenirs. Nous sommes partis à la rencontre de l'un des pilotes de rallye français les plus emblématiques de sa génération. Et s'il a piloté une multitude de voitures au cours de sa carrière, les Porsche occupent pour lui une place tout à fait particulière. Il suffit qu'il en parle pour que son regard s'éclaire. Il revient sur son parcours et la place de Porsche dans sa vie à travers une interview inédite.

Qu'est-ce qui vous a donné le goût de la course quand vous étiez enfant ?

Quand j'avais huit ans, je vivais dans un village du Nord, à Cassel précisément. On appelait cela la « montagne », car c'était à 176 mètres d'altitude. C'était au début des années 1970. Un jour, un rallye passait devant notre maison familiale. C'était un événement du Championnat d'Europe. Je vois encore les Berlinettes passer en travers sur la neige. Je les regardais par la fenêtre la nuit, leurs phares illuminaient la route glacée, elles glissaient. Pour l'enfant de huit ans que j'étais, c'était un choc. Je crois que ce moment a planté une graine, un truc en moi qui ne m'a jamais lâché. À l'école, on demandait ce qu'on voulait devenir plus tard et j'avais déjà ma réponse : pilote de rallye. Je n'avais que ça en tête. Je ne suis pas de ceux qui ont rêvé devant la F1. La course sur circuit, c'est moins mon univers. Pour moi, le vrai pilotage, c'est la glace, la neige, les conditions difficiles et les virages imprévisibles. Je suis un fervent défenseur de ma discipline et encore aujourd'hui j'adore rouler.

C'est au volant de la Porsche gérée par Tuthill que François Delecour a pris le départ du rallye Monte-Carlo en 2015.

Votre enfance a donc forgé votre vision du sport automobile ?
Oui. Disons que ce n'est pas juste une passion. Il y a un fond, un contexte. Un drame familial a profondément marqué mon enfance et a façonné ma relation à la conduite. Lorsque j'étais dans le ventre de ma mère, celle-ci a eu un grave accident de voiture et je suis persuadé de l'avoir en mémoire. Je n'en parle pas souvent, parce que ça reste intime. Mais ce que je sais, c'est que ce drame m'a donné une certitude : il fallait que je maîtrise tout sur la route. La voiture, le freinage, l'équilibre, la trajectoire… Je ne voulais plus jamais laisser le hasard décider. Comme j'ai grandi avec ça en tête, la mécanique n'était plus un jeu, c'était presque une thérapie, un moyen pour moi de conjurer le sort quelque part.

Quand avez-vous commencé à conduire ?
Oh, j'ai roulé jeune, je l'admets. C'était une autre époque, à onze ans ma mère me laissait conduire. J'étais très prudent, j'avais lu dans les livres comment conduire correctement. À douze ans, parfois la nuit, je « chipais » la voiture de mes parents. Pas pour faire le fou, mais pour chercher ce sentiment que j'avais aperçu gamin, derrière la fenêtre. À 18 ans, je me suis inscrit à ma première compétition, au rallye de Picardie avec Anne-Chantal Pauwels qui a été ma copilote pendant des années.

Quelle est votre vision du pilotage ?
Je suis passionné de pilotage avant d'être passionné d'automobile. Pour moi, le pilotage est quelque chose de rationnel. Tout ce que je fais, je sais l'expliquer. Très tôt, je me suis mis à dessiner des voitures, à imaginer les liaisons au sol, les comportements sur la neige ou sur la terre, les transferts de masse, les réactions à avoir dans un virage glissant. À dix ans, je faisais ça, avant de prendre le volant de la voiture de mes parents. Je me suis rendu à de nombreux rallyes pour observer le comportement des pilotes et leur conduite. J'ai fait de la route, du stop, j'allais voir des courses à l'autre bout de la France, souvent seul, juste pour comprendre leur manière de piloter. J'ai énormément appris en regardant. Puis, adolescent, j'ai rejoint l'école de pilotage de Montlhéry où j'ai été formé au béaba de la conduite juste. Certains ont essayé de me faire changer d'avis en me disant que ça n'était pas un vrai métier ou qu'il fallait être riche pour le faire. Je n'ai jamais écouté personne, j'en ai fait qu'à ma tête et à 18 ans, j'ai eu mon permis et je suis devenu pilote.

Je suis passionné de pilotage avant d'être passionné d'automobile. Pour moi, le pilotage est quelque chose de rationnel. Tout ce que je fais, je sais l'expliquer.

FRANÇOIS DELECOUR

Comment êtes-vous devenu pilote professionnel ?
Jean Todt, directeur de Peugeot Talbot Sport à l'époque, m'appelle pour intégrer l'équipe. Il faut voir comme j'étais heureux. Soyons honnêtes, je ne gagnais pas grand-chose à l'époque, mais j'étais arrivé à mon rêve. Avec le recul, je n'aurais rien fait d'autre. J'ai tout pliqué et c'était mon seul objectif. Je parlais pneus, je vivais essence, je dormais voiture, je ne parlais que de cela et ceux qui me parlaient d'autre chose ne m'intéressaient pas. J'étais dans cette bulle automobile et ma détermination m'a permis d'en arriver jusqu'ici aujourd'hui.

Vous avez longtemps roulé en rallye avec différents constructeurs, quel est votre meilleur souvenir ?
Sincèrement, la Porsche est l'un de mes meilleurs souvenirs. J'en rêvais face aux Groupe 4 à l'époque. Je suis allé à la rencontre des frères Alméras, des pilotes Porsche, et je garde encore la sonorité de ces voitures qui résonnait lors du Rallye de Chartreuse ou dans la clue de Saint-Auban. Mais c'était complètement fou ! J'en ai rêvé toute ma carrière et je n'en ai jamais eu l'occasion >>

Incontestablement, la passion Porsche a rempli le garage, plus que n'importe quelle autre marque.

jusqu'à ma dernière victoire, lors du championnat de Roumanie en 2014. J'ai rejoint le Championnat du monde R-GT en 2015 avec une Porsche 997 GT3 Cup. Se retrouver au départ du Monte-Carlo sous la neige en première épreuve du championnat de nuit, c'était inouï. Là encore, tout était question de maîtrise. J'étais à côté de Romain Dumas et je prends la tête. J'ai remporté le titre avec cette 997 préparée par Tuthill. Il avait fait un travail exceptionnel sur la voiture en matière de liaison au sol. J'ai des souvenirs gravés à vie, car faire un Monte-Carlo sous la neige avec des gros pneus, des petits clous, c'était du sport. Je me suis adapté rapidement à la voiture, car mine de rien, une Porsche est très efficace sur la neige avec le moteur à l'arrière. Par ailleurs, je n'ai jamais été très embêté avec les problèmes mécaniques sur Porsche.

J'ai des souvenirs gravés à vie, car faire un Monte-Carlo sous la neige avec des gros pneus, des petits clous, c'était du sport.

FRANÇOIS DELECOUR

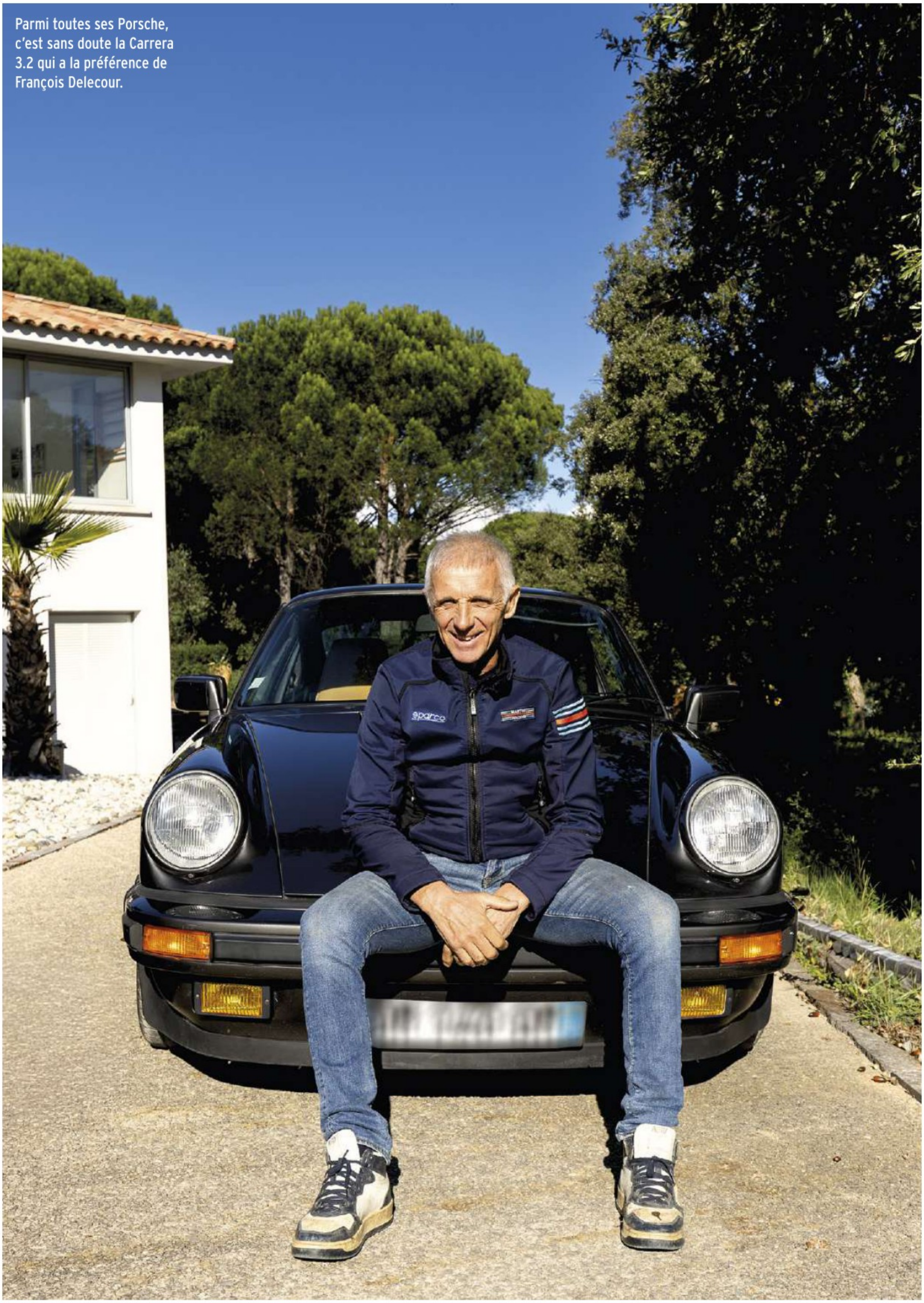
Vous possédez plusieurs Porsche de série aujourd'hui, pouvez-vous nous en parler ?

C'est un des plus beaux cadeaux que l'on m'ait faits dans ma vie. À 50 ans, ma femme Priscille m'a offert une Porsche. Je n'en avais jamais eu avant. Il s'agissait de la 997 GT3 RS 4.0 de Sébastien Loeb. Je savais qu'il en avait une puisque je lui avais dit que j'étais intéressé s'il souhaitait la vendre. Ma femme a organisé cela avec lui pour me l'offrir. On est allé la chercher chez lui, puis on a pris la route de nuit, dans l'hiver, avec de la neige, puis le mistral dans le Sud. C'est à partir de celle-ci que j'ai commencé mon aventure Porsche. Je l'ai vendue récemment aux enchères. Ensuite, j'ai eu une 996 GT3 RS, une voiture que j'ai adorée pour son agrément de conduite. J'ai pris un plaisir fou à son volant. Puis j'ai eu une 997 GT3 RS et une 991 GT3 RS. Aujourd'hui, je trouve que les dernières 992 GT3 RS, bien que j'en aie une, sont trop racées. Ce sont des voitures déclinées de la piste alors que les anciennes étaient, selon moi, plus joueuses. La 992 GT3 RS est fabuleuse, mais uniquement sur la piste. Sur les petites routes, je préfère le comportement des générations précédentes. Je possède également un Cayman GT4 RS, c'est une voiture très efficace. La 992 Dakar, je le dis en rigolant, mais c'est une voiture qui ne sert à rien. Toutefois, c'est une excellente voiture, assez fun. Et puis j'ai une 911 Carrera 3.2. Pour moi, c'est le plat de spaghettis avec du parmesan et de l'huile d'olive. Un vrai plaisir régressif. Elle évoque Porsche dans toute sa splendeur avec sa ligne d'une beauté intemporelle. Elle est noble, à tous points de vue. La qualité des matériaux est bien différente de ce que l'on voit aujourd'hui avec des modèles dont certaines finitions sont en plastique.

Vous avez connu l'évolution de Porsche, quelle est votre vision des voitures modernes ?

Qu'importe les voitures, Porsche a su garder la ligne de la 911 et on ne voit ça nulle part ailleurs. J'ai vu la 911 évoluer, en compétition comme en voiture de série. Aujourd'hui, on est loin des « voitures d'abord, sportives ensuite ». Avant, on prenait une voiture, on la dépouillait et on pouvait aller rouler. On avait des suspensions comme des bouts de bois et des pneumatiques qui étaient moins performants que maintenant. Aujourd'hui, ça n'a plus rien à voir, tout s'est professionnalisé et les voitures disposent d'un équilibre incroyable entre confort, performance, tenue >>

Parmi toutes ses Porsche, c'est sans doute la Carrera 3.2 qui a la préférence de François Delecour.



de route et efficacité. Finalement, tout le monde peut conduire vite, mais pour piloter et pour faire la différence avec des voitures modernes, c'est bien plus dur. Se différencier en rallye devient très difficile. J'en discutais avec des pilotes qui couraient avec moi et on s'accorde à dire que de bons pilotes de l'époque ne seraient pas forcément de bons pilotes aujourd'hui. Le rallye a totalement évolué, c'est presque une discipline différente entre ce que j'ai connu à mes débuts et ce qui se fait maintenant. Les voitures ont évolué et la conduite aussi.

Est-ce que vous partagez votre passion Porsche avec d'autres propriétaires ?
Oui, bien sûr. Il y a quelques semaines, j'ai reçu des dizaines de propriétaires chez moi lors d'une journée organisée par le Centre Porsche de Lyon. Ce sont des inconditionnels de la marque, des puristes avec qui j'adore échanger. C'est très intéressant de connaître leur histoire. Et on tombe tous d'accord sur la fiabilité des modèles. On adore aussi rouler ensemble avec Elliot, mon fils. Et puis j'ai aussi des amis propriétaires.

Vos fils roulent également en rallye aujourd'hui, quels sont les conseils que vous leur donnez ?
Ils vont tellement vite, les jeunes, aujourd'hui, que je n'ai presque rien à leur apprendre. Ils sont plus brillants que nous au même âge. On n'avait pas les mêmes moyens ni les mêmes informations disponibles, mais ils sont très rapides. Je leur ai transmis la passion c'est sûr. En WRC, Elliot roulait dans une voiture moins performante que la mienne, une C3 de 2016 et moi la dernière Skoda RS et pourtant il n'a terminé que 3 dixièmes derrière moi. Je leur dis de beaucoup travailler, d'apprendre la route et la voiture. Il faut la comprendre, la sentir. Elliot rêve de rouler en Porsche en rallye. Il roule les voitures qu'il y a dans le garage, il adore. La conduite est si particulière dans une Porsche. Dernièrement, on a roulé tous les trois avec Elliot et Mathys au Rallye du Var. La relève est assurée.

Vous avez connu les débuts de *Flat 6 Magazine*, est-ce que vous pouvez nous en parler ?
Je me suis toujours empressé d'aller à Abbeville pour voir les premiers numéros qui sortaient. J'avais la chance de les avoir quelques jours avant leur sortie en kiosque grâce au responsable du magazine à l'époque. J'ai connu les débuts de *Flat 6 Magazine* il y a 35 ans de ça. Encore aujourd'hui, je suis toujours lecteur de *Flat 6*. Quand j'ai un peu de temps, quand je voyage ou quand je pars en rallye, je prends mon magazine. Papier surtout ! Pour moi, le numérique est bien moins intéressant à lire. J'aime avoir un magazine dans mes mains. ■

RÉSUMÉ DE SON PARCOURS DE PILOTE

Surnommé « Freine tard » pour son style de conduite évocateur, François Delecour fait partie des grands noms de l'histoire du rallye. Né le 30 août 1962, il débute en compétition en 1981 sur une Autobianchi A112 Abarth avant de se révéler sur les formules de promotion Peugeot. Sa vitesse et son pilotage incisif attirent l'attention. C'est ainsi qu'il devient pilote officiel sur 309 GTI 16 en championnat de France, puis rejoint Ford en mondial au début des années 1990. En 1991, François Delecour termine la dernière spéciale du Monte-Carlo avec une phrase restée culte *« J'ai pas tapé ! J'ai perdu une roue ! »*. Avec l'Escort RS Cosworth, il signe en 1993 l'une de ses plus belles saisons, terminant vice-champion du monde derrière Juha Kankkunen. Entier, passionné et connu pour son franc-parler, il traverse ensuite une période plus contrastée avant de rebondir chez Peugeot avec les 306 Maxi puis 206 WRC. La suite de sa carrière est à son image. Il effectue plusieurs retours remarqués au Monte-Carlo, dont un top 5 en 2011 et une sixième place en 2012. Il décroche également deux titres de champion de Roumanie et remporte en 2015 la manche inaugurale de la FIA R-GT Cup sur Porsche 997 GT3 Cup. Encore aujourd'hui, il participe à des courses et soutient ses fils. À ses côtés, son épouse Priscille de Belloy-Delecour, elle-même double championne de France des rallyes, partage la même passion et une histoire familiale profondément liée à la course.

UN APERÇU DE SON PALMARÈS
1993 : vice-champion du monde des rallyes
1993-1997 : 4 victoires en championnat de France des rallyes
1995 : vainqueur de la « Race of Champions »
1996-1997 : 3 victoires en championnat d'Europe des rallyes
2012-2013-2014 : champion de Roumanie des rallyes
2015 : vainqueur de la coupe FIA R-GT

SALON RETRO 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

SPÉCIAL OCCASIONS PORSCHE

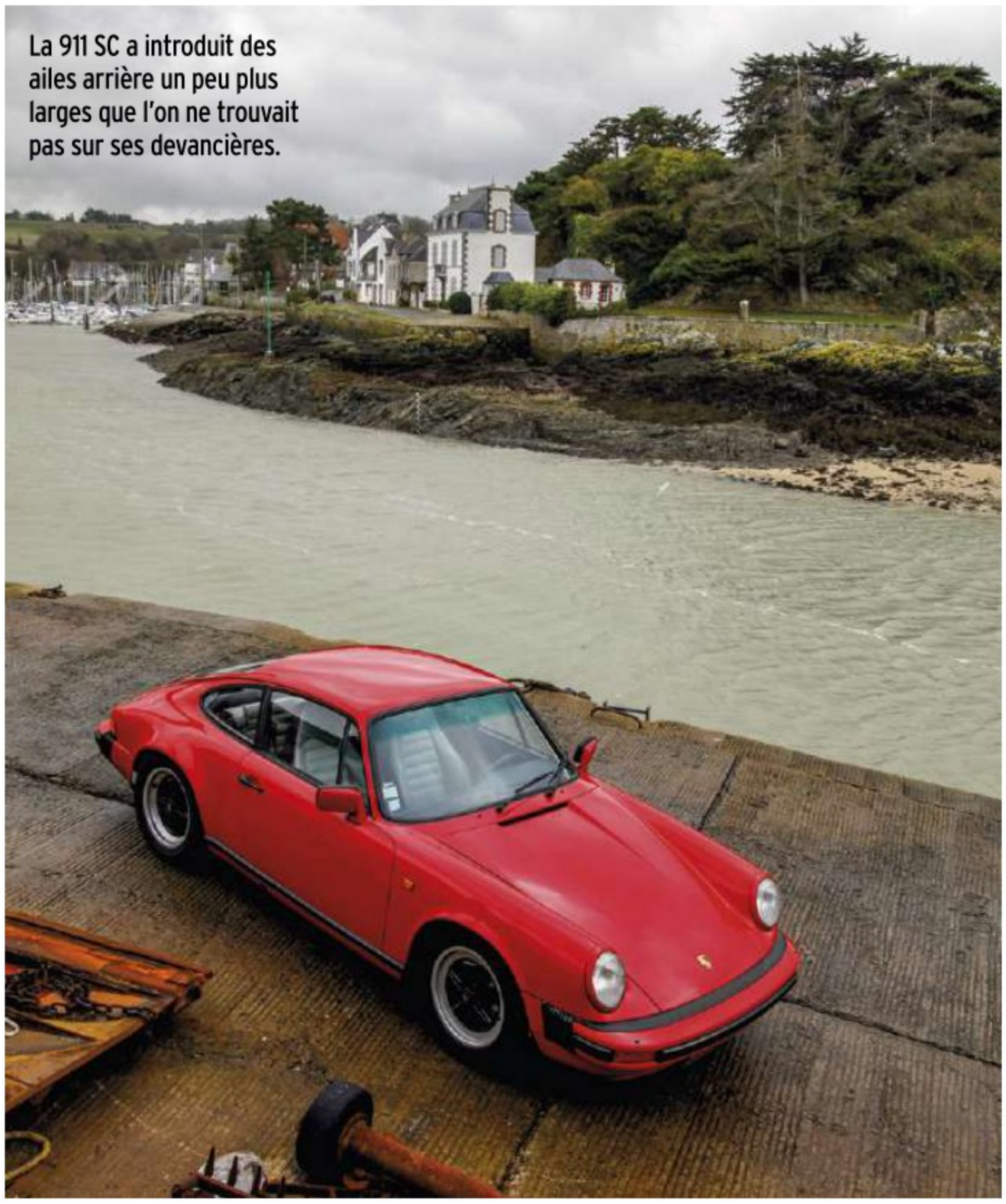
NOS COUPS DE CŒUR POUR 2026

TOUT CE QUE L'ON PEUT VOUS SOUHAITER POUR 2026, C'EST DE CRAQUER POUR UNE PORSCHE ET D'EN PROFITER À FOND ! QUITTE À BIEN DÉMARRER L'ANNÉE, VOICI NOS PARIS GAGNANTS À ACHETER D'URGENCE.

TEXTE **THOMAS SCHENCK**
PHOTOS **PORSCHE AG, CHRISTOPHE GASCO, HAMDI BEN LAGHA, GAËTAN JEAN ET VICTOR BREDILLET**

On préfère vous prévenir, il y aura forcément des partis pris. Car élire seulement dix modèles qui sont nos choix gagnants de 2026, c'est tout d'abord repousser beaucoup de Porsche toutes aussi formidables. Mais c'est aussi l'expression d'une délibération certes collégiale, mais qui repose sur des critères pas toujours objectifs. En nous appuyant à la fois sur le plaisir procuré au volant, leur aspect incontournable ou au contraire, le fait qu'il soit grand temps de redécouvrir les modèles sélectionnés, nous avons dressé une *short list* de nos favorites. L'argument financier n'a été pris en compte que de façon marginale, puisque la priorité va au plaisir de rouler. Mais dans l'ensemble, vous verrez que même sur le plan financier, nos dix favorites devraient bien s'en tirer, vous permettant de profiter de la vie sans faire de grosse bêtise financière. Alors, vous choisissez laquelle ? >>

911 SC


La 911 SC a introduit des ailes arrière un peu plus larges que l'on ne trouvait pas sur ses devancières.

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

La solution de facilité est toujours de se tourner vers une Carrera 3.2. Mais la 911 SC gravite injustement dans l'ombre de la Carrera 3.2, et c'est précisément pour cela qu'elle est dans notre sélection. Parce que la 911 SC mérite clairement une place dans votre garage et qu'il n'est plus question de considérer la 911 SC comme une solution « de repli ». C'est une Caisse G, une vraie de vraie, très homogène et qui vous offrira autant de plaisir, pour un budget un peu plus abordable. En cote Flat 6, une SC s'échange contre 53 000 €. C'est 57 000 € pour une Carrera 3.2 boîte 915, et 61 000 € pour une boîte G50.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

La force de la SC, c'est son moteur. Avec des puissances allant de 180 ch à 204 ch selon les millésimes, il n'est pas le plus puissant de la famille 911, mais il est très homogène. Vous passez partout sur le couple et lorsque vous prenez des tours, ce moteur a la pêche et jamais vous n'aurez l'impression d'en manquer. Il est par ailleurs très bien servi par une boîte 915 précise et relativement facile. Avec la première génération de Carrera 3.2, cette boîte sera moins à son aise, ayant du mal à encaisser la puissance supplémentaire. Mais ici, elle est comme à la maison.

La caisse très légère est un autre atout qui permet d'avoir de vraies sensations. Mais il faudra tout de même vous employer pour bien la conduire et la faire tourner, car vous n'avez ni ABS, ni direction assistée. La cerise sur le gâteau ? Les 911 Caisses G sont très populaires auprès des passants.

LES POINTS À SURVEILLER

La réputation de fiabilité de ces modèles n'est plus à faire, et c'est presque le vrai problème. Car de ce fait, beaucoup de 911 SC ont connu des vies un peu rocambolesques, mais n'ont pas bénéficié des soins qu'elles méritaient.

Aujourd'hui, les modèles soignés sont devenus rares et pourtant, c'est ce qu'il vous faut. Un exemplaire avec plusieurs années d'un entretien suivi et documenté. Attention, car ce sont des autos qui ont vieilli et sur lesquelles il est devenu courant que des frais de remise en état soient à prévoir, et les chantiers sont chers.

MODÈLE	911 SC 3.0
Années de production	1978-1983
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée	2 994 cm^3
Puissance	1978-1979 : 180 ch à 5 500 tr/min 1980 : 188 ch à 5 500 tr/min 1981-1983 : 204 ch à 5 900 tr/min
Couple	1978-1979 : 265 Nm à 4 200 tr/min 1980 : 265 Nm à 4 200 tr/min 1981-1983 : 267 Nm à 4 300 tr/min
Poids à vide	1 160 kg
Cote Flat 6 2025	53 000 €
Cote parfait état 2025	61 500 €

AVENIR DE LA COTE

Il nous semble plutôt bon. Les caisses G font partie de ces modèles qui sont recherchés par les amateurs actuellement et de ce fait, la cote est en hausse. De plus, les chantiers de restauration qui sont lancés sur ces voitures tirent également les prix vers le haut, car nous l'avons dit, ce sont des projets qui coûtent cher. Par conséquent, les vendeurs essaient de s'y retrouver au moment de la revente, ce qui est compréhensible. Les plus beaux modèles vont continuer à prendre de la valeur.

En photo, ce gros volant paraît disgracieux. Mais en réalité, son dessin est plutôt sympathique.

944 TURBO

La dernière fois que nous avons conduit une 944 Turbo, c'était en Espagne. Elle nous avait surpris par son énergie débordante.

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

La 944 Turbo, c'est un peu le modèle que vous ne regardez que d'un œil, en vous demandant presque ce qu'elle fait là. Et pourtant, c'est souvent celle que vous n'attendez pas qui vous surprendra le plus (il n'y a aucun parallèle graveleux). Elle n'est peut-être pas la plus sexy, mais à défaut, c'est la plus « *boxy* ». Un terme employé par les Anglais pour désigner une carrure aux épaules bien larges. Et il est vrai qu'avec son allure inspirée des 924 Carrera GT, ses grosses ailes, son imposant bouclier avant et son petit spoiler à l'arrière, la ligne de la 944 dégage une certaine force. Ses phares rétractables sont le symbole des années 80 et à défaut d'être moderne, c'est complètement *old school*. La 944 Turbo rejoint notre top 10 pour cette allure inimitable, mais aussi pour des sensations de conduite insoupçonnées, ainsi qu'un tarif qui demeure raisonnable aujourd'hui. Elle l'est l'un des meilleurs compromis prix-plaisir dans le monde de la Porsche et elle mériterait d'être bien mieux considérée par les passionnés. Cela dit, on en connaît beaucoup qui retournent leur veste.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Son gros 4 cylindres n'est peut-être pas le plus noble de l'histoire Porsche et il faut reconnaître qu'il fait un bruit de Subaru. Voilà pour les critiques. Cependant, le gros 2,5 litres produit tout de même 220 ch, et même 250 ch pour les versions assemblées entre 1989 et 1991. Il n'a l'air de rien, mais vous profitez pleinement de l'expérience des monoturbos à la sauce Porsche. Dès que le turbo entre en action, vous êtes catapultés à une allure qui ferait presque oublier les 911 Turbo. Le moteur est par ailleurs desservi par une excellente boîte 5 au guidage précis et au maniement fluide. Le bouquet final ? Un châssis et une architecture qui en font un véritable rail. L'architecture « transaxle » avec moteur à l'avant et boîte sur l'essieu arrière assure une excellente répartition des masses et le châssis des 944 offre une grande stabilité, elle-même surprenante si vous avez pris l'habitude des 911. Le plaisir au volant d'une 944 Turbo, il y en a beaucoup à prendre. Beaucoup plus que vous ne pourriez l'imaginer au premier abord.

LES POINTS À SURVEILLER

La difficulté avec les 944 est qu'elles ont été ignorées pendant très longtemps et ont souvent changé de mains sans trop d'égard pour leur historique et leur suivi. Donc les exemplaires soignés, qui ont été entretenus et préservés, sont devenus rares. C'est surtout la santé des éléments mécaniques qu'il faudra vérifier. Le Turbo K26 est robuste, mais cher à remplacer. Le joint de culasse peut être un point faible, et la distribution doit avoir été faite (tous les cinq ans ou 80 000 kilomètres). Vérifiez également le bon état du circuit de refroidissement. La boîte doit être précise, sans craquement excessif. Les synchros de deuxième sont parfois fatigués. La carrosserie est assez peu exposée à la corrosion, mais il convient tout de même de vérifier la baie de pare-brise et les passages de roues arrière.

AVENIR DE LA COTE

Il est plutôt bon ! La 944 Turbo fait partie des modèles en pleine renaissance et les passionnés se tournent de plus en plus vers elle. Le prix d'une version 220 ch saine est passé de 19 000 € à plus de 26 000 € en cinq ans, tandis qu'une version 250 ch est passée de 32 000 € à 39 000 € sur la même période. Une dynamique positive qui devrait se poursuivre, particulièrement pour les beaux exemplaires. >>

Par rapport à une 911, l'intérieur peut surprendre. Mais il est cossu et confortable.

MODÈLE	944 TURBO
Années de production	De 1985 à 1988 pour les versions 220 ch De 1989 à 1991 pour les versions 250 ch
Moteur	4 cylindres en ligne turbocompressé et refroidi par eau
Cylindrée	2 479 cm³
Puissance	220 ch à 55 800 tr/min Puis 250 ch à 6 000 tr/min
Couple	330 Nm à 3 500 tr/min Puis 350 Nm à 4 000 tr/min
Poids à vide	1 280 kg Puis 1 350 kg
Cote Flat 6 2025	26 500 € pour la 220 ch 39 000 € pour la 250 ch
Cote parfait état 2025	36 500 € pour la 220 ch 49 000 € pour la 250 ch

993 CARRERA

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

La cote d'amour de la 993 a rarement été aussi haute ! Les passionnés voient en elle un bon compromis entre des sensations d'ancienne et la possibilité de l'utiliser facilement, car elle demeure très facile à rouler au quotidien. Vous profitez du dernier moteur refroidi par air, assorti d'une excellente boîte, et quand bien même vous faites un saut de 30 ans en arrière, vous avez une clim fonctionnelle, une vraie direction assistée, un châssis de qualité et un dessin indémodable.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Lorsque vous montez à bord d'une 993, vous êtes presque surpris par la sensation d'espace, surtout si vous êtes habitués aux voitures modernes. Pas de gros tunnel central, pas d'écrans partout, on est de retour dans une vraie voiture. Le moteur vous offre un feulement métallique dès le démarrage, typique des moteurs refroidis par air. Vous engagez les rapports sans aucun effort, et la seule surprise vient du débattement un peu long du levier. Même sur le couple, la 993 est capable d'enrouler, mais il faut bien admettre que le moteur est un peu creux à bas régime. En revanche, plus vous monterez dans les tours, plus ce moteur va s'éveiller, son feulement tourne progressivement au rugissement métallique et la puissance vous offre alors des accélérations vraiment dignes d'une 911. Le châssis vous permet d'enrouler à allure soutenue sans risque, et il faudra la pousser pour se rendre compte que le train avant manque parfois de justesse. Mais cela fait partie du plaisir.

LES POINTS À SURVEILLER

La réputation de fiabilité de la 993 n'est plus à faire, c'est un modèle qui pose très peu de soucis. On pourra surveiller la baie de pare-brise qui peut subir un peu de corrosion, et le train avant qui peut faire quelques caprices s'il est mal réglé. Sinon, quelques consommables comme les vérins de capot sont un peu « faiblards ». La difficulté aujourd'hui est surtout d'en trouver une, qui plus est si vous voulez une couleur vive. Les exemplaires à la vente sont rares, et plus encore si vous recherchez un historique bien documenté, ce qui est fortement recommandé. Un vrai achat plaisir, mais qui est devenu difficile depuis que les cotes ont flambé.

AVENIR DE LA COTE

On ne possède pas de boule de cristal, et dans la mesure où la cote de la 993 a crû de quasiment 50 % en cinq ans, un peu de prudence est de mise. Non pas qu'il y ait un quelconque risque d'effondrement, car les 993 sont à la mode et cela devrait durer, dans la mesure où les acheteurs d'anciennes recherchent des voitures plus faciles à utiliser. Pour autant, la cote pourrait observer une petite pause, un temps de respiration. Quoi qu'il en soit, l'avenir de la 993 reste prometteur en collection. >>

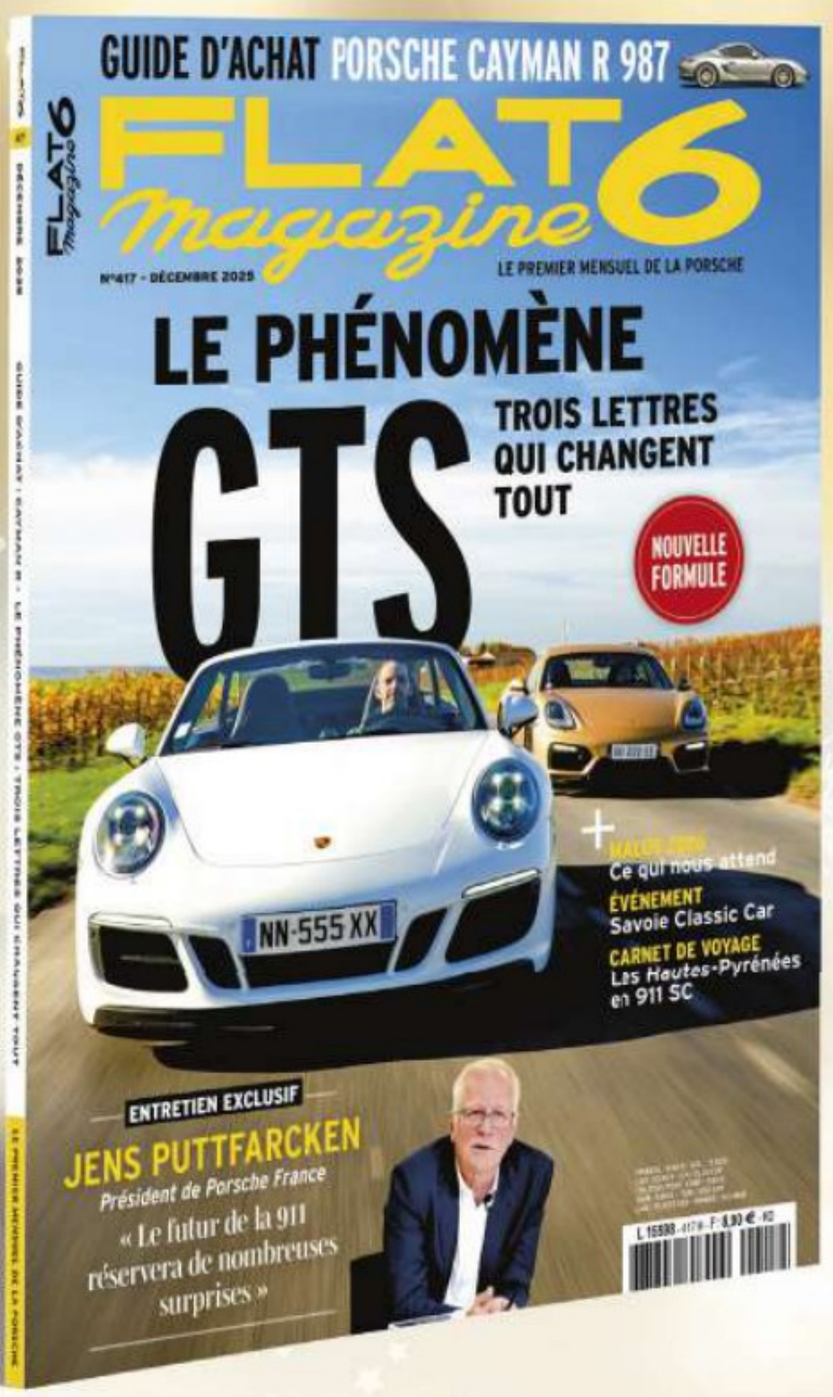
La ligne de la 993 a bien peu de détracteurs.

MODÈLE	993 CARRERA
Années de production	1994-1995 pour la version 272 ch 1996-1997 pour la version 285 ch
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par air
Cylindrée	3 600 cm³
Puissance	272 ch à 6 100 tr/min Puis 285 ch à 6 100 tr/min
Couple	330 Nm à 5 000 tr/min Puis 340 Nm à 5 250 tr/min
Poids à vide	1 370 kg Puis 1 370 kg
Cote Flat 6 2025	Versions 272 ch : 65 000 € Versions 285 ch : 70 000 €
Cote parfait état 2025	Versions 272 ch : 76 000 € Versions 285 ch : 84 500 €

Le cuir Bleu Métropole est bien une nuance du début des années 90. C'est plutôt réussi.

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€

SOIT 53% DE REMISE

SEULEMENT
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

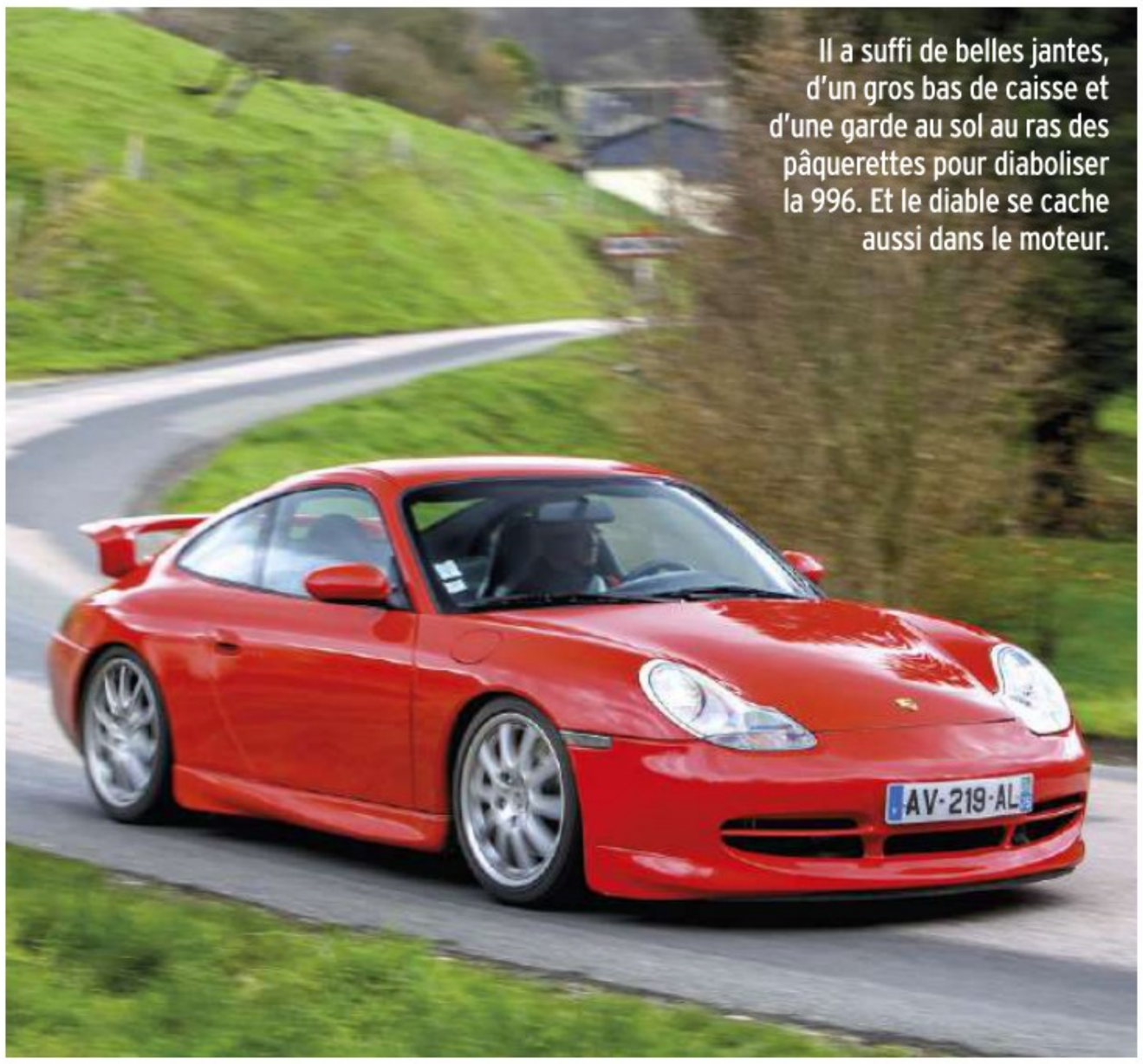
- Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Flat 6 Magazine.
- Carte bancaire CB je passe ma commande sur flat6mag.com/noel2025 pour un paiement sécurisé.

*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

996 GT3 PHASE 1


Il a suffi de belles jantes, d'un gros bas de caisse et d'une garde au sol au ras des pâquerettes pour diaboliser la 996. Et le diable se cache aussi dans le moteur.

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

L'avis est un peu personnel, mais partagé par beaucoup de professionnels : la 996 GT3 phase 1 est en tête de liste des futures icônes. C'est la première GT3 de l'histoire, certes, mais aussi la plus singulière, la plus rare, et la seule dont l'assemblage a été terminé à la main dans le département compétition de Weissach. Tandis que toutes les générations qui ont suivi ont été assemblées directement sur la chaîne de montage. Si vous rêvez d'une pistarde avec un caractère bien trempé, la 996 GT3 phase 1 va vous renvoyer 25 ans en arrière et ferait passer la 992 GT3 pour une Grand Tourisme. Rare, rugueuse et sans filtre, elle va bientôt s'imposer comme un indispensable dans les collections.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

La 996 GT3 est vraiment brute de fonderie. À l'époque, elle paraissait peut-être un peu aseptisée par rapport à ses devancières. Mais 25 ans plus tard, vous prenez une vraie claque en montant à bord : des baquets, une clim, et c'est tout. Le son envahit vite l'habitacle et la GT3 ne vous offre aucune autre possibilité que de conduire. Côté confort, les baquets maintiennent superbement, mais vos lombaires finiront par accuser le coup sur des trajets de plus de deux heures. Et sur revêtement irrégulier, ça cogne fort.

Le train avant est très déroutant. Lorsque vous levez le pied à allure soutenue pour passer un rapport, vous sentez l'avant louvoyer, et vous avez la vague impression que le train arrière veut passer devant. Au début, je vous garantis des sueurs froides. Puis vous comprenez qu'elle cherche juste à se placer, et que cet avant à tête chercheuse est redoutable quand on sait bien l'exploiter.

La 996 GT3 est disponible uniquement en boîte manuelle. Facile à manier malgré un débattement un peu long, elle sert très bien le 3 600 cm³ de 360 ch qui, passé 5 000 tr/min, hurle comme si sa vie en dépendait. Une expérience grisante, déroutante et addictive.

MODÈLE	996 GT3 PHASE 1
Années de production	1999-2001
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau en porte-à-faux arrière
Cylindrée	3 600 cm³
Puissance	360 ch à 7 200 tr/min
Couple	370 Nm à 5 000 tr/min
Poids à vide	1 350 kg
Cote Flat 6 2025	77 000 €
Cote parfait état 2025	87 500 €

L'intérieur est spartiate par rapport aux standards d'aujourd'hui. Ça nous fait du bien !

LES POINTS À SURVEILLER

Deux points noirs peuvent ternir le pedigree d'une 996 GT3. D'abord, son historique sur piste. Il est bien sûr normal qu'une GT3 ait roulé sur circuit, mais certaines d'entre elles ont avalé beaucoup de piste, parfois avec des slicks et du carrossage. Elles en portent les stigmates et peuvent nécessiter du travail de remise en état. Il va y avoir une différence de prix entre les versions Confort et les versions Clubsport, qui devrait s'accentuer avec les années. Mais concentrez-vous sur la qualité de l'état général, l'équipement est un bonus. Évitez les voitures qui ont tapé fort.

AVENIR DE LA COTE

Il s'annonce très bon ! Les 996 GT3 phase 1 viennent de franchir le cap des 25 ans et les Américains commencent à les importer, d'autant qu'elles n'ont jamais été vendues chez eux. Les beaux exemplaires sont devenus rares, les prix montent et cela va continuer.

BOXSTER 987 2.9

Ses feux effilés et ses bas de pare-chocs façon extracteur permettent de reconnaître les 987 phase 2.

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

Voici un choix qui risque d'être sujet à controverse, et cela nous va bien. Le choix de la facilité, c'est de vous inciter à toujours vous tourner vers les versions S. Mais pour celui qui recherche une première Porsche sympa sur un budget plus serré, ou celui qui souhaite mettre une Porsche amusante et sans soucis dans sa résidence secondaire, n'a-t-on pas ici une proposition de premier plan ? Les 987 dans leur version phase 2 ont en plus un avantage énorme : ils sont disponibles en boîte manuelle et en boîte PDK.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Avant même de monter à bord, vous appréciez sa plastique. Le Boxster 987 phase 2 est superbe, plus encore dans une couleur vive. L'habitacle reste cossu et vous êtes accueilli au démarrage par une sonorité généreuse. Avec ses 255 ch et son châssis parfaitement équilibré, il passe partout, facilement et sans se montrer piégeur. L'éventuel inconvénient de se tourner vers la version 2.9 est que vous sentez justement que le châssis est parfaitement capable d'encaisser 100 ch de plus. Lorsque vous mettez pied au plancher, vous pourriez trouver le 2.9 un peu juste. Et malgré cela, quelle auto ! Très polyvalent, il dispose de plusieurs coffres qui vous permettront de partir dix jours en vacances à deux sans aucun mal. Il est capable de supporter l'autoroute, la montagne, la ville sans broncher. Et avec une boîte PDK, ce sera encore plus facile à vivre. C'est le meilleur compromis entre polyvalence et plaisir à l'heure actuelle.

LES POINTS À SURVEILLER

Il y a finalement assez peu à dire sur les 2.9 en la matière. Ce sont des versions très fiables qui ne sont plus touchées par les affaires de cylindres rayés qui pénalisent un peu la réputation des modèles qui les ont précédés (les phase 1). En fait, la seule vraie difficulté se trouve dans la configuration, car trouver une 2.9 très bien équipée n'est pas toujours très facile. Il y a deux écoles : soit vous recherchez plutôt un modèle avec peu d'options et qui vous permettra d'avoir une voiture simple, soit vous trouvez une auto plus équipée, plus confortable et plus facile au quotidien. Le tout, c'est de la trouver, toute la difficulté est ici. De la patience et un bon spécialiste indépendant sauront certainement résoudre cette équation.

AVENIR DE LA COTE

N'espérez pas voir la cote flamber de 25 % par an. Ce sont des voitures plaisir relativement accessibles, et dont la cote des très beaux modèles a tendance à s'apprécier légèrement au fil du temps. Un phénomène amplifié par l'extinction des sportives thermiques et la raréfaction des belles autos. Si vous roulez beaucoup, cela entraîne une décote progressive. Un modèle bien équipé, peu kilométré et bien entretenu tiendra bien la cote. >>

MODÈLE	BOXSTER 987 2.9
Années de production	2010-2012
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée	2 893 cm^3
Puissance	255 ch à 6 400 tr/min
Couple	290 Nm entre 4 400 et 6 000 tr/min
Poids à vide	1 365 kg
Cote Flat 6 2025	35 000 €
Cote parfait état 2025	43 500 €

Il peut manquer un peu de puissance, mais en matière d'agrément et de polyvalence, il est très généreux.

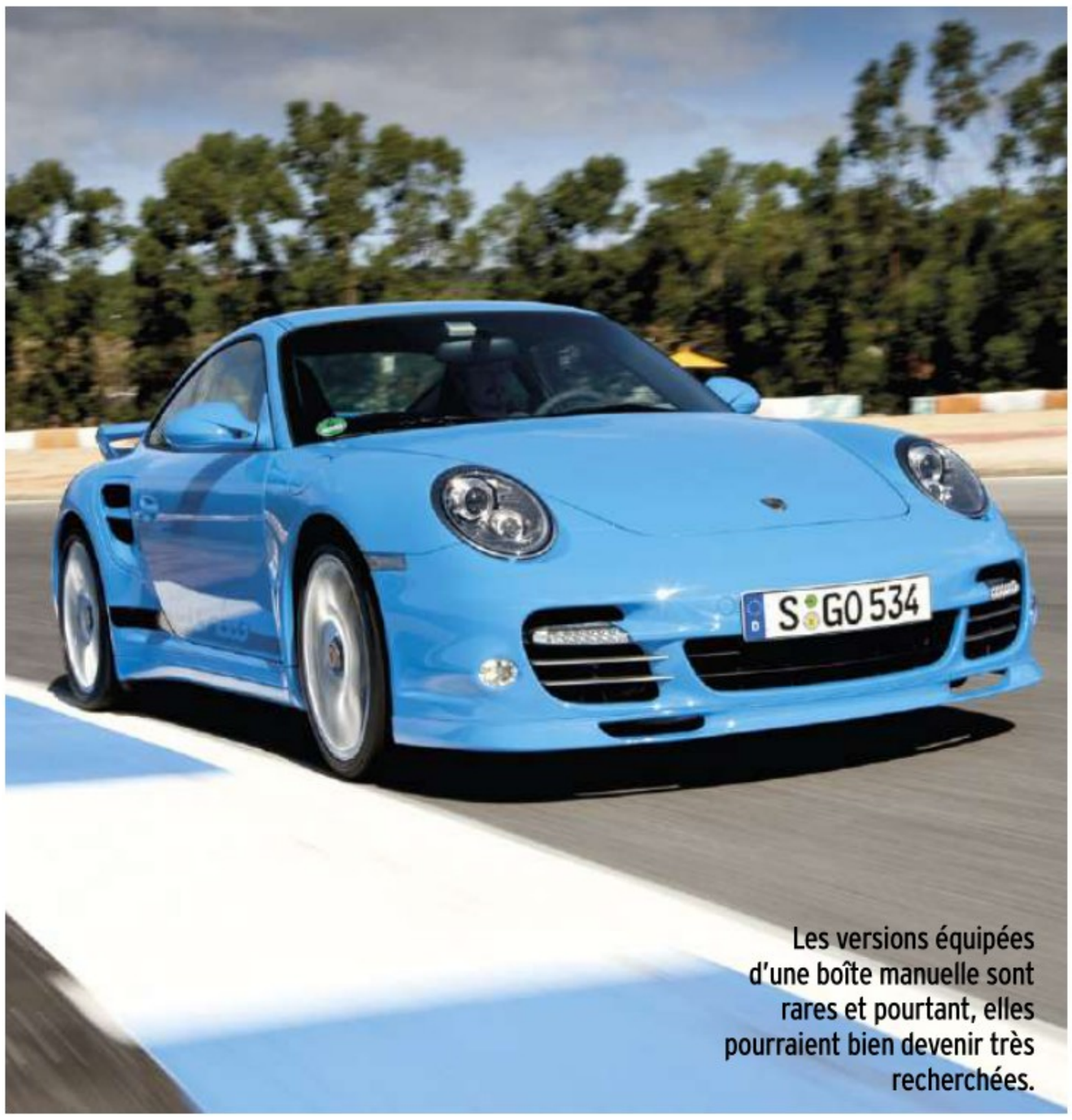
997 TURBO PHASE 2

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

Dans la gamme Turbo, c'est aujourd'hui le meilleur compromis prix-performances-prestations. Elle vous réjouira par son esthétique revenue aux phares ronds, par sa modernité, et ce n'est pas tous les jours que l'on a l'occasion de rouler avec 500 ch sous le pied. Nous préférons la Turbo à la Turbo S car sur cette génération phase 2, cela vous donnera le choix entre la boîte manuelle et la boîte PDK. Le choix du roi. Alors que la boîte manuelle n'est pas disponible sur la Turbo S. Avouez qu'il y a de quoi hésiter.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Les premiers points qui vous réjouiront, ce sont son confort et sa modernité. Là-dessus, la 997 Turbo phase 2 reste plutôt au goût du jour, à l'exception de son système de navigation qui a pris un vrai coup de vieux. Ensuite, deux chiffres suffisent à prendre la mesure de ce que vous avez entre les mains : 500 ch, et 650 Nm, le tout sur une très vaste plage d'utilisation. La sonorité est grave, mais étouffée par les turbos. En revanche, la Turbo vient compenser par des mises en vitesse à vous faire remonter les organes. Quand vous appuyez à fond, il ne faut que quelques dixièmes de secondes avant que votre cerveau ne soit plaqué dans le siège et qu'elle vous donne l'impression d'être sur le point de vous envoler façon Concorde. Les Turbo sont faites pour vous écraser dans le siège. La Turbo a le défaut de sa qualité, c'est-à-dire qu'elle est plus à l'aise dans les grands espaces et les longs virages qu'elle avale à une vitesse indécente. Dans les enchaînements serrés, son gros popotin et son couple de camion font qu'elle est moins à son aise, et même si elle peut passer très vite, ce sera un peu moins propre.



Les versions équipées d'une boîte manuelle sont rares et pourtant, elles pourraient bien devenir très recherchées.

Comme toutes les Turbo, la 997 propose presque tous les équipements imaginables. C'est à se demander pourquoi choisir une Turbo S.

LES POINTS À SURVEILLER

L'historique, surtout, et plus encore si elle a des kilomètres. N'oublions pas que le coût d'entretien d'une Turbo est environ 30 % plus cher que sur une Carrera normale. Les consommables sont plus gros, il y a un peu plus de main-d'œuvre. Sur une 997 Turbo très kilométrée, assurez-vous que les frais et les entretiens aient été effectués à temps afin d'éviter de mauvaises surprises et de gros frais de remise en état. Si vous cherchez une boîte manuelle, sachez qu'elles sont rares, mais c'est un très bon choix qui devrait tirer son épingle du jeu à l'avenir. Les couleurs vives sont rares également.

MODÈLE	997 TURBO PHASE 2
Années de production	2010-2013
Moteur	6 cylindres à plat biturbo refroidi par eau
Cylindrée	3 800 cm^3
Puissance	500 ch de 6 000 à 6 500 tr/min
Couple	650 Nm de 1 950 à 5 000 tr/min Avec Overboost : 700 Nm de 2 100 à 4 000 tr/min
Poids à vide	1 595 kg
Cote Flat 6 2025	96 000 €
Cote parfait état 2025	106 000 €

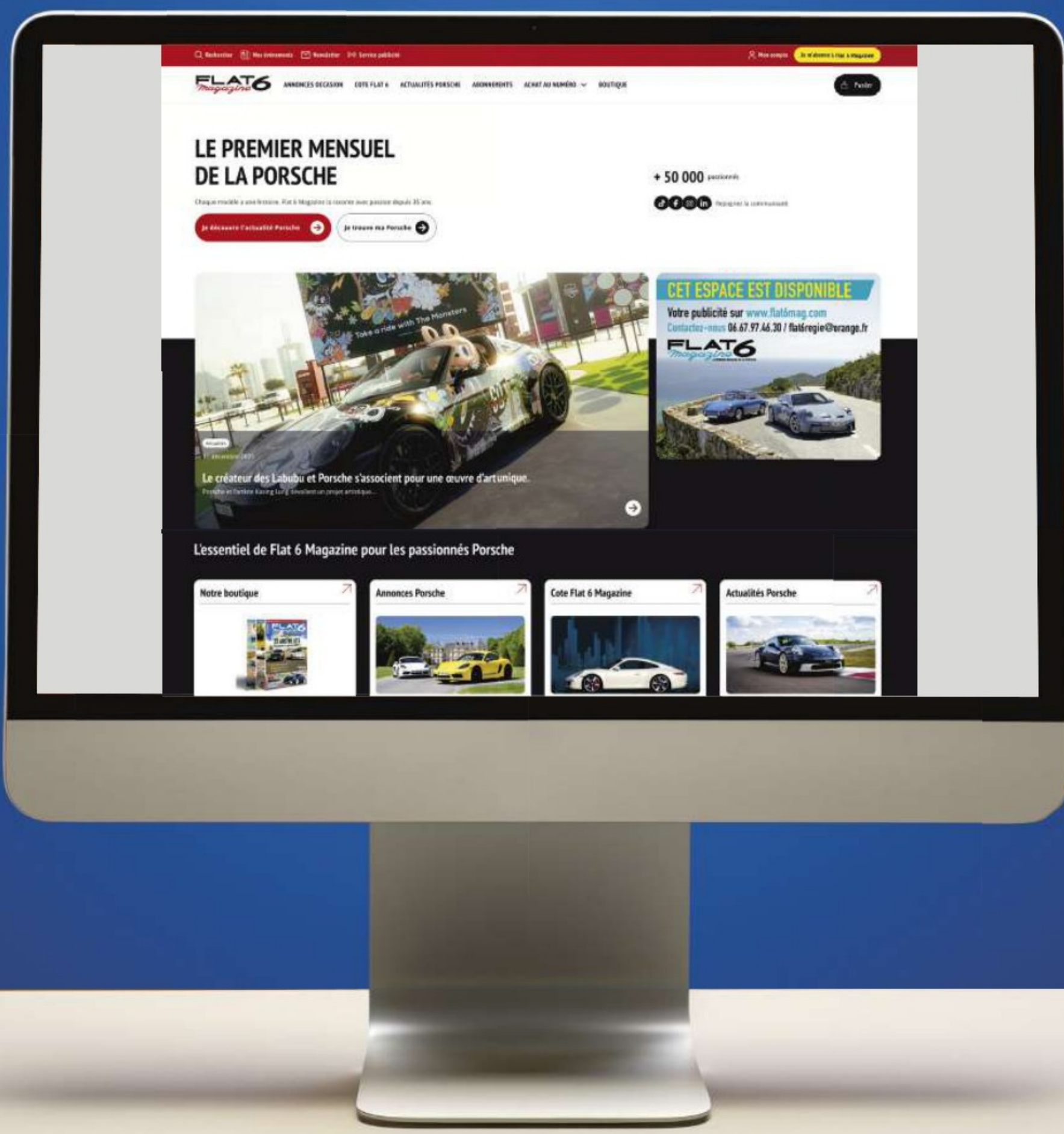
AVENIR DE LA COTE

Après une longue période de relative stabilité, les 997 Turbo sont reparties à la hausse en 2024-2025. Une hausse de 4 000 €, qui place leur cote Flat 6 à 96 000 €. Comptez plutôt 106 000 € pour un exemplaire en parfait état. On a constaté que l'anniversaire des 50 ans de la Turbo a mis toutes les générations de 911 Turbo sur le devant de la scène et que cela a tiré les valeurs vers le haut. Est-ce durable ? Difficile à dire. En tout cas, la 997 Turbo devrait au moins tenir sa cote dans les années à venir. >>

DÉCOUVREZ NOTRE

NOUVEAU

SITE INTERNET



↗ ACTUS ↗ ANNONCES ↗ COTE ↗ ABONNEMENTS...

WWW.FLAT6MAG.COM

BOXSTER/CAYMAN GTS GÉNÉRATION 981

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

Ce sont de vraies tartes à la crème, mais impossible de passer à côté de cette génération adorée des amateurs. Ce sont les derniers Boxster et Cayman de série munis de moteurs atmosphériques et les sensations délivrées par les GTS sont encore un cran au-dessus. Tant par leur définition esthétique, leurs finitions intérieures, que par les sensations moteur. Ce sont des modèles qui ont tout bon.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Il y a d'abord ce coup de gaz au démarrage qui vous happe. Les GTS sont équipés de série d'un échappement Sport, et ça s'entend. Vous vous glissez dans l'habitacle garni de cuir et d'Alcantara, et rien que cela suffit à faire monter l'excitation d'un cran. L'ambiance à bord est à la fois sportive et luxueuse, et vous signale que vous êtes dans une auto un peu plus spéciale qu'un Cayman ou un Boxster « normal ». Et dès que vous haussez le rythme, vous vous amusez. Même sans aller très vite, la qualité du châssis associée à l'équilibre de l'architecture à moteur central arrière vous donne la sensation qu'il peut se jouer de tout et qu'il rebondit de virage en virage sans se mettre une seule fois en difficulté. Et lorsque vous passez en mode Sport Plus, vous êtes accueilli par un échappement révolté, qui envoie tant de son que cela en vient à vous surprendre. C'est « juste » un GTS et pourtant, quelle énergie ! C'est justement ce qui fait le charme des GTS. Par petites touches, ils sont encore plus précis, plus rapides, plus sonores et plus exclusifs. Et la recette est particulièrement réussie.

LES POINTS À SURVEILLER

On ne va pas trop insister sur l'importance de l'historique, un sujet dont nous avons assez parlé tout au long de ce dossier. Le sujet le plus important est la configuration. Les acheteurs de GTS recherchent généralement la configuration la plus proche de la philosophie GTS. C'est-à-dire a *minima* avec le pack intérieur GTS qui inclut cuir, Alcantara et surpiqûres de couleur. Et la couleur extérieure Rouge Carmin est de plus en plus recherchée. D'autres couleurs comme le Bleu Saphir et le gris métallisé sont également appréciées. Il en faut bien sûr pour tous les goûts et si vous appréciez d'autres configurations, n'hésitez pas. Notez tout de même que la richesse et la qualité de la configuration ont une importance notable.

MODÈLE	BOXSTER GTS / CAYMAN GTS
Années de production	2014-2016
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée	3 436 cm³
Puissance	Boxster : 330 ch à 6 700 tr/min Cayman : 340 ch à 7 400 tr/min
Couple	Boxster : 370 Nm entre 4 500 et 5 800 tr/min Cayman : 380 Nm entre 4 750 et 5 800 tr/min
Poids à vide	Boxster : 1 375 kg Cayman : 1 375 kg
Cote Flat 6 2025	Boxster : 77 000 € Cayman : 78 000 €
Cote parfait état 2025	Boxster : 87 000 € Cayman : 88 500 €

AVENIR DE LA COTE

Ils sont chers, il faut bien l'admettre. La cote Flat 6 est à 77 000 € pour un Boxster GTS, et 78 000 € pour un Cayman GTS. Comptez même 10 000 € de plus pour un modèle en parfait état, avec toutes les bonnes options, un historique et peu de kilomètres. Ça commence à faire, surtout pour un modèle qui a déjà dix ans. Mais le fait que ce soient les derniers moteurs atmosphériques, avec en plus cette sauce GTS, explique qu'ils sont populaires et toujours très recherchés.
Malgré une cote élevée, ils ont donc enregistré une petite hausse en 2024-2025. Mais attention, les arbres ne montent pas jusqu'au ciel. >>

La sonorité des 981 GTS est hors normes. Un vrai pétard qui adore prendre des tours !

Il existait plusieurs finitions : cuir-Alcantara de série, intérieur tout cuir, ou le pack intérieur GTS incluant des finitions étendues en cuir et en Alcantara ainsi que des surpiqûres en rouge, Craie ou noir. C'est le pack GTS qui est le plus recherché.

991 CARRERA 4S CABRIOLET PHASE 1

Les fonds de compteurs jaunes sont une option très rare. De série, ils sont blancs.

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

Prenez un merveilleux six cylindres atmosphérique, peut-être même l'un des meilleurs jamais produits par Porsche pour la 911. Ajoutez-y une carrosserie indémodable avec une pincée d'ailes larges. Sublimez le tout avec un bandeau lumineux entre les feux arrière, une sonorité d'enfer et une facilité d'utilisation au quotidien toujours au goût du jour. Voici l'excellente recette proposée par la 991 Carrera 4S phase 1, plus encore en cabriolet qui permet de profiter de la vie en Porsche avec la tête dans le vent.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Difficile de faire mieux que le moteur de la 991 phase 1. C'est le dernier six cylindres atmosphérique installé de série dans la gamme Carrera, et quel moteur. À la rigueur, on pourrait lui reprocher d'être un peu creux à bas régime, mais du reste, il est parfait. Plein, rageur, avec une sonorité magique, particulièrement si vous avez l'option échappement sport. Les cabriolets se caractérisent par leurs réglages de suspensions plus souples à l'avant, et cela peut rendre le train avant un peu plus flou. Mais il faut rouler fort pour s'en rendre compte. À part cela, il faut apprécier le confort de la 991, première 911 à proposer une capote avec filet anti-remous automatique.

LES POINTS À SURVEILLER

La 991 phase 1 est connue pour sa fiabilité, il n'y a pas de problème particulier en la matière. On oublie souvent qu'elle a été produite à la fois en boîte PDK et en boîte manuelle, mais cette dernière est très rare. Si rare que si c'est un critère d'achat pour vous, on vous conseille presque de n'avoir aucun autre critère de décision. L'équipement joue un rôle capital dans la décision d'achat, car cela va changer assez fortement l'agrément d'une auto. Des options comme l'échappement Sport, l'intérieur tout cuir, le pack Sport Chrono, les jantes de 20 pouces (de série sur les versions S) sont très demandées.

AVENIR DE LA COTE

Elle fait partie des modèles qui ont connu une belle hausse entre 2021 et 2023, dans la période post-Covid. Désormais, c'est un modèle qui demeure stable et la 4S Cabriolet gravite à 98 000 € en cote Flat 6. Un exemplaire parfaitement équipé et peu kilométré pourra prétendre à la cote du parfait état, aux alentours de 108 000 €. Pour l'instant, le marché est plutôt stable et la 991 phase 1 devrait bien se tenir, aidée par son statut de dernière 911 à moteur atmo.

MODÈLE	991 CARRERA 4S CABRIOLET
Années de production	2013-2015
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée	3 800 cm^3
Puissance	400 ch à 7 400 tr/min
Couple	440 Nm à 5 600 tr/min
Poids à vide	1 535 kg
Cote Flat 6 2025	98 000 €
Cote parfait état 2025	108 000 €

Cette Carrera 4S possède le bouclier avant SportDesign que l'on retrouve de série sur les GTS.

991 GT3 TOURING

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

On ne s'en rend pas bien compte, mais c'est déjà une icône. La 991 R a conceptualisé l'idée d'une GT3 sans aileron en édition limitée, et la 991 GT3 Touring a transformé l'essai en proposant cette formule en série sur la 911 type 991 phase 2. Et quel carton ! Elle a la ligne élégante d'une 911, le moteur de fou furieux de la GT3, et une boîte manuelle pour les puristes. Une formule gagnante qui a fait un carton, au point que ce « pack Touring » qui n'était qu'une simple option est considéré comme une version à part entière, plus désirable même que la GT3 normale alors que la Touring est moins performante.

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Tout impressionne avec la GT3 Touring, à commencer par son moteur. Oui, vous le sentez vivre à tous les étages du compte-tours. Mais c'est au moment où vous franchissez 5 000 tr/min que vous sentez le moteur changer complètement de personnalité. Vous vous retrouvez plaqué au siège, la puissance se met à déferler tandis qu'une sonorité de plus en plus aiguë envahit l'habitacle. Vous franchissez chaque palier de 1 000 tours avec toujours plus de décibels dans les oreilles, et vous vous demandez si cela s'arrêtera un jour. En matière de performances, les mises en vitesse sont tout aussi décapantes, mais c'est surtout la façon dont le moteur s'exprime qui rend la chose si impressionnante. La GT3 donne l'impression de vouloir se cabrer en permanence. Le châssis est à l'avenant, notamment grâce à la précision de la direction, très réactive et qui vous permet de vous placer au millimètre. La fermeté des suspensions se rappelle à vous et même si cela reste acceptable, vous êtes clairement dans une GT3.

LES POINTS À SURVEILLER

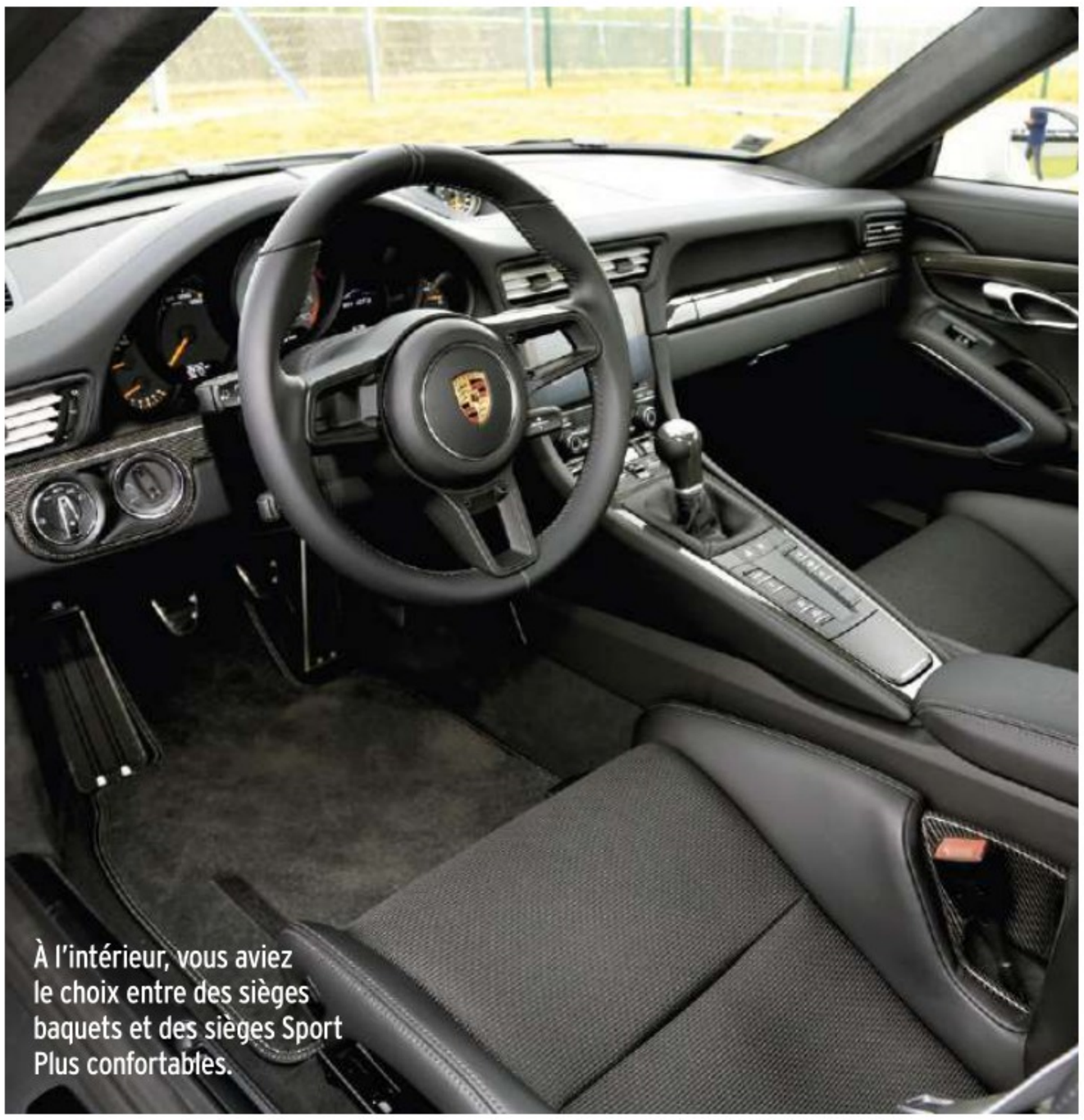
Pour l'instant, il n'y a aucune alerte sur la fiabilité de cette déclinaison de 911. On surveillera donc deux points, en plus de l'historique qui se doit d'être documenté : la configuration, et le kilométrage. Ce sont les deux facteurs qui auront une influence sur le kilométrage. En matière de configuration, il y a deux écoles : d'un côté ceux qui recherchent une version discrète et veulent du gris (Argent GT, Craie, voire du noir), et ceux qui recherchent une configuration plus originale, avec une couleur vive. Et les couleurs vives sont d'ailleurs plutôt rares.

AVENIR DE LA COTE

On ne voit pas trop de raison de s'inquiéter. La cote Flat 6 d'une GT3 Touring tourne autour de 168 000 €, et comptez 178 000 € pour un exemplaire en parfait état. C'est un modèle très apprécié, appelé à devenir un incontournable. De plus, l'écart de prix avec la 992 est pour le moins important, car elle cote 212 000 €. Un écart qui la met hors de portée d'un certain nombre de bourses. Et la 991 a ses défenseurs : plus compacte, plus communicative, elle a beaucoup d'arguments à faire valoir. Tout ira bien pour elle. >>

La plupart des clients ont choisi des configurations discrètes à base de gris ou de noir. Le Craie qui habille cet exemplaire a connu un grand succès sur la GT3 Touring.

MODÈLE	991 GT3 TOURING
Années de production	2017-2019
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée	3 996 cm³
Puissance	500 ch à 8 250 tr/min
Couple	460 Nm à 6 000 tr/min
Poids à vide	1 413 kg
Cote Flat 6 2025	168 000 €
Cote parfait état 2025	178 000 €



À l'intérieur, vous aviez le choix entre des sièges baquets et des sièges Sport Plus confortables.

718 BOXSTER ET CAYMAN

POURQUOI ELLE EST DANS NOTRE TOP 10

Nous sélectionnons les versions Turbo, dans toutes leurs motorisations. Cela va du 2 litres de 300 ch jusqu'au GTS de 365 ch en passant par le 2,5 litres de 350 ch. On en voit déjà qui grognent parce que « ce n'est pas un 6 cylindres. » Certes, mais nous pensons surtout que ce sont des modèles qui ont été mal compris et qui ne sont pas appréciés à leur juste valeur. Les 718 sont de vraies machines à tout faire, avec un punch de boxeur, des performances qui enterrent leurs devanciers, le tout dans un confort irréprochable et avec une ligne qui ne cesse de se bonifier. La sonorité est moins belle, c'est vrai. Mais dénigrer les 718 au prétexte qu'ils n'ont que 4 cylindres, c'est passer complètement à côté du sujet. De plus, on s'attend à ce qu'ils retrouvent grâce aux yeux des amateurs de mécanique, car n'oublions pas qu'en 2027, la marque commercialisera des Boxster et Cayman 100 % électriques. Et là, on en connaît certains qui vont redécouvrir les 718. Un peu trop tard ?

LES SENSATIONS DE CONDUITE

Ce qu'il y a de fascinant avec les 718, c'est que même le « petit » moteur donne l'impression de ne pas être petit du tout. Il y a tellement de couple que chaque accélération est un coup de boutoir qui vous propulse avant même que vous ayez pu y penser. L'accélération est ensuite plus linéaire et la montée vers la zone rouge est un peu moins lyrique qu'avant, mais compensée par la débauche d'énergie à bas régime. Le châssis est imprenable, d'autant que le jeu des options fait que vous pourriez vraiment avoir une machine très bien équipée : PASM, PDCC, tous les équipements qui transforment le châssis en scalpel. Et toujours, avec ce superbe équilibre propre à ces sportives à moteur central qui n'ont décidément pas de concurrence.

En matière d'agrément et de punch, les moteurs 4 cylindres des 718 éteignent les 6 cylindres de leurs devanciers.

MODÈLE	718 BOXSTER - 718 CAYMAN	718 BOXSTER S - 718 CAYMAN S	718 BOXSTER GTS - 718 CAYMAN GTS
Moteur	4 cylindres à plat turbocompressé	4 cylindres à plat turbocompressé	4 cylindres à plat turbocompressé
Cylindrée	1 988 cm^3	2 497 cm^3	2 497 cm^3
Puissance	300 ch à 6 500 tr/min	350 ch à 6 500 tr/min	365 ch à 6 500 tr/min
Couple	380 Nm entre 1 900 et 4 500 tr/min	420 Nm entre 1 950 et 4 500 tr/min	430 Nm entre 2 100 et 5 000 tr/min en PDK
Poids à vide en boîte PDK	1 365 kg - 1 365 kg	1 385 kg - 1 385 kg	1 405 kg - 1 405 kg
Cote Flat 6 2025	55 000 € - 53 000 €	62 000 € - 59 000 €	79 000 € - 82 000 €
Cote parfait état 2025	66 000 € - 63 000 €	72 000 € - 69 000 €	89 000 € - 92 000 €

Parmi les arguments utilisés par Porsche pour séduire les nouveaux clients, malgré l'ablation de deux cylindres, des choix forts dans le nuancier : ici, le Bleu Miami.

LES POINTS À SURVEILLER

Le point clé, c'est la configuration. Trouver une version 2 litres avec beaucoup d'équipements est assez difficile, et il est plus facile de trouver un beau S, et plus encore un beau GTS. Les jantes de 20 pouces sont particulièrement appréciées, et les couleurs vives sont encore trouvables, même s'il faut de la patience. Parfois, une couleur vive rencontre son client tout de suite et part en 24 heures. Parfois, il faut attendre plusieurs mois, c'est assez aléatoire, mais il y a une demande. Les versions GTS subissent la concurrence des moteurs 4 litres atmosphériques, mais ils sont bien plus chers. Le dernier problème : ces modèles sont devenus rares à cause du malus qui a « tué » le marché tant il était devenu rédhibitoire d'acheter un 718 neuf avec un malus punitif. Donc le bassin de modèles disponibles n'est pas si fourni.

AVENIR DE LA COTE

Difficile d'annoncer une flambée, mais on constate tout de même que c'est un modèle dont la cote s'est appréciée de 5 000 € sur la période 2024-2025, ce qui est beaucoup ! On peut a *minima* s'attendre à une bonne tenue de cote, principalement parce que le marché ne déborde pas de modèles disponibles, mais également parce que ce sont littéralement les derniers Boxster et Cayman thermiques. Un jour ou l'autre, cela aura une influence. On peut donc acheter avec une certaine sérénité. ■

Il faut jouer au jeu des 7 erreurs pour différencier l'intérieur d'un 718 de celui d'un 981.

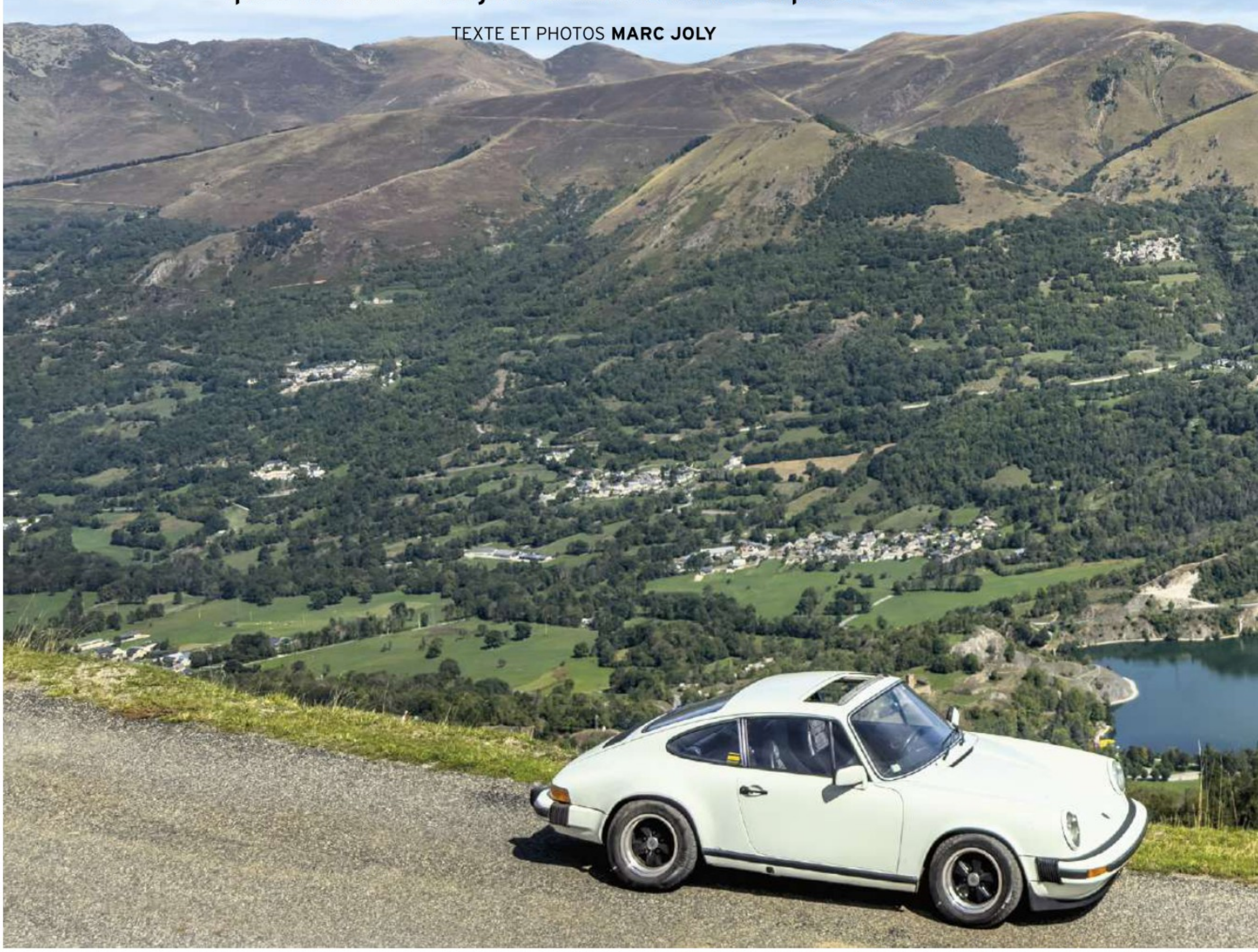
CARNET DE VOYAGE

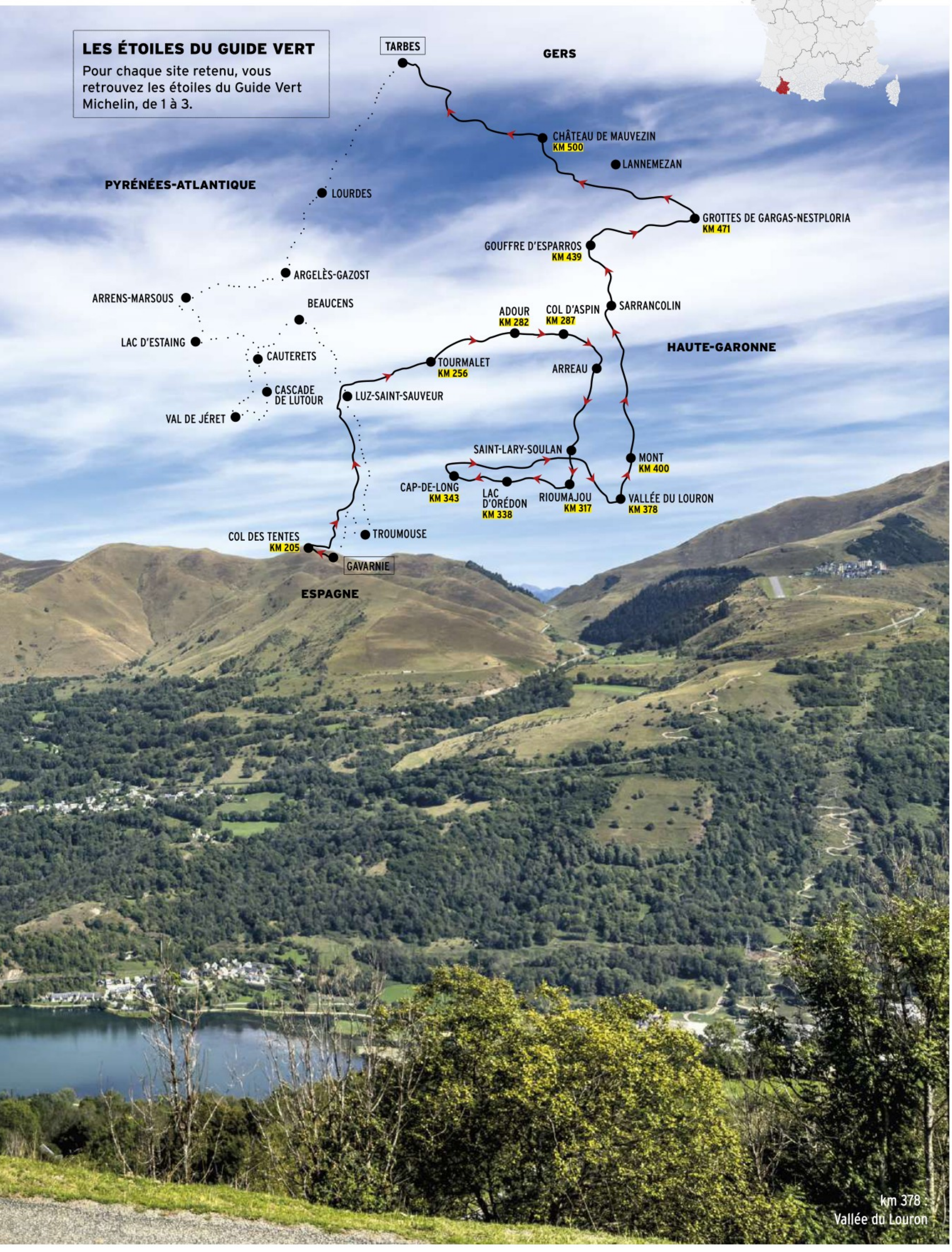
Les Hautes-Pyrénées (65) en 911 SC 3.1

2de PARTIE

La seconde partie de notre carnet de voyage dans les Hautes-Pyrénées va nous emmener vers les grands cols et les plus belles routes de ce département, magnifique sous un grand ciel bleu. Tout en poursuivant notre redécouverte de l'ultra-rare version 3.1 de la SC, qui fait regretter que Porsche ne l'ait jamais vraiment mise en production !

TEXTE ET PHOTOS **MARC JOLY**





km 378 :
Vallée du Louron

COL DES TENTES ★

ITINÉRAIRE : Cirque de Gavarnie, D923, col des Tentes

Nous sommes ici à 2 200 mètres d'altitude. La petite route qui part devant la Porsche conduit vers l'Espagne, mais la partie espagnole n'ayant jamais été achevée, elle s'est transformée en sentier de randonnée, donnant accès, plus loin, à des vues splendides sur le pic des Tentes, faisant partie des sommets entourant le cirque de Gavarnie. Et des randonneurs, ce matin, je peux vous dire qu'il y en a beaucoup, en témoigne le départ de ce groupe, un parmi d'autres. Nous sommes pourtant en semaine, et hors période de vacances. Un des randonneurs s'est d'ailleurs détaché du groupe pour me demander depuis quand existait la 911, et de quand datait celle-ci.

Elle affiche 175 000 kilomètres au compteur, et les porte vraiment bien, se conduisant comme si elle venait de sortir d'usine. L'envie d'attaquer un peu m'a même démangé plus d'une fois, car elle a la santé pour, mais je m'en suis bien gardé. Si je commence à attaquer en montagne avec une Porsche prêtée pour un carnet, je la ramènerai forcément un peu fatiguée, et ce n'est pas du tout le but. Un rythme promenade rapide suffit largement à se faire plaisir.

km 205

km 256

MONTÉE VERS LE TOURMALET, VUE SUR PIC DU MIDI DE BIGORRE ★★★

ITINÉRAIRE : Col des Tentes, D923, cirque de Gavarnie, D921, Gavarnie-Gèdre, Luz-Saint-Sauveur, D918, Barèges, col du Tourmalet

Là, il y a du lourd ! Difficile de faire image plus représentative des Pyrénées, et particulièrement du département des Hautes-Pyrénées. La montée du Tourmalet fait partie des grands classiques, entre autres du Tour de France cycliste. Et le pic du Midi de Bigorre est un des grands repères de la chaîne pyrénéenne. De ses 2 877 mètres de haut, il domine la situation, offre des vues exceptionnelles quand on s'y rend en téléphérique, et il est visible de très loin. L'occasion de rappeler que les sommets les plus hauts des Pyrénées ne sont pas en France, mais en Espagne. Monter en haut d'un col de haute montagne avec une Porsche, quel que soit le modèle, est toujours un immense plaisir. Ici, le signal qu'on entre dans une zone pastorale, autrement dit une zone où la terre ne peut être cultivée, et rendue aux animaux, qu'ils soient domestiques ou sauvages, est marquée par le passage sur des barrières canadiennes, ces grilles au sol qui empêchent les animaux de passer. À partir de là, on entre dans un autre monde, où tout est dépaysant. Au volant d'une Porsche, on se sent encore plus en osmose totale, c'est du pur bonheur. >>

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement.
Cet encart est élaboré par CITEO.

Ramasser ses déchets : un rôle que chacun peut jouer.

SEULS LES EMBALLAGES ET PAPIERS VONT DANS LES BACS DE TRI

km 259

COL DU TOURMALET ★★

ITINÉRAIRE : D918, col du Tourmalet

Et nous voici en haut du col, à 2 115 mètres. Ou presque. En fait, j'ai pris ma photo juste avant d'arriver au col en lui-même, afin d'éviter les cyclistes, randonneurs et camping-caristes qui se prennent tous en photo à côté du panneau, devenu illisible, ou du cycliste géant qui trône à cet endroit.

La SC n'a bien sûr eu aucun mal à grimper, mais c'est le moment de parler quand même d'un petit défaut qui m'a accompagné pendant tout le voyage : elle tousse un peu à bas régime. Laurent, son propriétaire, me dit qu'elle l'a toujours fait, et que son mécanicien lui a confirmé que c'était normal. Une particularité du 3.1 qui pourrait expliquer qu'il n'a pas été retenu ? Peu probable, et je n'en ai pas le souvenir dans mes précédents essais. Plutôt un réglage un peu trop pointu qui favorise les hauts régimes, et qui pourrait expliquer la santé débordante de cette SC quand on accélère franchement. À voir. Mais on s'y fait sans problème.

km 260

LES LAMAS AU TOURMALET

ITINÉRAIRE : D918, col du Tourmalet

Pour une surprise, c'est une surprise ! Je m'attendais, durant mon voyage, à vous faire une photo avec des vaches au milieu de la route, puisqu'elles circulent en liberté dans les zones pastorales, mais sûrement pas à vous en faire une avec des lamas, qui ont eu la bonne idée de traverser la route juste au moment où je venais de passer le col. Après le bourdon Porschiste dans la Somme, des lamas Porschistes dans les Hautes-Pyrénées ? Renseignement pris, ils sont présents depuis le début des années 2000, à l'initiative d'un éleveur. Ce qui rend la balade encore plus dépaysante. Je ne me suis cependant pas aventuré à demander à l'un d'eux ce qu'il pensait des voitures électriques, de peur qu'il me crache dessus, comme dut le subir le capitaine Haddock.

km 282

HAUTE VALLÉE DE L'ADOUR ★★

ITINÉRAIRE : Col du Tourmalet, D918, La Mongie, vallée de Campan ★, Sainte-Marie-de-Campan, D918, haute vallée de l'Adour

D'un col à un autre, d'une vallée à une autre, les paysages sont tous merveilleux et enchanteurs ! La haute vallée de l'Adour, qui mène au col d'Aspin, n'y fait pas exception, et s'avère être un terrain de jeu parfait pour nos Porsche. J'ai d'ailleurs croisé un groupe d'une dizaine de Porschistes anglais, avec des modernes, dont des GT3, qui avaient l'air de bien s'amuser. Les points rouges que vous voyez à droite, ce sont deux GT3 ! Les réglages de trains de cette SC ont été travaillés pour qu'elle soit particulièrement accrocheuse, et elle l'est. Le train avant n'est jamais erratique, comme cela peut parfois arriver sur ces générations. Au contraire, il est très incisif, et permet d'inscrire l'auto avec facilité, tout en tenant compte bien sûr de l'absence d'assistance, qui oblige à avoir des gestes aussi fermes que précis. Mais le plaisir est là, et les limites repoussées. D'autant que les freins ont du vrai répondant ! >>

D'un col à un autre, d'une vallée à une autre, les paysages sont tous merveilleux et enchanteurs !

COL D'ASPIN ★★★

ITINÉRAIRE : Haute vallée de l'Adour, D918, col d'Aspin

Autre grand classique des Pyrénées, le col d'Aspin est pourtant bien moins haut (1 489 m) que celui du Tourmalet, mais il a des aspects plus sauvages. J'ai cependant dû ruser pour faire cette photo donnant une impression de plénitude et de solitude, car sur le parking, il y avait profusion de camping-cars et de voitures. Le mois de septembre reste très prisé par ceux qui peuvent partir en vacances sans enfants.

Je roule constamment avec le toit ouvert, ainsi que les vitres, la plupart du temps, car il fait assez chaud. Les conditions sont vraiment idéales. Ce matin, à la fraîche, j'ai constaté que la commande de chauffage ne tenait pas, et donc qu'il n'y avait pas la possibilité d'avoir du chaud dans l'habitacle, mais la température étant vite montée, cela ne m'a pas gêné longtemps. Un petit défaut facilement réparable, ou contournable. En attendant de le réparer, Laurent et son épouse m'ont raconté qu'ils bloquaient la tirette avec un objet pour la maintenir en position haute. Il faut aussi du système D, quand on roule en ancienne !

km 317

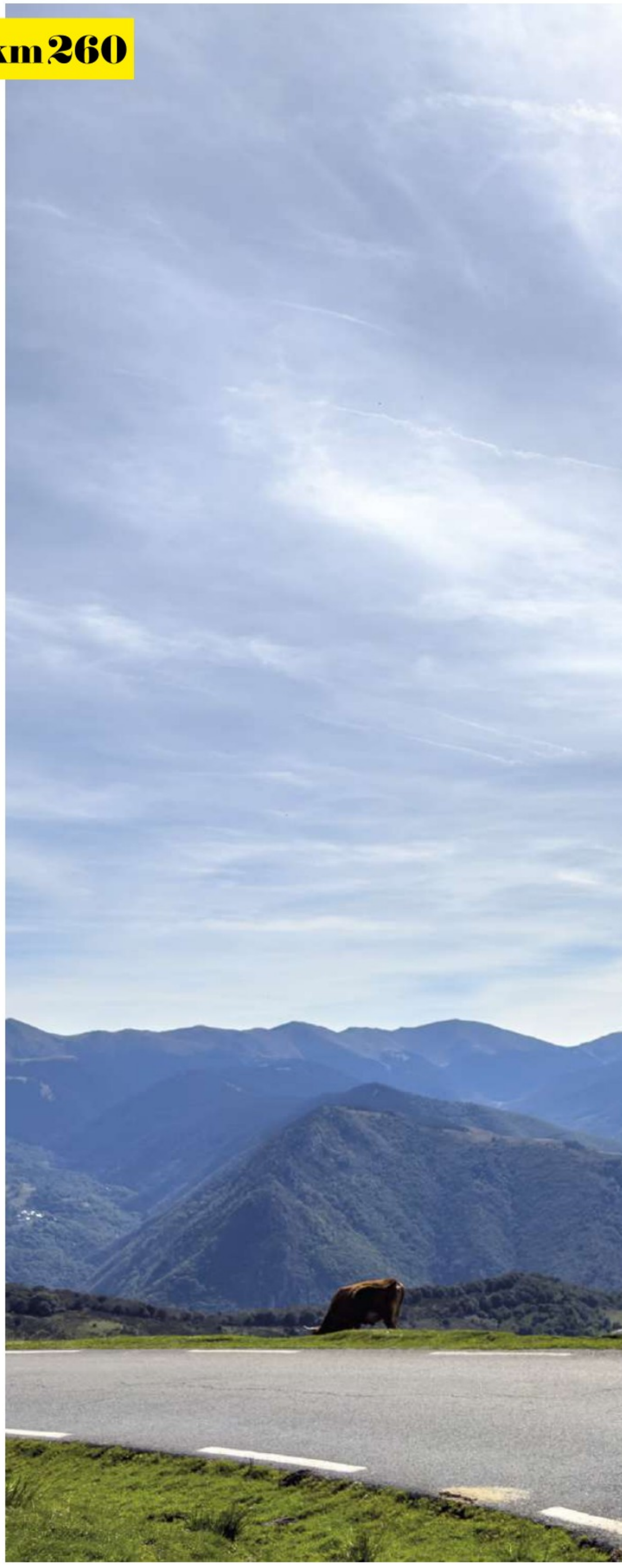
VALLÉE DU RIOUMAJOU ★

ITINÉRAIRE : Col d'Aspin, D918, Arreau, D929, Ancizan, Guchen, Saint-Lary-Soulan, D929, D19, vallée du Rioumajou

Bien moins spectaculaire que les vastes paysages que nous venons de traverser, la vallée du Rioumajou n'en est pas moins pittoresque et charmante. Tantôt, comme ici, le Rioumajou coule dans des passages encaissés, tantôt il coule entre des roches dans des zones plus dégagées.

Je ne vous ai pas encore parlé de la boîte 915, incontournable sujet de conversation quand on parle des 911 de ces générations ! Et comme à chaque fois, je vais vous redire qu'elle peut parfois être fatigante, particulièrement en ville, où il y a souvent un cran à franchir pour rentrer les vitesses, mais qu'elle est capable de se transfigurer dès qu'on l'utilise sportivement. Chaque fois que j'ai accéléré à fond et passé les vitesses à la volée, j'ai été épaté par leur passage rapide et précis. Idem au rétrogradage, où, avec un bon talon-pointe, les rapports inférieurs sont littéralement avalés. La 915 prend vraiment toute sa valeur quand on conduit sportivement, c'est une évidence. Elle a d'ailleurs été conçue dans cet esprit. >>

km 260



La boîte 915 prend vraiment toute sa valeur quand on conduit sportivement, c'est une évidence.

km 338

LAC D'ORÉDON ★

ITINÉRAIRE : Vallée du Rioumajou, D19, D929, Fabian, D929, D177, lac d'Orédon

Dans le massif du Néouvielle (trois étoiles au Guide Vert) se trouve la réserve naturelle de Néouvielle, un paradis pour randonneurs, où se trouvent plusieurs lacs, dont certains sont approchables en voiture, comme ici celui d'Orédon, qui est un lac de barrage. Magnifique, non ?

Plusieurs fois, durant ce voyage, je n'ai pas pu m'empêcher de me souvenir que la SC a été ma première Porsche. À une époque où elle était bien plus abordable que maintenant. Un point que j'évoque chaque fois que je roule en SC (il s'agissait d'une 204 ch, repeinte en jaune), une histoire assez rocambolesque que je ne manquerai pas de vous raconter dans un futur billet. En tout cas, elle aussi, elle avait du son, et les passages le long des murs encaissés étaient déjà un vrai plaisir, comme avec celle-ci !

km 343

BARRAGE DE CAP-DE-LONG ★

ITINÉRAIRE : Lac d'Orédon, D177, barrage de Cap-de-Long

Si l'on continue de monter après le lac d'Orédon, le bout de la route est ici, au barrage de Cap-de-Long et son lac artificiel se trouvant à 2 160 mètres d'altitude ! En hiver, il est pris par les glaces, ce qui doit être encore plus impressionnant. Un peu l'impression d'être au bout du monde, quel bonheur ! D'autant que pour venir là, il faut vraiment avoir l'intention d'y aller : c'est un cul-de-sac (un de plus !), et pas du tout un lieu de passage, même si, bien sûr, en saison, il y a du monde.

Dans les tout petits défauts de notre SC, il y a aussi la pendule qui est en panne, et la ceinture, un peu dure à enfiler, mais franchement, elle est vraiment en parfait état, et surtout en parfaite santé, ce qui fait bien plaisir à voir. Deux jours après ce carnet, Laurent et son épouse ont repris la route avec elle, direction San Sebastian, pour une concentration d'anciennes. Plus elles roulent, mieux elles se portent, nos Porsche, à condition bien sûr de les entretenir avec soin !

km 378

VALLÉE DU LOURON ★

ITINÉRAIRE : Barrage de Cap-de-Long, D177, D929, Fabian, Saint-Lary-Soulan, D25, Sailhan, D225, Azet, Génos, D25, Loudenvielle, D725, vallée du Louron

INDICATIONS DE ROUTE : ne pas rentrer à nouveau dans Saint-Lary, la D25 se trouve à droite juste avant d'entrer dans la ville.

Après être retourné à la civilisation, avec l'incontournable passage par Saint-Lary-Soulan, on passe dans une autre vallée, par le biais d'une route pleine de larges épingles et de vues magnifiques, comme ici sur la vallée du Louron, dont la partie la plus spectaculaire part en cul-de-sac à partir de Loudenvielle (la photo a été prise bien en amont).

Dans la série « quand on roule en ancienne, il faut accepter d'entendre des petits bruits », je remarque que plus il fait chaud, plus le passage des vitesses grince un peu. Cela reste aléatoire, et disparaît en même temps que la température baisse. Je ne compte plus le nombre de sons étranges que j'ai pu entendre dans des anciennes, et qui disparaissent aussi vite qu'ils apparaissent ! Cela fait totalement partie de leurs charmes ! >>

Un peu l'impression d'être au bout du monde, quel bonheur ! D'autant que pour venir là, il faut vraiment avoir l'intention d'y aller !

km 400

MONT ★

ITINÉRAIRE : Vallée du Louron, D725, Loudenvielle, D25, Estarvielle, D618, D130, Mont

Après tant de beaux paysages, il fait aussi du bien de se retrouver dans un joli village, avec de la bonne vieille pierre taillée par l'homme. Nous voici à Mont, sur la très charmante place du village. Ici, il ne faut pas rater l'église Saint-Barthélemy, romane, du XIIe, qui contient des murs entièrement peints au XVIe siècle, et fort bien préservés. Il fait chaud, on doit être autour des 30 degrés, mais je n'en souffre pas vraiment à bord, en continuant d'utiliser le « tout ouvert » comme étant une clim. En revanche, à la longue, le velours de la bande centrale des sièges deviendrait presque un peu inconfortable. En ce sens qu'il tient chaud, et qu'on ne peut y faire glisser le corps quand celui-ci a un peu descendu dans les successions de virages. Il faut un peu se contorsionner pour se repositionner correctement. Bon, je vous raconte cela histoire de chipoter

km 439

GOUFFRE D'ESPARROS ★★

ITINÉRAIRE : Mont, D130, D618, Bordères-Louron, Arreau, D929, Sarrancolin, Hèches, D929, D26, D77, D77a, gouffre d'Esparros

La haute montagne, c'est fini ! Notre voyage nous ramène dans une partie du département très vallonnée, mais bien plus classique, tout en restant fort belle. Le gouffre d'Esparros est un site unique en son genre, par la profusion de concrétions d'aragonite, qui donnent à la visite un air totalement féérique.

J'en profite pour rappeler que l'appellation SC signifie « Super Carrera ». Un peu usurpée, on en conviendra, puisque, lorsque la SC est sortie au millésime 78, elle annonçait la fin de la 911, se présentant comme un compromis entre les 911 2.7 et Carrera 3.0 qu'elle remplaçait. Mais au final, elle a pris une belle revanche, puisque, du rôle de fossoyeuse, elle s'est transformée en sauveuse, la version 3.1 étant un des maillons de la chaîne l'ayant ramenée au sommet.

GROTTES DE GARGAS-NESTPLORIA ★★

ITINÉRAIRE : Gouffre d'Esparros, D77a, D77, D26, Izaux, D929, La Barthe-de-Neste, D938, Tuzaguet, Anères, Saint-Laurent-de-Neste, D938, D710, Mazères-de-Neste, D71, D72, Tibiran-Jaunac, Jaunac, D26, grottes de Gargas

Restons sous terre ! Cette fois, il s'agit de découvrir des grottes contenant plein de représentations de mains humaines, datant de 29 000 à 22 000 ans avant notre ère. Sur une seule paroi, on en compte 137 ! La visite est complétée par celle de Nestploria, un centre numérique dédié à la préhistoire. Il est temps de parler de consommation ! La SC étant dotée d'un gros réservoir, je n'ai pas eu souvent à remettre de l'essence ! Il semblerait que j'ai consommé autour des 14 litres aux cent, ce qui semble vraisemblable en considérant que la grande majorité du parcours est constituée de virages et de montagne, avec de nombreuses relances. Même sans taper dedans, forcément, on fait monter la conso… >>

Il a une vraie santé, ce moteur ! Il donnerait presque des regrets… Quand on pense qu'il n'a jamais été officiellement commercialisé !

km 471

LES BARONNIES ★, CHÂTEAU DE MAUVEZIN

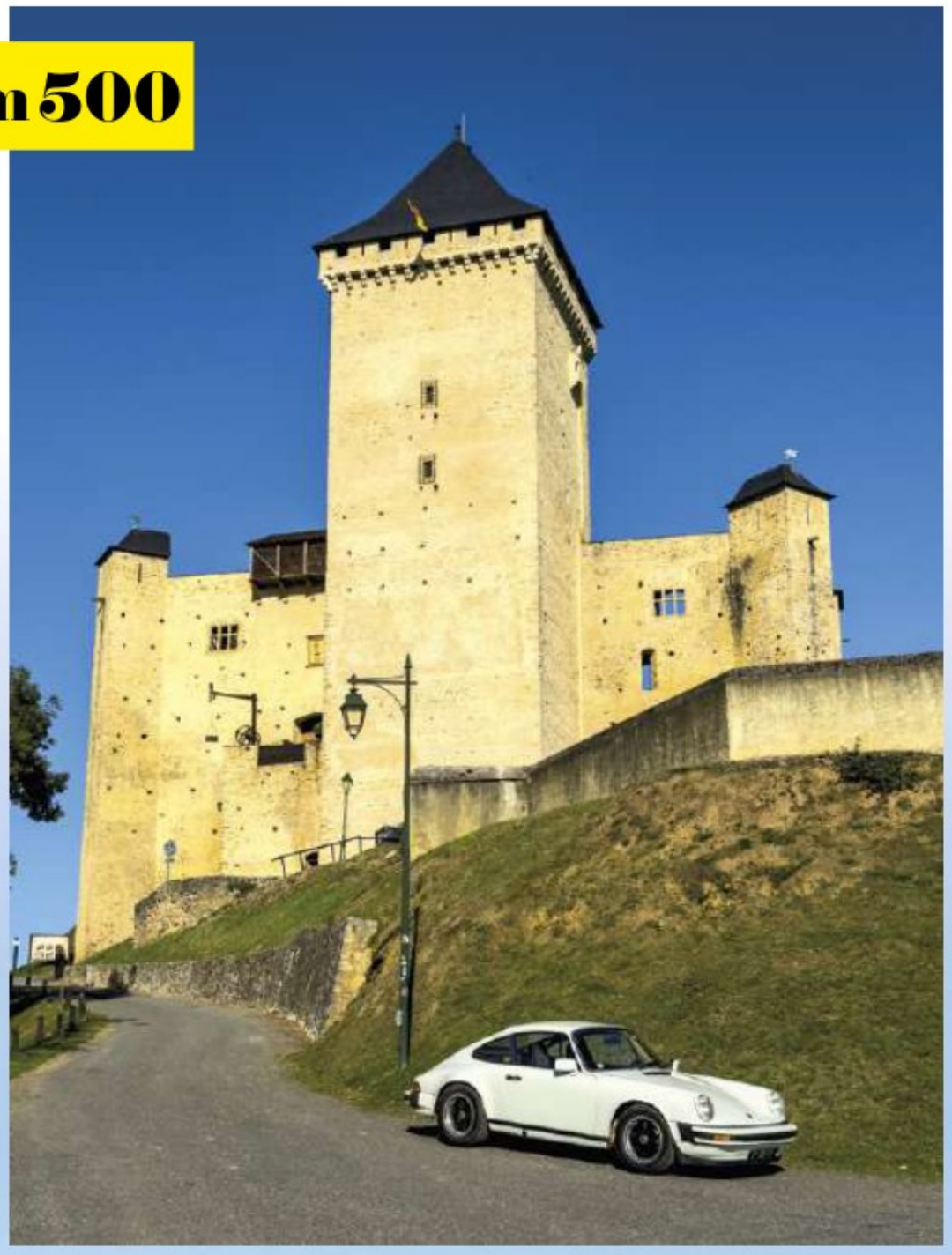
km 500

ITINÉRAIRE : Grottes de Gargas, D26, Aventignan, Montégut, Nestier, Anères, Bizous, D26, route sans nom, Montoussé, D142, la Barthe-de-Neste, D929, D929a, D938, Capvern, Mauvezin

INDICATIONS DE ROUTE : au panneau d'entrée de Bizous (où vous ne manquerez pas de faire un bisou à votre passagère ou passager !), poursuivre tout de suite à gauche la D26 vers Montoussé. Puis, au panneau d'entrée Montoussé, prendre à droite la route sans nom qui vous fera entrer dans le village.

Ce qui est merveilleux, entre autres, dans ce département, c'est que, où que vous soyez, les Pyrénées ne sont jamais loin. Cela ressemble un peu à une lapalissade, me direz-vous, mais la fameuse chaîne est constamment là, en toile de fond, comme en témoigne cette vue prise du très beau château de Mauvezin, d'où l'on protégeait la Bigorre au XIVe siècle. Nous sommes ici au cœur des Baronnies, magnifique partie vallonnée du département, rappelant un peu le Gers. Et de là, on a une vue magnifique sur les Pyrénées, dont le fameux pic du Midi de Bigorre.

Elles sont belles, ces Caisses G, non ? Tant décriées lors de leur sortie fin 1973, cette génération de 911 avec les fameux pare-chocs à soufflets, produite jusqu'en 1989, fait aujourd'hui partie des préférées de tout passionné. Bien sûr, chaque génération a ses irréductibles, mais plus le temps passe, plus je les aime, ces Caisses G…



km 538

TARBES

ITINÉRAIRE : Mauvezin, D938, Abbaye de l'Escaladieu, D938, D20, Cieutat, D120, Orignac, D5, Luc, Oueilloux, Mascaras, Calavanté, Laslades, D21, Sarrouilles, Tarbes

Fin du voyage ! Que c'était beau, que c'était bien ! Et comme j'ai bien fait de patienter pour avoir ces conditions météo parfaites ! Au final, le fait d'avoir débuté dans le gris, et de poursuivre sous le ciel bleu, a permis de donner deux aspects du département, et de montrer que certaines parties sont tout aussi belles lorsqu'il ne fait pas beau. En tout cas, je n'ai jamais été déçu de ce beau voyage aux confins de notre pays. Encore un département magnifique, qui donne vraiment envie, et qui offre un plaisir infini au volant de nos Porsche !

La très bonne surprise vient de la SC 3.1, totalement inconnue, et dont le moteur mérite vraiment d'être découvert. Honnêtement, il donnerait presque des regrets, car ce choix aurait donné un regain d'intérêt plus fort encore à la SC. Il a une vraie santé, ce 3.1 ! Quand on pense qu'il n'a jamais été officiellement commercialisé, et que certains exemplaires roulent peut-être sans même être identifiés en tant que tels (mais combien avec le vrai moteur d'origine ?), cela interpelle. Un immense merci à Laurent Gourlaouen pour m'avoir permis de redécouvrir cette rareté, et surtout pour offrir à nos lecteurs la possibilité d'en prendre connaissance ! ■

LES RÈGLES DU JEU

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

ET SI C'ÉTAIT LA VÔTRE ?

Vous avez envie de voir votre Porsche dans un carnet de voyage ? C'est tout simple, il suffit de nous écrire (mjoly@flat6editions.fr) avec deux ou trois photos de votre Porsche, et peut-être aurons-nous l'opportunité de l'emmener faire un beau voyage. L'occasion de la faire rouler, et de l'immortaliser pour la postérité !

GUIDE D'ACHAT

911 CARRERA 3.2 TURBO-LOOK

Un petit air de Speedster

VOICI L'UNE DES PORSCHE LES PLUS SINGULIÈRES DES ANNÉES 80. RARE, ÉLÉGANTE ET PARFOIS MÉCONNUE, ELLE FAIT PARTIE DE CES MODÈLES QUI FASCINENT LES PASSIONNÉS ET LES COLLECTIONNEURS. BIENVENUE À BORD DE LA 911 CARRERA 3.2 TURBO-LOOK !

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

UNE OPTION PLEINE DE PARADOXES

Il y a des options et des appellations qui suscitent de la fascination dans le petit microcosme Porsche. La notion de « Turbo-look » en fait indéniablement partie. Ajoutez-y la mention « Usine », et vous ne ferez que piquer un peu plus la curiosité de vos interlocuteurs. À l'orée des années 80, Porsche commercialise pour la première fois sa 911 Carrera avec cette étrange option « Turbo-look », qui consiste purement et simplement en une conversion esthétique d'une Carrera en 911 Turbo. C'est-à-dire avec les ailes larges, le châssis et si vous le souhaitez, l'aileron arrière de la 911 Turbo. Le tout, en conservant le moteur 3,2 litres d'une Carrera. Je n'étais pas né à l'époque, mais je suis curieux de savoir comment a été reçue cette drôle d'option, qui peut donner l'impression de proposer le plumage sans le ramage. On pourrait critiquer la Carrera 3.2 Turbo-look en disant qu'elle n'a « que de la gueule » et pas grand-chose dans le ventre. Mais est-ce vraiment le sujet ? C'est pourtant l'un des plus grands paradoxes du monde Porsche. D'un côté, les Porschistes veulent toujours le meilleur, le plus puissant, le plus technologique, et sont capables de renoncer à l'achat d'une 991 Turbo moderne sous prétexte que « ce n'est pas une Turbo S ». Autrement dit, qu'il lui manque quelques chevaux-vapeur dont ils ne constateront même pas l'absence. De l'autre, les Porschistes apprécient particulièrement ces versions de 911 qui magnifient l'esthé-

Les ailes arrière gagnent 12 cm de largeur.

Les jantes sont en 16 pouces, et on remarque les disques percés.

Vu sous cet angle, on pourrait presque croire que notre cabriolet est un Speedster.

tique d'un modèle, même si elle vient pénaliser la performance pure. Tout cela pour dire que la Turbo-look attire essentiellement pour son allure. Et également par sa rareté. Elle représente un peu les balbutiements du département Exclusive, plus connu désormais sous le nom de Sonderwunsch, et cette option fort coûteuse a été finalement assez peu diffusée. Les chiffres officiels de production n'ont jamais été dévoilés, mais on estime qu'entre 1984 et 1989, Porsche aurait produit 1 397 coupés, 559 Targa et 1 684 cabriolets, une bonne moitié de cette production ayant été expédiée aux États-Unis. L'exemplaire que vous avez sous les yeux, en provenance du pays de l'Oncle Sam, est donc une vraie rareté.

SON ATOUT, SA LIGNE

Elle a belle allure dans sa robe noire avec un intérieur gris, presque blanc. Avec ses ailes élargies, elle affiche bien plus de prestance, une silhouette plus musculeuse que la Carrera « de base ». Ses suspensions légèrement rabaissées (–12 mm) lui donnent par ailleurs une assise plus campée. La capote n'est pas des plus élégantes, mais lorsque vous décapotez et que vous installez le couvre-capote, elle devient vraiment craquante, ce qui ne fait que mettre en valeur ses lignes.

Pour l'occasion, nous sommes accompagnés d'Étienne Chatry, le responsable commercial de l'Atelier Gobin, un spécialiste indépendant installé à proximité de Poitiers, qui vient de réaliser >>

UN PEU D'HISTOIRE

Le Turbo-look ayant été proposé dès 1984, nous revenons un peu en arrière pour vous conter l'histoire des Turbo-look tout au long de la carrière de la Carrera 3.2. Nous balaierons donc à la fois les versions en boîtes 915 et les versions en boîtes G50.

C'est à l'automne que la 911 SC est remplacée par la 911 Carrera 3.2. En conservant l'alésage à 95 mm et en accroissant la course à 74,4 mm, Porsche porte la cylindrée à 3 164 cm³. L'injection et la cartographie d'allumage sont gérées par un relais DME. L'injection est une L-Jetronic conçue par Bosch. Le taux de compression de 10,3 : 1 permet de dégager une puissance de 231 ch à 5 900 tr/min et 284 Nm à 4 800 tr/min. Les versions américaines et japonaises sont équipées d'une version un peu différente avec un taux de compression de 9,5 : 1, capable de rouler avec un indice d'octane de 91. En conséquence, la puissance est réduite à 207 ch à 5 900 tr/min et le couple plafonne à 260 Nm à 4 800 tr/min. Le carter de tous les moteurs 3,2 litres a été renforcé. Le moteur est également équipé de tendeurs de chaînes améliorés, reliés au circuit d'huile. La boîte reste une 915, mais elle arrive un peu en bout de course. Pour garantir son bon refroidissement, les ingénieurs ont ajouté un radiateur d'huile auxiliaire à l'avant. La Carrera est disponible d'entrée de jeu en versions Coupé, Cabriolet et Targa. Venons-en au sujet qui nous intéresse : l'option Turbo-look. Elle est proposée au catalogue dès 1984 et permet aux clients de commander une Carrera avec le look d'une Turbo. L'option est disponible avec, ou sans l'imposant aileron de la Turbo. Cette option inclut le châssis de la 911 Turbo. On retrouve donc les suspensions, les étriers à quatre pistons, les disques ventilés et percés de 304 mm et 309 mm à l'avant et à l'arrière respectivement (contre 282,5 mm et 290 mm pour une Carrera 3.2 normale), ainsi que les jantes Fuchs forgées en 16 pouces contre 15 pouces pour la version normale, toutes ces pièces étant empruntées à l'identique à une Turbo. Les dimensions des pneus sont également en hausse : 205/55 VR 16 à l'avant et 245/45 VR 16 pour la Turbo-look, contre 185/70 VR 15 et 215/60 VR 15 de série pour la normale. Elles sont également rabaissées de 12 mm. Cela dit, les barres de torsion et les barres stabilisatrices sont celles d'une Carrera 3.2 normale. Bien sûr, vous avez également les ailes élargies à l'avant (+6 cm) et à l'arrière (+12 cm), ainsi que le spoiler en polyuréthane au bas du bouclier avant. Les clients pouvaient choisir d'avoir la Turbo-look avec, ou sans l'aileron arrière. Cette option sera commercialisée tous les ans sans évolution, si ce n'est de régulières hausses de prix. En dernier lieu, l'intérieur ne change pas et reste celui d'une « simple » Carrera. Vous avez certainement noté que l'exemplaire qui illustre ces lignes date de janvier 1988, il fait donc partir du millésime 1988. Il convient donc d'apporter des précisions sur les Carrera 3.2 dites « G50 ». C'est au cours du millésime 1987 que cette évolution majeure de la Carrera 3.2 fait son apparition. Les clients se plaignaient depuis longtemps d'une boîte 915 un peu en bout de course, qui manquait de précision et accusait une certaine fermeté. Avec la boîte G50 fournie par Getrag, la Carrera 3.2 s'offre un nouveau souffle et une meilleure homogénéité. Des synchros signés Borg-Warner équipent cette boîte, qui est à la fois renforcée par rapport à la 915, mais également plus facile à manier et plus précise. La marche arrière est désormais située en haut à gauche. Notons également que l'embrayage est dorénavant à commande hydraulique. L'arrivée de la nouvelle transmission impose également l'usage d'un nouveau tube d'essieu arrière. Une autre évolution est apparue au millésime 1987, et elle concerne la motorisation. À compter de ce millésime, les versions US catalysées bénéficient d'une évolution afin de fonctionner également au Super 95, ce qui leur permet de produire 217 ch à 5 900 tr/min, et 265 Nm à 4 800 tr/min. En matière de prix, le choix du Turbo-look avait un impact assez notable. Si l'on s'en tient aux données d'avril 1988 pour un cabriolet, une version non Turbo-look vous aurait coûté 92 500 deutsche marks (DM). En comparaison, la version Turbo-look sans aileron coûtait 119 850 DM, et 121 850 DM pour la version avec aileron.

La ligne de la capote a un peu vieilli. Avec ses ailes élargies de 6 cm, l'avant est plus trapu. Ces ailes larges sont le principal argument qui faisait craquer les clients. Et pourtant, elle est moins performante.

d'importants travaux de restauration sur l'exemplaire qui illustre ces pages. Comme le dit Étienne, *« le cabriolet Turbo-look est un Speedster que vous pouvez utiliser pour emmener les enfants. »* Et il n'a pas tort : vous avez ici de vrais sièges arrière et une vraie capote électrique. La perspective d'avoir un « quasi-Speedster » pour une fraction du prix, et avec la possibilité de l'utiliser facilement, ne fait qu'enrichir l'argumentaire.

L'intérieur est clinique, il sort de restauration. Cette couleur Gris Lin, presque blanche, apporte beaucoup de luminosité et tranche joliment avec la carrosserie noire et les jantes assorties. Ça fait du bien d'avoir un peu de lumière. À bord, il n'y a cependant pas de surprise particulière : c'est robuste, sans fioritures, un peu austère… mais ça fonctionne. Mention spéciale aux ingénieurs qui bricolaient encore un peu et qui ont eu l'étrange idée de glisser des boutons un peu n'importe où. En effet, si c'est votre première fois à bord d'une caisse G Cabriolet, vous risquez de ne jamais réussir à décapoter. Le bouton est plaqué dans un coin sous le tableau de bord, c'est assez étrange. Et c'est également le témoignage d'une autre époque chez Porsche, où l'on n'avait pas encore les moyens de payer un technicien uniquement pour décider où placer les boutons, et un autre pour s'assurer qu'ils fassent un bruit bien Porsche.

Au démarrage, le moteur donne de la voix. Une voix claire, métallique, rauque, qui sent bon le refroidissement par air et l'atmosphérique. Une sonorité encore plus présente grâce à la présence d'un >>

DES TEINTES QUI FONT L'HISTOIRE

Par Dominique Maroni

1988, avant-dernier millésime de la Série G. Une saga qui a débuté en 1974 et dont les derniers épisodes peinent à convaincre. Les chiffres de vente de la 911 Carrera 3.2 sont revenus à un seuil historiquement bas. Les choix de Peter Schutz, PDG de la marque allemande, sont contestés. Contraint de quitter son fauteuil le 31 décembre 1987, il restera pour la postérité le sauveur de la 911. Ce n'est pas rien ! C'est sous son autorité qu'est née en 1984 l'option « Turbo-look » package (M 491) de la Carrera. Un (joli) ersatz de la 911 Turbo dont les clients américains étaient privés (non homologuée de 1980 à 1985).
Durant les quinze millésimes de la 911 Série G, les nuanciers ont connu deux « périodes », si l'on reprend une formule picturale. 1974-1978 : la période « Couleurs vives unies ». Une poursuite des nuanciers couleurs de la 911 Type F, avec l'addition de verts et de bleus flashys. 1979-1989 : la période de « L'essor des teintes métallisés. » Avec de subtils camaïeux de brun, cuivre, bordeaux, bleus et verts. Un véritable casse-tête pour les distinguer.
Blanc Grand Prix, Rouge Indien et Noir (700) restent les trois teintes inamovibles au fil des quinze années.
Le millésime 1988 (911 du Guide d'Achat) offre un nuancier avec 18 références. Avec quelques pépites qui ont su traverser le temps. Vert Roche métallisé (699) présent sur la liste des PTS en 2025-2026. Un vert-gris subtil associé le plus souvent au cuir Gris-Vert pour donner une très jolie combinaison ! Bleu Diamant métallisé, célèbre pour être la parure de la Carrera 3.2« Jubilé » 1988. Cassis métallisé (Cassisrot metallic). Proche du Silver Rose metallic de la 944 Turbo S dont je suis très fan. Bleu Vénitien métallisé que l'on confond souvent avec Bleu de Prusse métallisé. Et puis, Jaune Citron (Limonengelb-Summer Yellow). Un jaune pâle iconoclaste dans cet assortiment de teintes métallisées très sages. Je pourrais vous parler de Rouge Cerise croisé sur une Carrera 3.2 suisse lors de la Fête des Classics. Original et très seyant, mais qui s'en souvient ? L'histoire chromatique de Porsche est si riche. Pour notre plus grand plaisir !

MILLÉSIME 1988

COLORIS EXTÉRIEURS

TEINTES UNIES
- Noir
- Blanc Grand Prix
- Rouge Indien
- Jaune Citron
- Beige Céramique
- Bleu Turquoise

TEINTES MÉTALLISÉES
- Vert Lagune
- Vert Roche
- Brun Nougat
- Brun Expresso
- Bleu Diamant
- Bleu Marine
- Bleu Vénitien
- Cassis
- Gris Argent

COLORIS INTÉRIEURS

CUIR/SIMILICUIR
- Noir
- Brun
- Bleu
- Rouge Bordeaux
- Gris-Vert
- Lin

CUIR SPÉCIAL *
- Gris Argent (911 Jubilé)
- Caramel
- Bleu Venise
- Rouge Lipstick
- Champagne (avec moquette assortie)

VELOURS TENNIS
- Noir/Blanc
- Brun/Blanc
- Bleu/Blanc
- Rouge Bordeaux/Blanc
- Gris-Vert/Blanc

FLANELLE TENNIS
- Anthracite
- Brun
- Bleu
- Rouge Bordeaux
- Gris-Vert

TISSUS « PORSCHE »
- Noir
- Brun
- Bleu
- Rouge Bordeaux
- Gris-Vert

***« Cuir Spécial ».** Une option inédite découverte sur le nuancier officiel, comportant le cuir Rouge Lipstick disponible aujourd'hui en « Leather to Sample ». Nuancier Porsche WMAP 7/87- 911-911 Turbo-928S4

Vous profitez du légendaire alignement de cinq compteurs, avec compte-tours central.

Vous ne le voyez pas, mais le bouton d'ouverture de la capote est caché sous les compteurs, au-dessus du Neiman.

La couleur Gris Lin offre beaucoup de lumière à un habitacle qui, initialement, reste austère.

Il y a bien une boîte à gants, cachée derrière ce panneau.

La boîte G50 est plus précise et plus facile à manier qu'une boîte 915.

En roulant, vous sentez clairement l'apport du châssis de Turbo. Elle est plus stable, plus posée. Dans les grandes courbes, c'est un régal.

échappement Scart. Je suis généralement très critique envers les pots non d'origine, que je trouve souvent trop bruyants ou dénaturant la sonorité des flat six, car bien souvent, ils ne comprennent pas la différence entre bruit et musique. Mais cette fois, je n'aurai que des éloges à faire : ce pot magnifie la sonorité de la 3.2, lui donne plus de présence tout en restant naturelle. Un beau coup de force.

L'échappement reste celui d'une Carrera.

DE LA POIGNE ET DE LA VERVE

Mais revenons au sujet. Il fait plutôt frais à Neuville-de-Poitou le matin de notre essai, et la mécanique est encore froide. Une double combinaison qui vous garantit des passages de rapports virils. Cela ne manque pas : à froid, le maniement de la boîte, même s'il reste précis, n'est pas des plus faciles. Nous sommes à bord d'un exemplaire produit en janvier 1988, il est donc muni de l'excellente boîte G50 qui a rendu la Carrera 3.2 plus facile à vivre, avec une boîte moins ferme et plus précise. Néanmoins, n'oublions pas qu'il s'agit d'une auto de 47 ans, il y a donc des bases à respecter et à froid, ce sont des boîtes qui vous paraîtront fermes malgré tout. À peine le temps d'y penser que je fais craquer la deuxième au premier rétrogradage, juste histoire de me rappeler qu'il vaut mieux prendre son temps. Ce n'est rien, ça ne m'arrivera qu'une fois, il fallait juste le temps de retrouver le coup de main.

Le pédalier est typique d'une vieille 911. Sur mon premier talon-pointe, je finis le pied dans la moquette du tunnel central, et l'accélérateur me regarde avec l'air de dire : « Bah, qu'est-ce que tu >>

L'AVIS DE MARC JOLY

LE PREMIER ESSAI

J'avais déjà eu, à plusieurs reprises, l'occasion de conduire des Carrera 3.2 en version Turbo-look, mais plutôt brièvement, et dans le contexte de séances photos. Mais la première vraie fois où j'ai pris le temps d'en essayer une de manière complète, c'était en novembre 2001, avec une météo épouvantable. Un exemplaire de seulement 28 000 kilomètres m'était confié par le garage SWS, en Allemagne, et nous avons dû attendre le début d'après-midi pour que la pluie se calme un peu. Les routes étaient glissantes, remplies de feuilles mortes, il ne faisait pas bien chaud, mais dans la série « On ne fait pas des métiers faciles », il m'a bien fallu, à un moment donné, y aller. J'avais même prévu de la chronométrer, ce que j'ai d'ailleurs fait, sans difficultés particulières (mais avec des résultats peu significatifs), parce que, justement, l'avantage d'une 3.2 Turbo-look, c'est sa motricité, contrairement à une vraie Turbo. J'avais donc relevé un comportement excellent, malgré la pluie, la Turbo-look affichant une certaine insolence dans ces conditions. Pas du tout perturbée par la faible adhérence. En revanche, je me souviens que j'avais eu du mal à « taper dedans » comme je pouvais le faire dans le cadre de certains essais. Je l'avais trouvée un peu lourde et paresseuse, n'incitant pas à la gaudriole. Très agréable, facile à conduire (si on veut bien oublier la lourdeur de la direction dans les virages serrés), mais au tempérament assez peu sportif. Me revinrent alors les fameuses paroles de Paul Frère, qui, dans son livre, *Éternelles Porsche 911*, avait critiqué cette version, parlant d'illogisme technique. Il avait raison, en tant qu'ingénieur, mais tort vis-à-vis des passionnés, qui, eux, ne voyaient dans cette version que son esthétique. Voici d'ailleurs comment j'avais conclu cet essai paru dans notre n° 130, de décembre 2001, dans une rubrique intitulée « Sensations de conduite », qui préfigurait nos futurs guides d'achat :

« En conclusion, il est évident que l'atout numéro un d'un Turbo-look, c'est son look, justement. À la limite, ceux qui aiment cette version n'ont même pas besoin d'avoir confirmation qu'elle est moins performante qu'un modèle normal. Sa beauté leur suffit. Et nous n'avons aucune envie de les contredire. L'amour des Porsche ne se résume pas à la sortie d'un chrono, loin de là ! Amoureux de Turbo-look, ne changez rien, et n'écoutez de toute façon que votre cœur d'esthète ! »

AVEC LE RECUL

Il faut rendre à César ce qui lui appartient ! C'est l'intérêt suscité par la version Turbo-look de la 3.2 qui a donné l'envie à Porsche de retenter l'expérience sur la 964, puis la 993, puis toutes les 911. La 3.2 Turbo-look est la première de l'histoire, et il faut lui rendre hommage pour cela ! Sauf que, si l'on analyse la situation de plus près, on constatera que tous les Turbo-look suivants ont été proposés sans aileron ! Et c'est justement là-dessus que je souhaitais conclure. Si je devais acheter une 3.2 Turbo-look aujourd'hui, ce serait absolument un exemplaire sans aileron. Ce qui lui offre cette fois une vraie gueule, bien originale. Autant, un Turbo-look avec aileron pourra entrainer des critiques, du style « oui mais ce n'est pas une vraie Turbo », autant un autre sans aileron suscitera un véritable intérêt. Ce n'est bien sûr que mon avis, je ne vous oblige pas à le partager. En revanche, évitez toutes les contrefaçons, même s'il faut en payer le prix fort. Quand on voit qu'aujourd'hui, la cote est très proche de celle d'une vraie Turbo, il y a quand même là quelque chose qui cloche…

On est dans une vraie 911, avec son pédalier décalé, sa sonorité décalée, et une direction qui exige de la poigne.

Cette rare couleur Gris Lin tranche à merveille sur la carrosserie noire. Mais attention aux jeans bleus !

fous ? » Pas de doute, on est bien à bord d'une 911 de la vieille époque, avec ces pédaliers au sol, pas tout à fait dans l'alignement du volant. Il y a peu d'espace entre le frein et le tunnel de transmission, et la pédale de frein est placée si haut qu'il faut vraiment mordre dedans pour espérer réussir un talon-pointe. C'est réservé aux allures soutenues.

Nous arrivons sur une petite route avec de longs virages offrant une belle visibilité, sans enchaînements trop sinueux. Le terrain de jeu idéal pour une Turbo-look, dont les ailes élargies sont censées lui offrir plus de stabilité, tandis que les gros freins et les suspensions issus de la Turbo garantissent eux aussi mordant et rigueur. On ne roule pas assez vite pour tester les limites de la caisse, mais je sens d'emblée qu'elle est bien posée au sol et surtout, très bien réglée. Je n'en suis pas à ma première caisse G, donc je commence à sentir les différences de comportement d'un exemplaire à l'autre – et celle-ci est particulièrement saine. Comme le dit Étienne, qui m'accompagne : *« Il n'y a pas une seule Carrera 3.2 réglée pareil qu'une autre »*, donc il est difficile de généraliser à partir d'un exemplaire. Mais au risque de me répéter, celle-ci fait vraiment partie des bonnes élèves et cela met en confiance. Ce comportement s'accompagne d'une superbe sonorité qui régale les oreilles. Le moteur est lui aussi en pleine forme, et même s'il a un peu plus de poids à tracter avec la carrosserie Turbo-look Cabriolet, il s'en sort fort bien, et à aucun moment je ne me suis senti dans une trapanelle. Une petite précision s'impose : nous sommes en présence d'une version américaine, dont le moteur catalysé produit 217 ch, contre 231 ch pour les versions euro- >>

C'est la 911 ancienne parfaite pour le week-end. Élégante, pleine de vie, et diablement authentique.

Un grand merci au Château de Montreuil-Bonnin

C'est à l'intérieur des remparts du Château de Montreuil-Bonnin, au cœur de la Vienne, que notre séance photo avec la Carrera 3.2 a été réalisée. Dominant la vallée de la Boivre, ce château médiéval, classé Monument historique depuis 1840, fut jadis une place forte stratégique des comtes de Poitou. Son imposant donjon du XIII[e] siècle, ses remparts comme son pont-levis admirablement conservés témoignent d'un riche passé. Désormais, le château de Montreuil-Bonnin est un lieu ouvert au public. Il propose aujourd'hui des visites, des hébergements atypiques, ainsi que des prestations pour événements privés, mariages, tournages ou shootings. Une adresse unique pour les amateurs d'histoire et de demeures de caractère. Nous adressons nos plus vifs remerciements aux propriétaires pour leur accueil chaleureux et la mise à disposition de ce site exceptionnel.

Château.montreuilbonnin@hotmail.com
www.chateaumontreuilbonnin.fr
06 45 10 65 04

péennes de la même époque. Pour ne rien arranger, le pauvre a du pain sur la planche, car le Cabriolet Turbo-look est l'une des 911 les plus lourdes de l'époque. Son poids est estimé à 1 280 kilos, contre environ 1 160 kilos pour un coupé normal. Pour l'époque, c'est quand même plutôt lourd et pour autant, vous n'avez pas l'impression de manquer de puissance. Est-ce un problème d'avoir un moteur de 217 ch ? Franchement, non. Il faudrait vraiment sauter d'une version à l'autre pour sentir une différence, ce qui n'est pas le cas ici, surtout avec un moteur aussi vif et réactif.

Reste le plus gros défaut de la 3.2 : son manque de modernité. L'absence de direction assistée, combinée à des pneus généreux, en fait une vraie camionnette lors des manœuvres. Un conseil : lancez la voiture, même à très faible allure, pour faciliter les braquages, car tourner les roues à l'arrêt est un vrai chemin de croix. Et pourtant, je ne pense pas avoir des bras de biquette. Mais cette absence d'assistances, c'est aussi ce qui fait tout le charme une fois en route. Elle demande de l'engagement, vous ressentez la connexion directe entre vos bras et les roues. Elle se place facilement, sans broncher. Vous profitez de la sonorité, de l'énergie du six-cylindres, et le châssis large gomme en grande partie le caractère parfois flou du train avant, la rendant plus docile.

LES PLUS
- Qualités du châssis (freinage, stabilité)
- Une sorte de Speedster confortable

LES MOINS
- Le poids pénalise les performances
- Difficile de distinguer une vraie d'une fausse
- La cote est très élevée

LE MEILLEUR DE DEUX MONDES

Sur la route qui nous ramène en direction de l'Atelier Gobin, je continue à m'étonner de la bonne santé de cette 3.2, qui envoie du son, avale les virages à belle allure, tandis que l'air s'est adouci en cet après-midi. Et j'en profite pour tirer le bilan : malgré un poids plus élevé, la Carrera 3.2 Turbo-look est une vraie machine à sensations, avec une saveur d'ancienne. Elle demande de l'attention, certes, mais elle vous le rend très bien en plaisir de conduite. Le cabriolet, particulièrement, permet de profiter un peu plus de l'auto lorsque la météo est favorable, ce qui en fait une très chouette voiture de week-end. Et les propos d'Étienne Chatry me reviennent en tête : c'est comme si vous rouliez en Speedster, mais avec le côté pratique en plus. Vous pourrez emmener les enfants, vous avez une vraie capote, un minimum de confort. Alors oui, ce n'est pas une auto que vous aurez envie de sortir en plein hiver et je pense que ce n'est plus vraiment sa philosophie. Mais une ancienne aussi classe, bien posée par terre, avec une si belle sonorité et cet aspect collector, c'est tout de même le genre de proposition qui s'étudie sérieusement. ■

Un grand merci à l'Atelier Gobin pour le prêt de cette auto et sa disponibilité lors de notre reportage. L'auto est à vendre et sera exposée sur son stand au Salon Rétromobile 2026, du 28 janvier au 1er février 2026.

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Philippe est l'heureux propriétaire de l'exemplaire qui illustre notre guide d'achat : *« Il s'agissait de ma toute première Porsche. Je n'avais jamais possédé de modèle récent auparavant. À l'époque, je conduisais une Audi RS3 pour mes trajets quotidiens, mais je trouvais cette voiture un peu trop fade. J'ai donc eu envie d'une ancienne, pour le plaisir de la conduite le week-end. C'est le père d'un ami, passionné de Porsche et basé à Paris, qui m'a aidé à importer cette 911 depuis Beverly Hills. Je cherchais un cabriolet Turbo-Look Usine, et ne trouvant pas mon bonheur en Europe, j'ai décidé de me tourner vers le marché américain. Je tenais absolument à cette configuration cabriolet Turbo-Look. J'ai longtemps hésité entre une 964 et une Type G. Je voulais impérativement un Turbo-Look, car je souhaitais quelque chose qui sorte de l'ordinaire. Mon rêve absolu, c'était la 964 Turbo 3.6, mais elle reste très rare et hors budget. L'importation a pris près d'un an, en pleine période de Covid. Une fois le véhicule arrivé à Paris, il a été mis en conformité avant que je puisse enfin en prendre possession. Ce qui m'a immédiatement surpris, c'est la facilité de prise en main. Malgré son âge, la voiture est d'un abord assez simple.*

Par la suite, j'ai entrepris une restauration assez poussée. J'aime que tout soit impeccable, alors autant aller jusqu'au bout : la carrosserie a été refaite, tout comme la sellerie. La capote, elle, est restée d'origine, et j'en ai profité pour européaniser complètement l'auto. Je l'utilisais essentiellement les week-ends et durant les vacances. Le plus long trajet que j'ai réalisé avec, c'est un Biarritz - Cap Ferret. Sinon, je privilégiais de petites balades de 200 kilomètres dans le Pays basque, un terrain de jeu parfaitement adapté à ce type de voiture. Ce qui fait le charme de ces anciennes, c'est qu'on n'a pas besoin de rouler vite pour se faire plaisir. Contrairement aux modèles très modernes, où on se retrouve déjà largement au-delà des limites légales dès le deuxième rapport…

Avec la 3.2, on ressent chaque transfert de masse, on fait véritablement corps avec la machine. La boîte de vitesses est étonnamment douce et précise. Je m'attendais à quelque chose de plus exigeant, mais au contraire, tout passe sans effort. Même la capote électrique m'a surpris, je m'attendais à ce que ce soit une capote manuelle.

Le seul vrai point faible, ce sont les manœuvres : sans direction assistée, cela peut vite devenir pénible. Mais une fois lancée, la voiture se montre agile et facile à emmener.

J'ai finalement décidé de m'en séparer, car j'ai d'autres projets automobiles en tête… et je ne peux pas tout mener de front. »

GUIDE PRATIQUE

LA COTE

Comme pour toutes les Carrera 3.2, elle est orientée à la hausse. Lors de notre dernier pointage en mai 2025, nous observions une hausse de 4 000 € à 5 000 € sur l'année, ce qui positionnait une Carrera 3.2 Cabriolet G50 normale en cote Flat 6 à 65 000 €, et jusqu'à 101 000 € en parfait état. En ce qui concerne les Turbo-look « Usine », on estime que la cote est environ 40 % plus élevée que pour une Carrera 3.2 normale. Cela positionne la cote Flat 6 à 91 000 €, et la cote du parfait état à 141 400 €. L'exemplaire qui illustre ces lignes est à vendre pour 130 000 € après avoir fait l'objet d'une restauration assez importante. Il est donc dans la fourchette haute, à juste titre.

2020	2021	2022	2023	2024	2025
69 000 €	71 000 €	78 000 €	84 000 €	85 000 €	91 000 €

L'ENTRETIEN

L'entretien d'une 3.2 Turbo-look peut s'avérer un peu plus cher que celui d'une Carrera normale en raison du prix des pièces, notamment au niveau des trains roulants. Pour la mécanique, il n'y a aucune différence.
Exemple des différents tarifs d'entretien pour la 3.2 Turbo-Look Usine chez un spécialiste indépendant (le remplacement des pièces inclut la main-d'œuvre) :
- Petit entretien 500 € TTC
- Grand entretien 850 € TTC
- Remplacement des disques + plaquettes avant 550 € TTC
- Remplacement des disques + plaquettes arrière 580 € TTC
- Remplacement des amortisseurs avant 770 € TTC
- Remplacement des amortisseurs arrière 820 € TTC

OÙ L'ACHETER ?

Ce sont aujourd'hui des modèles que l'on trouve essentiellement chez des pros, et qui sont beaucoup plus facile d'acheter chez des pros. Et pour cause, le Turbo-look fait partie des éléments esthétiques les plus contrefaits. À l'origine, cela ne partait pas d'une mauvaise intention. Cela a été fait par des amateurs dans les années 1990-2000, quand les Carrera 3.2 ne valaient plus grand-chose et que l'on pouvait se bricoler une Turbo-look pour pas trop cher. Mais sans forcément y ajouter les pièces de Turbo. Et surtout, sans que cela soit d'origine. Donc désormais, les Turbo-look « Usine » sont des pièces de collection et la provenance usine est vraiment indispensable. Les professionnels sont mieux armés pour vérifier cela pour vous et trouver des autos de qualité. Il n'y en a plus beaucoup...

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 911 CARRERA 3.2 TURBO-LOOK USINE G50	
Moteur	6 cylindres à plat refroidi par air en porte-à-faux arrière
Cylindrée	3 164 cm³
Alésage x Course	95 x 74,4 mm
Puissance	231 ch à 5 900 tr/min*
Couple	284 Nm à 4 800 tr/min
Rapport volumétrique	10.3 : 1
Lubrification	Carter sec intégré
Injection	Relais Bosch DME avec injection L-Jetronic
Capacité du réservoir	13 litres
Poids à vide	1 260 kg annoncés
Vitesse max	240 km/h
0-100 km/h	6,3 s
Vitesse max	282 km/h en boîte mécanique 280 km/h en PDK
Prix TTC à l'époque	119 850 DM (61 278,33 €)
Prix neuf TTC en tenant compte de l'inflation	116 675,19 €

*Pour être tout à fait précis sur les valeurs de puissance, qui sont un vrai micmac sur cette génération à cause des versions US et des versions catalysées, voici les données complètes :

VERSIONS	PUISSANCE	COUPLE
Millésimes 1984 à 1986		
Versions US, japonaises, et option pot catalytique dans le reste du monde	207 ch à 5 900 tr/min	260 Nm à 4 800 tr/min
Versions reste du monde	231 ch à 5 900 tr/min	284 Nm à 4 800 tr/min
Millésimes 1987, 1988 et 1989		
Versions US, japonaises, et option pot catalytique dans le reste du monde	217 ch à 5 900 tr/min	265 Nm à 4 800 tr/min
Versions reste du monde	231 ch à 5 900 tr/min	284 Nm à 4 800 tr/min

LES OPTIONS

Il est très rare que l'on consacre un guide d'achat complet à une voiture munie d'une option particulière, mais c'est bien ce que vous avez sous les yeux. Le Turbo-Look Usine est à lui seul une option et il suffit de voir tout ce qu'il comporte pour en mesurer tout l'intérêt. Vous bénéficiez d'une nouvelle carrosserie, d'un châssis plus performant, de grosses jantes et de pneus plus grands. On pourra regretter que l'intérieur reste celui d'une Carrera normale. C'est peut-être ici qu'il faudra espérer tomber sur un beau cuir, voire des sièges Sport.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En fonction des pays, l'appellation Turbo-look n'est pas la même ; aux États-Unis, l'option était vendue sous le nom de « Carrera Sport Package ». En France, vous entendrez souvent le sigle non officiel « TLU » pour désigner une Turbo-look Usine. Tandis que les Allemands utilisent le sigle « WTL » qui signifie « Werks Turbo-look ». Ah, la grammaire du Porschiste...

CONSEILS DU PRO

Étienne Chatry est le responsable commercial de l'Atelier Gobin, un spécialiste indépendant situé à Neuville-de-Poitou, à proximité de Poitiers. Il nous livre son analyse sur les points à surveiller au moment d'acheter une Carrera 3.2 TLU :

DR

« Le tout premier critère à vérifier, c'est l'authenticité du modèle : s'assurer qu'il s'agit bien d'un véritable Turbo-look Usine. Cela passe impérativement par une vérification du numéro de châssis et la présence du code option M491, que l'on est tenu de retrouver sur l'étiquette située sous le capot avant. Ce même code doit idéalement figurer également dans le carnet d'entretien, à condition bien sûr que celui-ci soit toujours disponible. À défaut, une vérification peut être réalisée directement auprès de Porsche France sur la base du numéro de châssis.

L'option Turbo-look Usine *(TLU) est officiellement apparue au catalogue Porsche à partir de la 911 Carrera 3.2, en 1984. Il n'existait pas de TLU Usine sur les 911 SC 3.0, sauf cas très particuliers en Sonderwunsch. Ces versions 3.2 TLU ont été produites aussi bien en boîte 915 qu'en boîte G50, même si la majorité des exemplaires sont en 915.*

Les spécificités à contrôler sur une TLU authentique sont nombreuses : les ailes élargies doivent être en tôle, exactement comme sur une vraie 911 Turbo, et non un simple kit carrosserie. Le châssis est identique à celui d'une Turbo, tout comme les trains roulants et les freins. L'instrumentation de bord, en revanche, reste celle d'une Carrera classique, avec un compteur gradué jusqu'à 260 km/h, contre 300 km/h sur la 930 Turbo. Les jantes Fuchs, elles, sont en 16 pouces – les 15 pouces n'étaient pas disponibles avec l'option M491. Il faut noter que le client pouvait choisir la configuration avec ou sans aileron. La tendance actuelle montre un intérêt croissant pour les dossiers de restauration solides, parfois même davantage que pour un historique complet. L'acheteur type de 2025 recherche de plus en plus une voiture faite pour rouler. Et les chantiers de restauration peuvent vite coûter cher, donc un acheteur a tendance à préférer une auto très soignée, voire déjà restaurée. Côté usage, la Turbo-look a tout pour plaire : le look d'une Turbo, mais sans les contraintes mécaniques et financières qui vont avec. Les coûts d'entretien d'une Carrera 3.2 sont parmi les plus raisonnables, et le bloc est reconnu pour sa fiabilité. Le seul véritable "défaut" de l'option TLU, c'est qu'elle ajoutait du poids sans améliorer les performances. C'était une des premières fois qu'une option Porsche rendait la voiture objectivement moins performante. L'exemplaire ici présenté est une version catalysée US, développant 217 ch. En conclusion : c'est peut-être le meilleur des deux mondes. Le style inimitable d'une Turbo, la facilité de conduite d'une 3.2, une boîte G50 bien étagée, et des coûts d'entretien contenus. »

À LIRE ET À RELIRE

N° 73 : Seulement 10 000 km !
N° 84 : Turbo-look Coupé de 1987
N° 90 : Turbo-look Targa de 1988
N° 111 : Turbo-look cabriolet de 1985
N° 115 : Deux cabriolets jumeaux !
N° 119 : Un coupé 1986 en commande spéciale usine
N° 130 : Sensations de conduite avec le coupé paru dans le n° 73
N° 174 : Guide d'achat
N° 330 : Guide d'achat
Encyclopédie Porsche – Tome 2 – 1974-189

UN ŒIL SUR LA CONCURRENCE

La 911 Carrera Cabriolet WTL jouait de son « look de... Turbo » pour séduire. Un effet de style qui se payait au prix fort (30 % à 35 % du prix de la 911 Cabriolet). *« Le prix d'une Golf II GTI 16 soupapes en 1988 »*, me souffle l'ami Bertrand. Un tarif à rapprocher de celui de la 911 Turbo affichée à 617 000 francs, et très loin de la 959 qui culmine à 1 780 000 francs. En conclusion, la 911 Carrera 3.2 Cabriolet TLU est un modèle atypique et inclassable, dont il est difficile de cerner les concurrentes.

(Étude réalisée avec l'aide de Bertrand Nargaud)

	911 CARRERA 3.2 CABRIOLET TURBO-LOOK	FERRARI 328 GTSI	MERCEDES 500 SL	JAGUAR XJ-SC	NISSAN 300 ZX TURBO
Moteur	6 cylindres - 3 164 cm^3	V8 - 3 186 cm^3	V8 - 4 973 cm^3	V12 - 5 345 cm^3	V6 – 2 960 cm^3
Puissance	231 ch à 5 900 tr/min	270 ch à 7 000 trs/min	245 ch à 4 750 trs/min	295 ch à 5 500trs/min	228 ch à 5 400 trs/min
Poids	1 210 kg	1 280 kg	1 520 kg	1 780 kg	1 425 kg
Vitesse max	245 km/h	263 km/h	230 km/h	245 km/h	250 km/h
Prix	555 000 francs	442 000 francs	439 900 francs	339 450 francs	255 900 francs

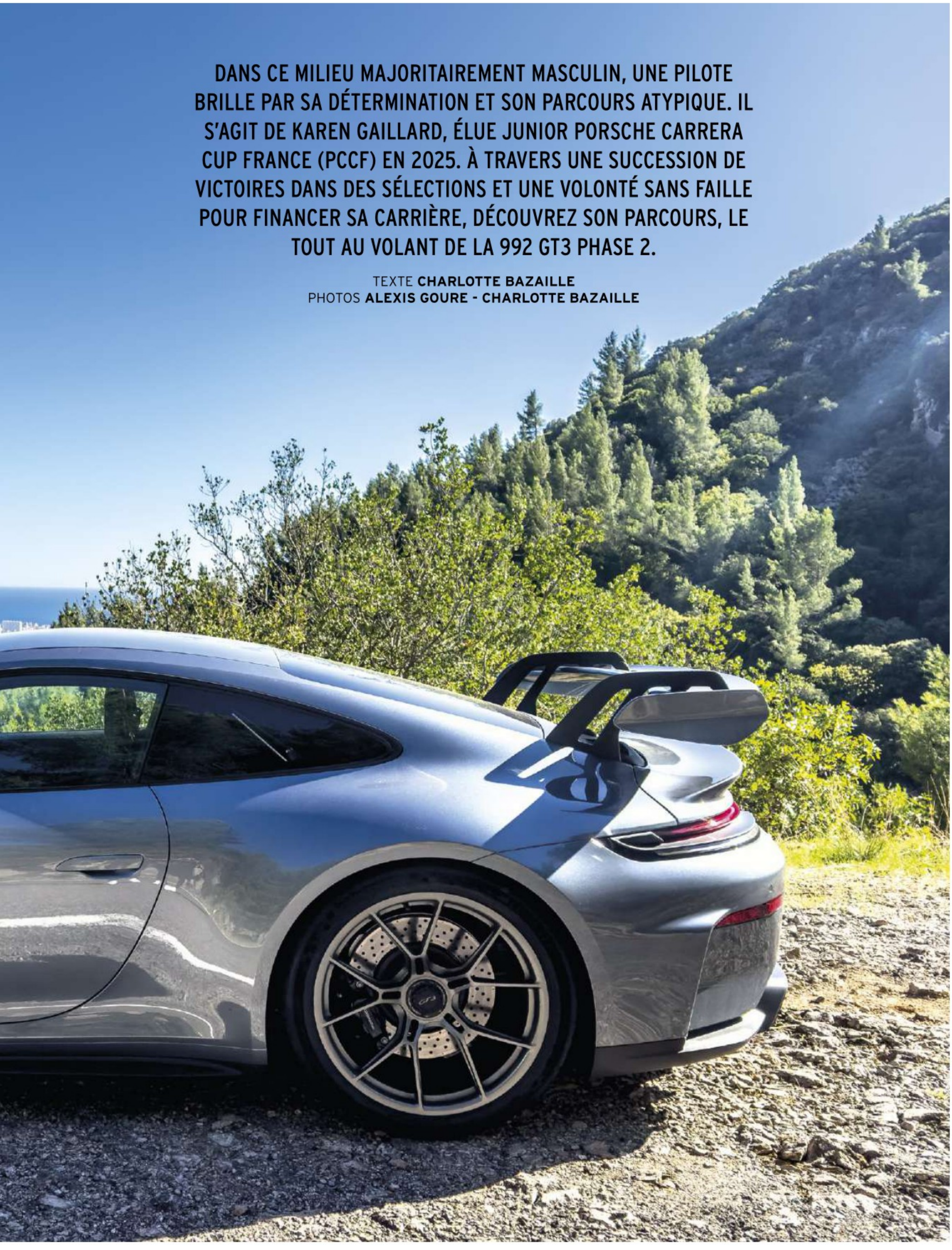
PORSCHE CARRERA CUP FRANCE X FLAT6 Magazine

DANS LES YEUX DE KAREN GAILLARD

En 992 GT3 phase 2

DANS CE MILIEU MAJORITAIREMENT MASCULIN, UNE PILOTE BRILLE PAR SA DÉTERMINATION ET SON PARCOURS ATYPIQUE. IL S'AGIT DE KAREN GAILLARD, ÉLUE JUNIOR PORSCHE CARRERA CUP FRANCE (PCCF) EN 2025. À TRAVERS UNE SUCCESSION DE VICTOIRES DANS DES SÉLECTIONS ET UNE VOLONTÉ SANS FAILLE POUR FINANCER SA CARRIÈRE, DÉCOUVREZ SON PARCOURS, LE TOUT AU VOLANT DE LA 992 GT3 PHASE 2.

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



KAREN GAILLARD EN QUELQUES DATES

Naissance : 29 juin 2001

Palmarès :

2025
- 24 Heures de Daytona en GTD avec les Iron Dames
- Junior Porsche Carrera Cup France (première femme à remporter une sélection Porsche)
- Victoire en Porsche Sports Cup Suisse au RedBull Ring

2024
- Michelin Le Mans Cup en GT3 avec les Iron Dames
- Ultimate Cup Series en Prototype Nova NP02

2023
- Vice-championne en Ultimate Cup Series en Prototype Nova NP02, référent du projet : Marcel Fässler

2022
- Championnat Mitjet 2L FFSA
- Finaliste du « Volant 100 % Féminin Matmut » avec l'équipe Akkodis ASP en GT4

2021
- Ultimate Cup Series avec Vortex (Dijon, Castellet)
- 24H Series Creventic avec Vortex (Dubaï, Mugello, Barcelone)

2020
- Lauréate de la sélection « Filière Endurance »
- 5 courses avec Vortex (Ultimate Cup Series, TTE, Roscar)
- 24H Series Creventic en TCR (Monza, Hockenheim)

2019
- Lauréate du AutoScout24 & Cupra Young Driver Challenge

2018-2019
- Compétition de karting X30 Senior au niveau national

Les mains sur le volant d'une 992 GT3 phase 2 Gris Vanadium, confortablement installée dans son baquet, Karen Gaillard retrace son parcours. On remarque souvent les futurs pilotes très tôt, lorsqu'ils enchaînent les podiums en karting. Pour Karen, le pilotage est relativement récent. Son histoire commence lorsqu'elle a dix ans et qu'elle accompagne son père sur une course de karting où il roule dans le championnat suisse. Ce jour-là, elle a un déclic et quelque chose s'allume en elle. En effet, en observant deux femmes au volant, elle comprend pleinement que la conduite n'est pas réservée aux hommes. Ce désir de piloter grandit. Son père l'entend parler de course et de vitesse, mais reste prudent, il veut être certain qu'il ne s'agit pas d'une lubie d'enfant. Pendant cinq ans, Karen rêve et attend de pouvoir prendre la piste. « *Chaque début d'année à l'école, quand il fallait écrire ce que l'on souhaitait faire plus tard, je mettais que je faisais du hip-hop, mais que j'allais commencer le karting. Année après année, je me suis accrochée à cette idée* », assure-t-elle. Ce n'est qu'à quinze ans qu'elle pose enfin les mains sur un volant de kart de location. Les sensations confirment ce qu'elle savait déjà, elle veut faire de la course. À dix-sept ans, elle dispute enfin sa première saison complète de karting. C'est tard et Karen doit progresser plus vite que les autres. En parallèle, elle doit trouver seule les moyens financiers pour sa saison. Elle vend des gâteaux, effectue des petits travaux pendant les vacances et démarche des entreprises pour trouver des sponsors. Elle confie : « *Je me souviens, j'avais peur de toquer à la porte des entreprises. Il m'est arrivé de rester une heure devant un bâtiment, car j'étais stressée à l'idée de me vendre.* » Aujourd'hui, elle en rit en expliquant qu'elle y va désormais sans cette appréhension. Karen a entièrement construit sa carrière sur ce mélange de courage et d'obstination.

DES DÉBUTS EN SPORT AUTOMOBILE PROMETTEURS

Après seulement deux ans de karting de compétition, elle remporte la sélection AutoScout24 et Cupra Young Driver Challenge en 2019. Cette sélection comptait 1 500 inscrits et durait plusieurs mois. Les étapes sont nombreuses, en commençant par le kart sur piste, les tests physiques, puis les entretiens, avant une finale qui se déroule sur l'anneau du Rhin en Cupra TCR. Cette victoire lui permet de quitter le monde du karting et d'arriver à celui de la voiture avec une bourse offerte par AutoScout24 et Cupra et de rouler en Cupra TCR en 2020. L'année suivante, en 2020, elle remporte la sélection de la

Elle est la première pilote femme à remporter le Junior Programme en PCCF.

Filière Endurance dirigée par Jean-Bernard Bouvet, pilote automobile français. Grâce à cette réussite, elle intègre gratuitement son école de pilotage en 2021 et découvre tout ce qui entoure le métier de pilote. Avec cette formation, elle comprend que réussir une sélection ne se limite pas à être rapide. Il faut incarner un profil complet. Les jurys cherchent un pilote en devenir, avec une marge de progression et une capacité à structurer ses efforts. Elle se distingue par cette volonté permanente d'être à 110 %. En parallèle, elle a également réalisé des études d'Assistante en soins et santé communautaire (formation suisse proche d'infirmière), métier qu'elle apprécie, sans surprise, pour l'adrénaline. Quelques mois après ses études, elle a mis fin à son activité professionnelle à temps plein pour se consacrer exclusivement au sport automobile, tout en travaillant parfois quelques mois en remplacement pour compléter son budget de pilote. « *Au départ, j'ai eu du mal à trouver des sponsors, car je n'avais aucune expérience à justifier en sport automobile. Pouvoir financer une saison en sport automobile n'a rien d'évident, mais je me suis toujours démenée pour trouver de l'argent. Si je n'en trouvais pas, je ne roulais pas. Et c'est toujours le cas aujourd'hui. Au fond de moi, depuis mes dix ans, j'ai toujours voulu faire de ma passion mon métier. C'est clairement ma* >>

Il était facile de reconnaître Karen sur la piste avec sa voiture aux couleurs d'Iron Dames.

« Au fond de moi, depuis mes 10 ans, j'ai toujours voulu faire de ma passion mon métier. C'est clairement ma détermination qui m'a poussée à en être là aujourd'hui et qui continue toujours de m'animer. »
Karen Gaillard

Il est toujours intéressant de connaître le ressenti des pilotes sur une voiture de série.

détermination qui m'a poussée à en être là aujourd'hui et qui continue toujours de m'animer », raconte-t-elle.

LES IRON DAMES COMME TOURNANT

En 2023, Karen se rend aux 24 Heures du Mans. Elle n'a pas d'accréditation paddock, prend un sac de couchage, et dort dans sa voiture. Elle cherche des contacts et provoque sa chance. Elle raconte, amusée : « *Je cherchais à entrer dans le paddock, mais sans pass, ce n'est pas possible. J'ai attendu, dans l'espoir de croiser une personne que je connaissais. C'est là que je retrouve Jean-Denis Delétraz, le père de Louis, tous deux pilotes automobiles suisses. Je ne le connaissais pas personnellement, mais je savais que Gérard Valat, qui accompagne de nombreux pilotes suisses, lui avait déjà parlé de moi. Jean-Denis Delétraz a été étonné de me voir, je me suis présentée et il m'a accompagnée dans les paddocks. Je suis restée avec lui et il m'a présentée aux frères Andrea et Giacomo Piccini, dans le box des Iron Dames.* » Karen leur envoie ensuite ses résultats acquis en prototype en Ultimate Cup. Quelques mois plus tard, fin 2023, la pilote Rahel Frey l'appelle. Karen est invitée à un test en Lamborghini GT3 sur un circuit qu'elle ne connaît pas et l'essai est concluant. Elle est retenue pour la saison 2024. Son intégration chez Iron Dames est un changement de dimension. Pour la première fois, elle dispose d'une structure complète autour d'elle. Préparateur physique, accompagnement mental, formation média, développement d'image, soutien organisationnel, et surtout un soutien financier essentiel. Cette équipe lui offre aussi un environnement exigeant, mais bienveillant, où l'on croit profondément en sa capacité à devenir une pilote professionnelle complète. « *C'est la plus belle chose qui a pu m'arriver. J'ai provoqué le destin, et grâce à cela, j'ai rejoint Iron Dames, j'ai pu tourner en Michelin Le Mans Cup et je suis allée rouler à Daytona pour les 24 Heures. Pour l'anecdote, mon père qui a toujours rêvé de rouler sur ce circuit a pu m'accompagner, il avait des étoiles dans les yeux et c'était un vrai bon moment.* » Lors de cette fin de première saison, Karen a également participé au Junior Programme de la Porsche Carrera Cup France.

LA PORSCHE CARRERA CUP FRANCE ET LE STATUT DE JUNIOR

Jusqu'ici, Karen avait l'habitude de remporter les sélections auxquelles elle participait. Elle n'a pas dérogé à la règle avec la Porsche Carrera Cup France. Fin 2024, après avoir passé les tests, elle a gagné le Junior Programme (une première pour une femme dans l'histoire de la PCCF), recevant ainsi une bourse de 40 000 €, une dotation du partenaire Michelin et l'accompagnement de Patrick Pilet, le parrain des Jeunes Talents de la PCCF. « *J'ai compris qu'il ne fallait pas seulement être rapide. Évidemment, c'est essentiel, mais il faut aussi être bon aux tests physiques, aux entretiens et en communication. Être pilote professionnel nécessite de nombreuses qualités. Je n'ai jamais gagné de championnat, seulement des courses, dont une lors de la troisième course de la saison de la Porsche Sports Cup Suisse. J'y avais participé avant la PCCF. Et pour autant, j'ai été sélectionnée comme Junior parce que ma détermination se voit. Les mauvaises langues disent que je suis sélectionnée parce que je suis une femme. Mais la vérité est ailleurs, je ne lâche jamais et je sais me démarquer parce que je travaille beaucoup. Je suis là pour rouler et gagner* », confie-t-elle. Lors de cette première saison en PCCF, Karen a beaucoup travaillé afin de gagner en expérience et en confiance au sein du team Schumacher CLRT. Elle raconte : « *Je me suis trop mis la pression cette année. Je suis perfectionniste et très exigeante. J'ai oublié le plaisir en ne visant que les résultats.* » Il n'est pas impossible de la revoir l'année prochaine en

« J'aimerais gagner ma vie en étant pilote professionnelle. Je veux être la meilleure version de moi-même et courir avec les meilleurs pilotes. »

Karen Gaillard

Alessandro Ghiretti, ancien Junior PCCF et Junior Motorsport a accompagné Karen tout au long de l'année.

992 GT3 phase 2 validée par la jeune pilote !

PCCF, car la pilote suisse a de grandes ambitions « *J'aimerais gagner ma vie en étant pilote professionnelle. Je veux être la meilleure version de moi-même et courir avec les meilleurs pilotes. La Carrera Cup France est un véritable tremplin et j'aimerais retenter ma chance en faisant tomber mes barrières et en remettant le plaisir au cœur de ma conduite. Rien n'est fait pour le moment, je dois encore trouver les fonds nécessaires.* »

AU VOLANT DE LA 992 GT3 PHASE 2 AVEC KAREN GAILLARD

Plus habituée à la 992 GT3 Cup qu'à la 992 GT3, Karen a vécu cette prise en main comme une véritable découverte. Dès les premiers tours de roue, la curiosité a laissé place au plaisir, tant elle a trouvé la voiture précise. Elle raconte d'ailleurs que, malgré plusieurs expériences avec Porsche lors du Festival of Speed de Goodwood (dont la fameuse 992 GT3 RS de Dua Lipa) elle n'avait encore jamais conduit une 992 GT3 phase 2 sur route ouverte. C'est là qu'elle confie : « *J'ai été vraiment séduite par le comportement de la voiture, et encore plus par son freinage. Les performances sont au rendez-vous, même si l'on reste loin du mordant d'une 992 GT3 Cup, surtout sans ABS. Cette 992 GT3 phase 2 offre beaucoup de grip, une sonorité superbe et un plaisir de conduite indéniable, bien que la route limite forcément ce que l'on peut en exploiter. J'adorerais l'essayer sur circuit, histoire de voir jusqu'où elle peut aller une fois poussée dans ses retranchements. C'est une voiture formidable. Comme beaucoup de pilotes, la GT3 fait rêver, et la GT3 RS encore davantage. Les performances sont tout simplement impressionnantes. Depuis que je fais des track days, je croise beaucoup de propriétaires de Porsche. C'est une marque idéale pour rouler, venir sur circuit et se faire plaisir dans une gamme de prix encore raisonnable.* » Ce moment partagé nous permet de mesurer à quel point une GT3 reste une voiture hors norme, même loin d'un circuit. Nous en profitons pour remercier chaleureusement Porsche France pour le prêt de cette 992 GT3 phase 2, qui nous a offert à toutes les deux un superbe moment de conduite. Alors qu'elle rêvait de devenir pilote, c'est aujourd'hui elle qui fait rêver les jeunes, notamment des filles. « *Je ne me rends pas compte de mon impact. Mais il est vrai que motiver des jeunes à débuter, cela me fait très plaisir. Je reçois régulièrement des messages sur les réseaux sociaux, de garçons et de filles qui souhaitent se lancer. Je finis toujours mon message en disant qu'il ne s'agit pas d'un sport simple et qu'il faut donner le maximum de soi-même tous les jours.* » Pour les jeunes qui rêvent de course, son expérience est un message très clair. Rien n'est jamais trop tard. Rien n'est jamais impossible. Elle dit souvent que si elle n'avait pas trouvé de sponsors, elle n'aurait tout simplement pas roulé. Mais rien n'arrive sans travail. Il faut y croire, toujours ! ■

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. Pour revenir sur les différentes manches de la saison 2025, il vous suffit de scanner, à l'aide de votre téléphone, les QR Codes suivants.

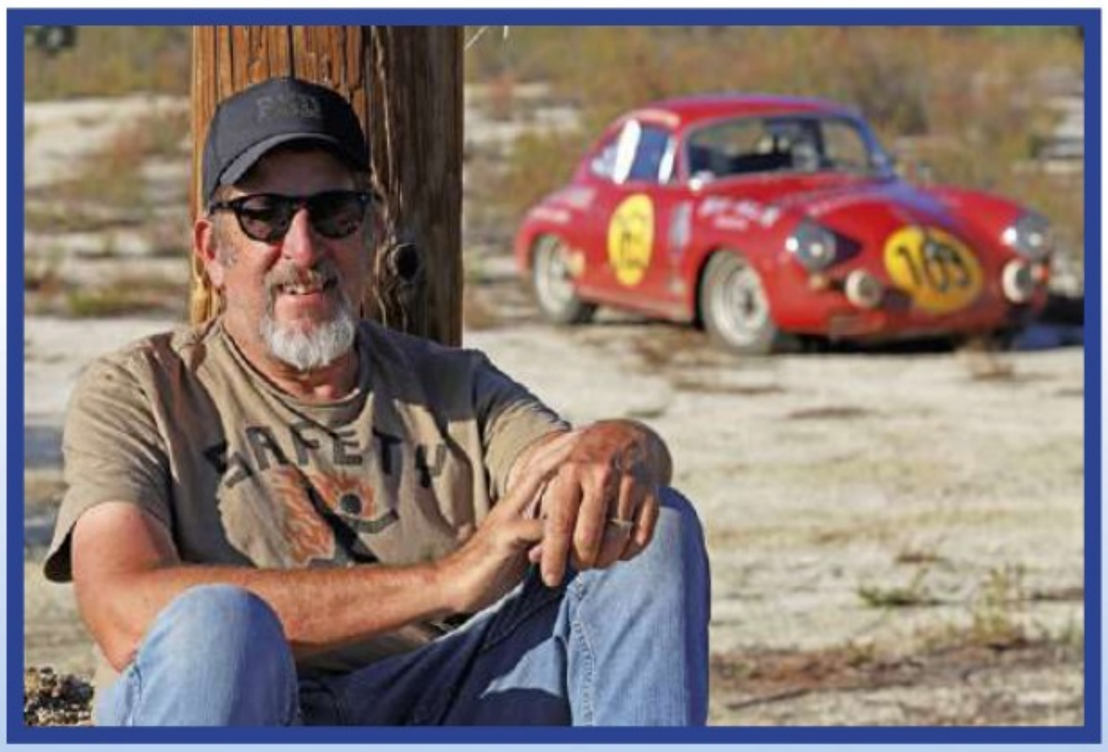
#1 Barcelone
#2 Dijon-Prenois
#3 Spa-Francorchamps
#4 Misano
#3 Valencia
#4 Paul Ricard

356 Coupé 1963

ÉMOTIONS ÉTERNELLES

L'histoire que voici s'articule autour d'un héritage familial, en l'occurrence, un Coupé 356 acheté quasiment neuf par le père de Randy Carlson en 1964. Randy détient les clés de cette voiture depuis 1987. Mais il lui aura fallu quatre décennies pour s'occuper de son sort, avec une approche artistique et réfléchie.

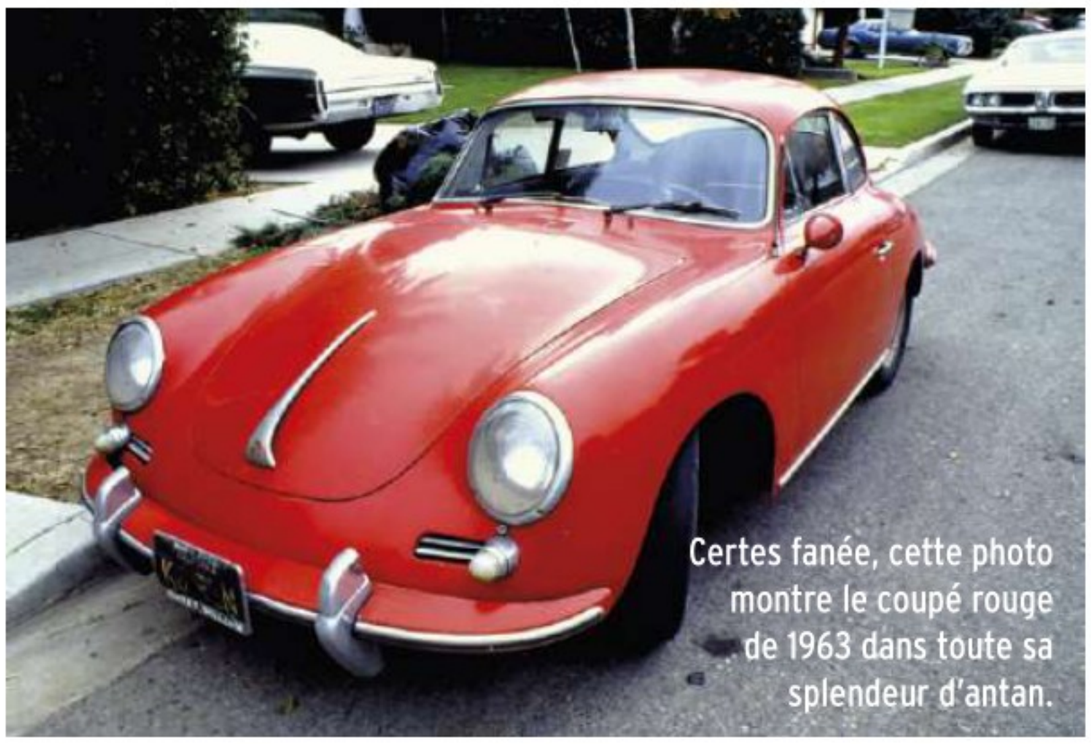
TEXTE ET PHOTOS **STÉPHANE SZANTAI**



Si Randy a restauré des dizaines de voitures, il espère conserver sa 356 pendant longtemps encore.

Randy Carlson a grandi entre le ronronnement des moteurs et l'odeur d'huile chaude. Son père, Richard, lui a transmis bien plus que des connaissances mécaniques – un véritable amour pour les belles voitures. Randy a tracé sa propre voie dans le domaine de l'automobile, avec au passage de nombreuses aventures passionnantes à travers le monde. Sa carrière très active l'a amené à fonder oldbug.com, une entreprise spécialisée dans l'achat et la vente d'anciennes Volkswagen, saupoudrées de Porsche vintage. Ses liens avec l'industrie cinématographique lui ont également permis de fournir des véhicules à certains studios, notamment plusieurs Cox vues dans le film La Coccinelle revient. Vous l'avez peut-être également aperçu dans quelques émissions de télévision, notamment comme expert automobile dans treize épisodes de Sticker Shock sur la chaîne Discovery Channel en 2018.

Randy garde d'excellents souvenirs de son enfance près de Los Angeles. Comme ses deux frères aînés, il a hérité du gène automobile de son père, Richard. Ce dernier avait grandi dans la région de Chicago et possédait toujours des véhicules intéressants, souvent sportifs, dont une MG TD dans les années 50. Au début de la décennie suivante, il déménage près de Los Angeles et achète une Cox, plus pratique compte tenu de sa famille grandissante. Il l'emmène par la suite à divers événements organisés par des clubs automobiles de sa région et se met à rêver de nouveau d'une voiture plus sportive.



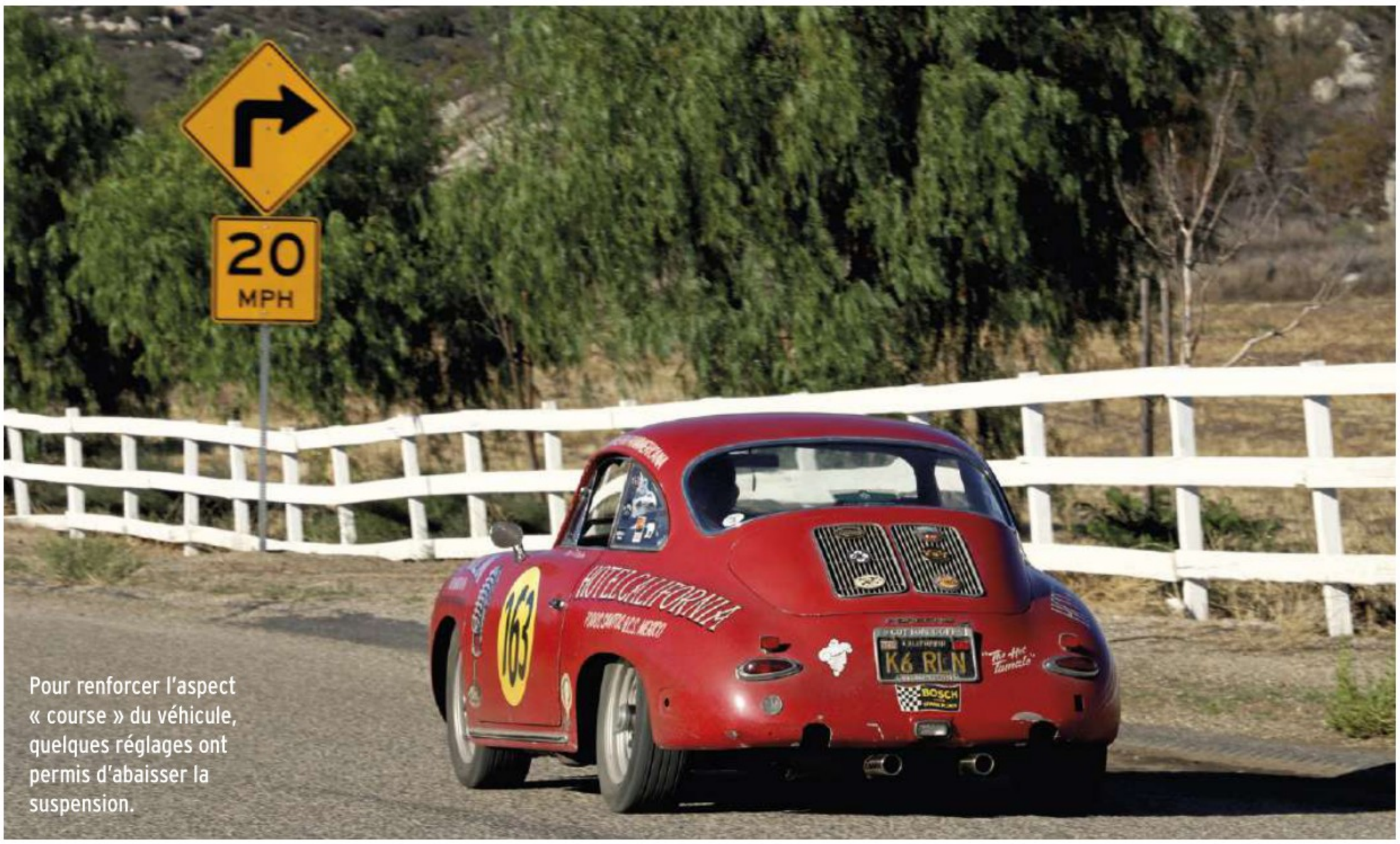
Certes fanée, cette photo montre le coupé rouge de 1963 dans toute sa splendeur d'antan.

« FOR SALE » EN 1964

Randy explique comment son père a choisi d'acquérir la Porsche dévoilée dans nos pages, vendue neuve en octobre 1962 : « *En 1964, lui et l'un de mes frères étaient à bord de la Cox de 1960. Ils aperçurent alors une 356 B de l'année-modèle 1963 sur le parking d'un vendeur de voitures d'occasion. Ils se sont arrêtés pour jeter un coup d'œil et ont constaté qu'elle était presque neuve. Le véhicule avait été acheté à l'origine par un individu habitant en Pennsylvanie, qui l'avait récupéré à l'usine Porsche en Allemagne. Apparemment, une fois arrivé aux États-Unis, cet homme avait décidé de la revendre. Mon père s'est laissé tenter, repartant au volant de la 356 et laissant la Coccinelle en échange. Mon frère se souvient qu'il a dit : "Tu crois que maman va être fâchée de cet échange ?" en rentrant à la maison ce jour-là. De toute évidence, il n'avait pas parlé à ma mère de la situation au préalable !* »

À la fin des années 60 et au début des années 70, grâce à une carrière florissante dans la publicité et le marketing, il commence sa collection de voitures. Elle mélange des modèles américains et européens : Packard de 1934 (que Randy a racheté il y a quelques années !), Rolls-Royce PII Continental de 1934, Ford Thunderbird, Ford Mustang, Austin-Healey de 1954, Mercedes 190SL…

Mon père s'est laissé tenter, repartant au volant de la 356 et laissant la Coccinelle en échange.



Pour renforcer l'aspect « course » du véhicule, quelques réglages ont permis d'abaisser la suspension.

Randy se rappelle : « *La voiture la plus impressionnante était une Mercedes 300SL Gullwing de 1955. Il a également possédé un Coupé 356 Pré-A de 1952 pendant un temps.* »
Papa Carlson utilise sa Porsche au quotidien, notamment pour se rendre à son bureau de Los Angeles. Ces allers-retours durèrent jusqu'en 1979, année où son entreprise lui fournit enfin un nouveau véhicule. Le coupé, fatigué, fut alors remisé avec près de 320 000 kilomètres au compteur. Pas mal pour une voiture de sport, hein ? « *Il l'adorait* », se souvient Randy. « *Il l'a fait repeindre plusieurs fois selon son humeur, le dernier habit étant un rouge vif. Pendant tout ce temps, elle a conservé son moteur d'origine. Je pense qu'il a fait refaire les culasses. Mais à ma connaissance, le bloc n'a jamais été ouvert durant toutes ces années.* »
À la mort de Richard en 1985, le véhicule sommeillera dans un garage, prenant la poussière. Son épouse décide de revendre certaines voitures de la collection deux ans plus tard, mais Randy lui indique clairement qu'il souhaite conserver la Porsche rouge. « *J'ai payé ma mère pendant plusieurs mois, tout en bricolant un peu le coupé. Néanmoins, je n'avais pas les fonds nécessaires pour investir sérieusement dans la fiabilisation de la 356 à l'époque, alors elle est restée dans un garage loué à l'autre bout de la ville. Je m'y rendais de temps en temps pour la regarder et rêver… Au bout de quelques années, je l'ai fait remorquer jusque chez moi et j'ai réussi à la redémarrer. Le moteur était fatigué, mais c'était celui d'origine, matching numbers. Je savais que je devais le refaire entièrement un jour.* »

BOSSES, CHOCS ET RAYURES

Au début des années 90, Randy achète un Coupé 356 Karmann Hardtop de 1961, certes en mauvais état, mais roulant. Son démontage pour une restauration complète permet de récupérer la mécanique et la monter temporairement dans sa '63. Il peut enfin conduire son bolide ! À l'époque, il travaille dans l'industrie cinématographique à Hollywood et décide de prendre le volant pour se rendre aux studios. Randy poursuit l'histoire : « *Elle est arrivée à bon port, mais moins d'une heure plus tard, une camionnette UPS a reculé dans l'allée et a arraché une charge de tuyaux d'un camion de plomberie à côté duquel j'étais garé. Cet imprévu s'est traduit par une série de bosses en forme de tuyaux sur l'avant de la voiture, qui sont encore visibles aujourd'hui. D'autres petits dégâts datent de l'époque où mes frères la conduisaient dans les années 70. La* >>

Brochures, carnet d'entretien, notice d'utilisation… De beaux documents datant des années 60.

Deux supports de phares Bosch additionnels remplacent les ferrures de pare-chocs.

Des traces de « fausse boue » et un lettrage soigné caractérisent ce projet unique.

La porte de la boîte à gants accueille deux chronos et diverses plaques d'anciens événements.

bosse côté passager provient d'un accrochage sur un parking, et les dommages sur le bas du museau sont dus à un accident impliquant un terre-plein central enneigé, alors que l'un de mes frères se rendait en séjour au ski. »

Lorsqu'il revend le rare coupé 356 Karmann, Randy sait pertinemment que les moteurs d'origine doivent retrouver leurs voitures respectives. Sa '63, à nouveau immobilisée, est reléguée au fond de son garage. Le moteur 1 600 cm³ de série étant au bout du rouleau, il le démonte en pensant pouvoir le remettre en état. Cependant, le prix des pièces le dissuade rapidement. La 356 le suit durant plusieurs déménagements et, il y a une dizaine d'années, il installe un quatre-à-plat VW histoire de rouler à nouveau. Puis la transmission rend l'âme, suivi du moteur de Cox… et la vieille Porsche est encore une fois immobilisée.

Randy avoue être embarrassé par cette situation. *« Je possède les clés de la voiture depuis quasiment quatre décennies et je l'ai conduite seulement pendant deux ans environ – et jamais avec son moteur d'origine. J'ai un peu honte, car il s'agit de l'auto à laquelle je suis le plus attaché. Elle est restée sur le banc de touche, me regardant silencieusement construire et restaurer des dizaines d'autres véhicules. »*

Mais le projet prend une tournure inattendue début 2025, lorsque Randy rend visite à son ami de longue date, Randy Ingersoll, qui est d'humeur à vider son garage. Ingersoll possède une impressionnante collection de pièces Porsche et Volkswagen rares. Randy C. peut alors fouiller dans le stock de Randy I. qui contient notamment divers composants N.O.S. (New Old Stock). Une bonne pioche, car il repart avec le nécessaire pour remonter le moteur de la 356, le tout à des prix imbattables : vilebrequin, pistons et cylindres, culasses N.O.S., etc. Benton Performance assemble ensuite le bloc-moteur de 1 720 cm³, tandis que Tom Mace, de Tom's Foreign Autohaus, s'occupe de l'installation des pièces auxiliaires et des réglages. Réunir le moteur d'origine avec la voiture, après environ 30 ans d'absence,

Une illusion parfaite ! Tout le nécessaire, en cas de panne sur les routes rapides ou les pistes…

Enfin ! Après 30 ans d'absence, le moteur matching number a repris du service.

restera un événement mémorable : divers membres du Porsche Club of America (PCA) et quelques amis participent au remontage. « *Je n'oublierai jamais cette journée* », commente notre ami.

INSPIRATION CARRERA

Enfin, le véhicule retrouve du poil de la bête et Randy peut en profiter. « *Je trouve un certain réconfort dans le fait que l'auto conserve le même intérieur que lorsque mon père s'est assis derrière le volant pour la dernière fois. Il y a un ticket de caisse plié sous le bouton du klaxon, qu'il avait placé là pour arrêter un bruit parasite, et je n'ose pas le retirer… Ce morceau de papier me rappelle mon père, tout simplement.* »

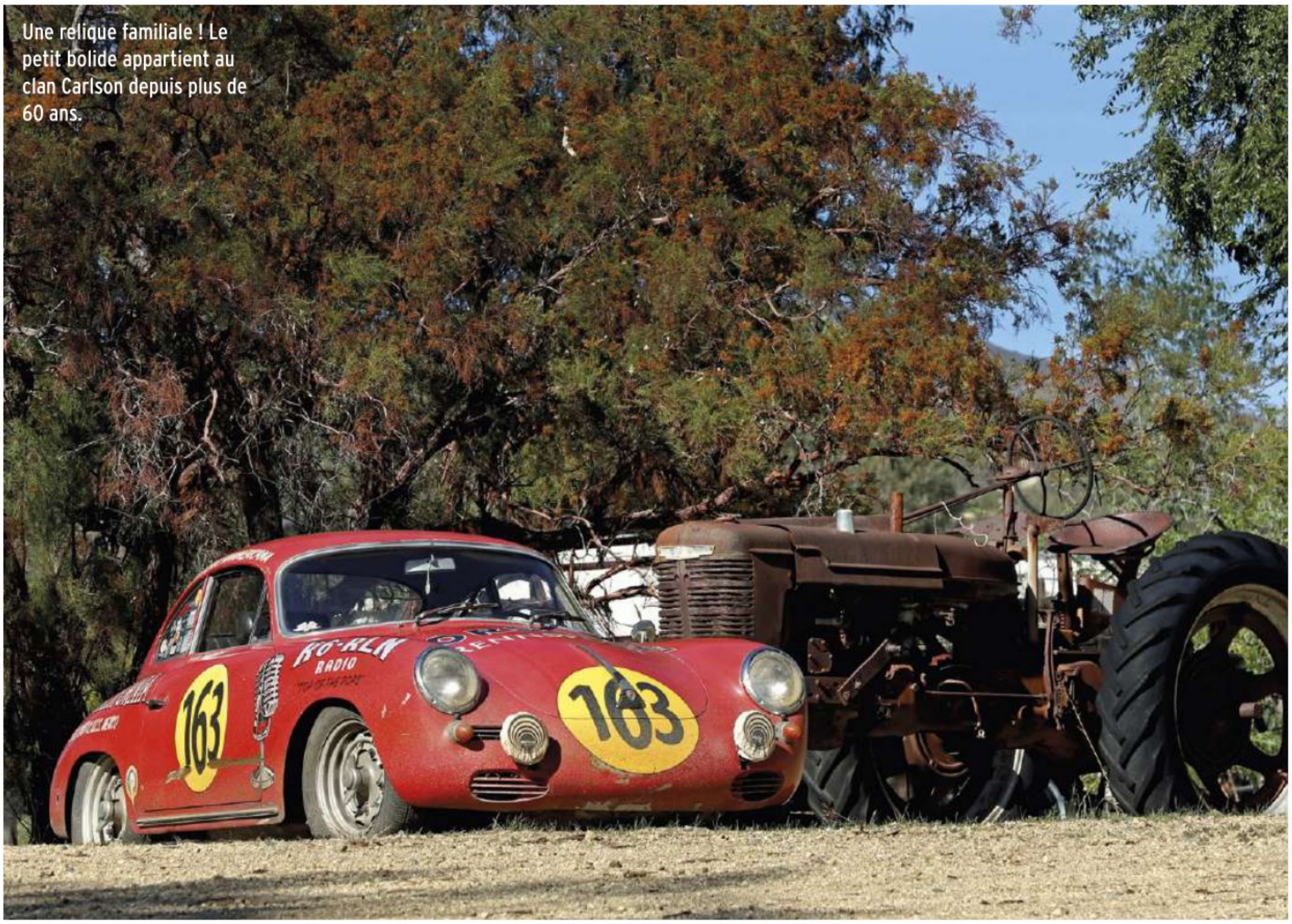
La voiture fonctionnant désormais à merveille, il décide qu'il est temps de lui apporter une petite touche unique. Mais il est conscient des embûches d'une restauration et ne souhaite pas que la 356 stagne à nouveau au garage… Sa vision s'articule autour de la peinture patinée d'origine. Une adjonction artistique, sur le thème de La Carrera Panamericana, fait penser que la voiture participe à cette compétition. Pour mémoire, la « Carrera » était une course automobile qui s'est déroulée au Mexique de 1950 à 1954, parcourant des milliers de kilomètres à haute vitesse sur des routes publiques ouvertes ; elle était réputée pour son caractère dangereux, son glamour et son prestige international.

Les inscriptions peintes par l'artiste Bailey Clayton intègrent des graphismes de sponsors, des logos ludiques, et des hommages personnels à l'histoire de la voiture et de son père. Bien que le choix des logos fasse un clin d'œil à la Carrera Panamericana, l'œuvre a une signification plus personnelle. Les logos K6RLN sur l'aile avant s'inspirent des lettres d'appel radioamateur de son père – le même numéro figure toujours sur les plaques d'immatriculation

Je trouve un certain réconfort dans le fait que l'auto conserve le même intérieur que lorsque mon père s'est assis derrière le volant pour la dernière fois.

depuis 1964 ! Le lettrage « *Hotel California* » (le nom d'une chanson du groupe Eagles) à l'arrière reflète l'histoire californienne de la voiture et de Randy. Quant au slogan « Copiloto : Pops Carlson » (Copilote : Papa Carlson) sur la portière passager, il signifie que Richard est toujours dans le siège passager quand son fils prend le volant. Les fausses taches de boue et de crasse à l'extérieur sont en fait de la peinture d'intérieur à l'eau diluée de couleur terre, soigneusement pulvérisée ! De cette façon, l'auto semble sortir à tout moment d'une route mexicaine poussiéreuse. Notez également les accessoires intérieurs et extérieurs en raccord avec le thème « course » du véhicule.

En août, Randy est monté au volant de sa 356 jusqu'à Monterey pour la fameuse Car Week (cf. *Flat 6* n° 414), un trajet de 640 kilomètres qui lui a permis de participer à de nombreux événements. « *C'était la première fois que j'avais l'impression de conduire la voiture comme mon père la pilotait : pied au plancher et avec le sourire. Honnêtement, je ne sais pas s'il approuverait ma démarche. Mais un peu comme rentrer à la maison avec un cœur tatoué "À ma maman", il est difficile de contester la pureté du message qui se cache derrière l'image de cette 356 !* » ■



Une relique familiale ! Le petit bolide appartient au clan Carlson depuis plus de 60 ans.

Damien Gault dirige l'Atelier Gobin avec beaucoup de passion et d'énergie.

Atelier Gobin

LE CHOIX DE L'AUTHENTICITÉ

Dix ans après avoir repris un petit garage local, Damien Gault a fait de l'Atelier Gobin une référence discrète mais affirmée dans l'univers des Porsche anciennes. Et voit désormais beaucoup plus loin.

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

Ce parcours de Damien Gault n'a rien de commun. C'est à 24 ans qu'il reprend un petit atelier installé en campagne, tenu par les frères Gobin depuis 1984. L'endroit a du charme et travaille déjà sur de la Porsche. Mais rapidement, Damien perçoit que s'il souhaite se développer et transformer l'atelier en un spécialiste de référence, il va falloir s'agrandir. Il s'installe à Neuville-de-Poitou, à quelques encâblures de Poitiers. En une décennie, l'atelier de campagne s'est transformé en une structure complète dédiée à la Porsche.

UN ADN PORSCHE

Damien le dit lui-même : « *À l'origine, on ne faisait que de la Porsche ancienne. Puis l'équipe s'est étoffée, et nous avons commencé à élargir nos prestations, avec des services de préparation piste, toujours pour les anciennes. Aujourd'hui, nous avons élargi le spectre, nous pouvons travailler sur des modernes, nous avons investi dans un Piwis 3 afin de répondre aux demandes des clients.* » Damien tient à se concentrer sur la Porsche. Question d'ADN, de logique et de cohérence. Et autour de cet univers, l'atelier Gobin élargit méthodiquement sa panoplie de services afin de répondre à toutes les problématiques rencontrées par ses clients. « *Nous faisons bien sûr de l'entretien et de la restauration, mais aussi du gardiennage, du transport, de l'assistance en compétition. Et depuis quatre ans, nous avons ouvert un département préparation sur mesure et plus particulièrement backdating* », dit Damien Gault, malicieux.

Si on ne vous l'avait pas dit, vous l'auriez deviné : l'Atelier Gobin connaît parfaitement les anciennes.

Une Magnifique 997 Carrera 4 GTS munie de sièges baquets était disponible à la vente.

Seulement quatre Carrera RS 2.7 sont sorties d'usine en Rose Red

LES NOUVEAUX LOCAUX, GRAND PAS EN AVANT

Fin 2025, un nouveau cap est franchi avec l'inauguration d'une activité vente dans de nouveaux locaux. « *Jusqu'à présent, nous occupions 500 m², et cela devenait vraiment limité pour dix personnes. Désormais, la société occupe 1 500 m² de surface. Nous pouvons accueillir davantage de chantiers et travailler dans de meilleures conditions.* » Et d'autre part, Damien Gault a profité de cet agrandissement pour structurer la partie commerciale. Il s'est adjoint les services d'Étienne Chatry, spécialiste indépendant doté de plus de treize ans d'expérience commerciale tant dans le monde des anciennes que dans le réseau Porsche. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la qualité des autos exposées impressionne. 993 Cup, une 911 Carrera RS 2.7 présentée dans un très rare Rose Red d'origine, une très belle 964 Turbo 3.3 campée sur des jantes de 18 pouces, et une sélection d'anciennes triées sur le volet dans de remarquables états de présentation. Magique !

LA PROCHAINE ÉTAPE ?

Dix ans après avoir repris la société, Damien nous laisse pourtant l'impression qu'il n'en est qu'au début. Lorsque nous lui demandons quelles sont les prochaines étapes, il nous laisse entendre que des projets de backdating sont à l'étude. Mais il réfléchit également au très long terme et à la préservation des compétences.

« *Aujourd'hui, il y a plus de talents qui quittent le métier que de jeunes qui arrivent. Ça me gêne de voir des savoir-faire disparaître.* » Il n'a pas encore la solution, mais il a l'air d'y réfléchir…

En attendant, l'Atelier Gobin et ses équipes seront présents au salon Rétromobile du 28 janvier au 1er février et se feront une joie de vous accueillir sur leur stand nº F133. ■

PRÉSENTATION

Adresse : 50 rue Robert Schuman, 86170 Neuville-de-Poitou
Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi de 8 h à 12 h 30 et de 14 h à 17 h, et le samedi sur rendez-vous
Téléphone : 05 49 53 25 08
Mail : contact@ateliergobin.com
Site internet : www.ateliergobin.com
Surface : 1 500 m²
Dirigeant : Damien Gault
Nombre de salariés : 8
Les services proposés :
- Entretien de Porsche de toutes générations
- Restauration de Porsche anciennes
- Préparation circuit
- Préparations course historique
- Gardiennage, transport
- Expertise et conseil

LES ÉCROUS CENTRAUX

Fonctionnement et conseils

HÉRITÉ DE LA COMPÉTITION, CE SYSTÈME DE FIXATION DES ROUES EST PRÉSENT SUR CERTAINS MODÈLES DE SÉRIE. MAIS DERRIÈRE L'ÉCROU CENTRAL, IL EXISTE UNE RÉALITÉ PLUS TECHNIQUE, PARFOIS MÉCONNUE DES PROPRIÉTAIRES. BENOÎT, CHEF D'ÉQUIPE AU CENTRE PORSCHE DE REIMS, NOUS A OUVERT LES PORTES DE L'ATELIER POUR EXPLIQUER LE FONCTIONNEMENT DE CES ÉCROUS CENTRAUX, LEUR MANIPULATION ET LES PRÉCAUTIONS ESSENTIELLES À CONNAÎTRE.

TEXTE **CHARLOTTE BAZAILLE** - PHOTOS **MAXIME TEFF**

COMMENT FONCTIONNENT LES ÉCROUS CENTRAUX ?

Sur le papier, c'est simple : un écrou, une roue. Mais la mécanique qui se cache derrière est plus complexe que ce que l'on pense. Contrairement aux voitures de course et à la Carrera GT, qui utilisent des écrous à pas inversés (un côté serré à gauche, l'autre à droite pour permettre un serrage plus rapide), les Porsche de route utilisent le même sens de serrage des deux côtés. « *Ce n'est pas comme sur une voiture de course, explique Benoît. Sur les modèles de série, on n'a ni pas inversé ni écrou autobloquant spécifique. Tout se joue dans le respect rigoureux du couple de serrage. Historiquement, les voitures de compétition utilisaient déjà l'acier pour les écrous centraux jusqu'à la 997 Cup et l'aluminium à partir de la 991 Cup* », explique Benoît. Les voitures de série n'ont pas ces contraintes, mais c'est un point qui illustre bien la différence entre les modèles de série et l'usage en compétition. Historiquement, jusqu'aux 991 phase 1, le système comportait un verrouillage supplémentaire avec une pièce qui restait fixée sur le moyeu. « *Aujourd'hui, le verrouillage a évolué. Le système a été revu et facilité, tout est intégré dans l'écrou* », décrit Benoît.

Depuis la 991 phase 2, le verrouillage est intégré dans l'écrou, auparavant il restait sur le moyeu.

COMMENT CHANGE-T-ON UN ÉCROU CENTRAL ?

Là où un système à cinq goujons permet de retirer la roue avec un simple croisillon, l'écrou central exige une procédure stricte. Avant le serrage, le filetage et la portée sont graissés pour trois raisons : éviter les frottements parasites, garantir un couple précis et empêcher que l'écrou ne se grippe. « *Si la portée est propre et correctement graissée, on arrive au couple prescrit sans problème. Aussi, pour les amateurs de circuit, si le système n'est pas correctement graissé, ça chauffe et la roue est indémontable* », souligne Benoît.

Chaque écrou doit être serré avec une clé dynamométrique conçue pour supporter un couple de serrage élevé, à savoir minimum 600 Nm. À l'intérieur de l'outil se trouve un mécanisme capable d'encaisser la force générée. « *Si un écrou est mal serré, cela crée des frictions entre le cône et la jante, ce qui provoque ensuite la dégradation du système et il faut ensuite remplacer la jante. Il n'y a pas de réparation possible. Nous avons déjà rencontré ce type de problème : certains propriétaires venaient nous voir après avoir entendu un bruit, et nous constations que les écrous centraux avaient été mal verrouillés. La confusion vient du marquage usine "100 Nm" gravé sur l'écrou, qui ne correspond absolument pas au couple réel de serrage. Dans des garages non spécialisés ou hors Centres Porsche, certains ont donc serré à 100 Nm, alors que le serrage correct est de 600 Nm, et doit impérativement être réalisé roue levée, donc sur un pont.* »

Autre spécificité, la douille à écrou centrale (une douille est fournie avec chaque modèle qui possède des écrous centraux au niveau du coffre) doit s'engager parfaitement dans les logements usinés de la jante. Si l'emboîtement n'est pas parfait, non seulement l'écrou ne peut pas être correctement serré, mais on risque également d'abîmer la jante ou le moyeu.

L'emplacement de la douille dans le coffre.

La procédure de verrouillage est très précise.

S'il y a un problème de serrage, les bobinettes viennent battre sur la jante et il faut par la suite remplacer la jante.

LES CONSEILS DU PROFESSIONNEL

Le premier point évoqué par Benoît est celui de l'usage. Beaucoup de clients choisissent l'écrou central pour des raisons esthétiques, mais peu mesurent ses implications pratiques. « *Avec un écrou central, impossible de monter une roue galette si vous crevez au milieu de nulle part. Il y a un kit anti-crevaison qui peut vous permettre de vous débrouiller si vous avez juste un clou. Mais pour un flanc abîmé ou un gros trou, l'assistance est alors indispensable* », rappelle-t-il. Pour les conducteurs qui partent loin ou roulent souvent, c'est un élément à prendre en compte. Aussi Benoît précise : « *Attention aux jantes repeintes. Il ne faut jamais repeindre le cône. S'il est repeint, on sert sur la peinture et la peinture casse. L'épaisseur de peinture suffit aussi à desserrer l'écrou. Elle vient impacter le couple de serrage. Cela fonctionne aussi sur les jantes classiques.* »

Techniquement, l'écrou central ne demande pas un entretien lourd au quotidien. Mais les pièces associées, elles, sont plus coûteuses que sur les jantes plus traditionnelles à cause du remplacement des moyeux, des roulements spécifiques et du contrôle du serrage. Sur certains modèles, Porsche recommande même un plan d'entretien renforcé en usage intensif, notamment sur circuit. « *Il faut changer les écrous centraux tous les 6 000 kilomètres de circuit cumulés, quel que soit le modèle. Cela ne veut pas dire qu'on le fait quand la voiture a 6 000 kilomètres. On parle bien de kilomètres sur circuit cumulés. À savoir qu'une saison en Cup est d'environ 10 000 kilomètres par an.* »

Pour Benoît, le point le plus important est simple : le professionnel qui monte vos pneus doit connaître la procédure spécifique du système. « *Si la personne n'est pas informée des couples de serrage ou de la méthode, cela peut créer des problèmes. Le mieux est de se rendre en Centre Porsche, car vous êtes sûrs d'avoir un entretien qui respecte les conseils du constructeur* », insiste-t-il.

L'écrou central plaît aux passionnés grâce à son lien direct avec la piste et sa signature visuelle. Mais il s'accompagne d'exigences, de précautions et de contraintes que tout propriétaire doit connaître. Grâce aux explications précises de Benoît, vous savez ce qu'il vous reste à faire. Ce système fonctionne à merveille, à condition d'être manipulé avec rigueur. ■

Nos remerciements au Centre Porsche Reims pour avoir participé à l'élaboration de cet article.

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 : CBAZAILLE@FLAT6EDITIONS.FR

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

PHOTOS DR

VOYAGE D'UN BOXSTER 981 S DANS VOTRE BEAU PAYS

Bonjour de la Belgique,
Mon épouse est propriétaire d'une Porsche Carrera 3.2 L décapotable de 1987 depuis 2015, et je l'ai rejointe dans sa passion en 2022 avec ce 981 S de 2015. Nous partageons notre passion ensemble en nous échangeant les temps de conduite, et ce, dans la bonne humeur. L'an passé, nous avions été invités par des amis à Locquirec [N.D.L.R : Finistère, à la limite des Côtes-d'Armor] *et nous nous sommes inspirés du carnet de voyage (22) dans les Côtes-d'Armor. Une volonté, retrouver à Pléneuf-Val-André cette devanture de magasin qui motive naturellement les voyageurs, « Au bout du monde », chose faite avec plaisir. Une autre destination : la route des Crêtes et le col de la Schlucht, et bien sûr, un chalet à Dohan près de Bouillon dans nos Ardennes belges.*
Merci à tous les membres de votre équipe et beau partage de cette passion.

Ben et Eddy

9 ANS DE BONHEUR EN 997

Bonjour Thomas,
J'ai lu avec attention l'article du numéro de novembre sur les 997 phase 1 d'occasion.
Après deux ans avec un Boxster 987 phase 2 PDK acheté sur un coup de cœur à Porsche Annecy (nous nous y sommes arrêtés par hasard, le Boxster était exposé décapoté, nous l'avons acheté !), nous avons acquis en 2016 une 997 4S BVM phase 1 Bleu Nuit métal de mai 2008, 55 000 km, au centre Porsche Lyon Sud. En neuf ans, nous avons fait 60 000 km dans toutes les conditions, des heures d'autoroute aux grandes balades sur les routes des Alpes où nous vivons, des routes sèches et d'autres enneigées (en pneus d'été). C'est une auto extraordinaire dans toutes ces conditions, avec une motricité parfaite, une puissance largement suffisante et un confort de suspension surprenant en mode PASM normal (c'était un critère important et je voulais absolument le PASM). Le mode Sport et le toit ouvrant apportent un vrai plus sur les routes de montagne. Côté fiabilité : un changement de pompe à eau et de bocal de refroidissement, en dehors des entretiens classiques très bien faits chez Porsche Grenoble.
Aussi, je conseille largement l'achat d'une telle automobile : les prix sont raisonnables et le rapport qualité prix est magnifique. Je ne suis pas un grand fan de la dernière génération : trop encombrante, trop lourde, trop puissante, trop de technologie. Je me verrais mal avec une 992 dans le col d'Allos et sur les petites routes de l'arrière-pays niçois. J'avais hésité au moment de cet achat entre une 718 neuve et une 997 d'occasion : malgré le fait que la 718 soit amusante à conduire, j'ai finalement opté pour la 911. Grâce aux Centres Porsche Annecy et Lyon, nous avons eu la chance d'essayer librement plusieurs modèles. En venant du Boxster, le premier essai avec une 997 phase 2 m'a donné une impression de lourdeur à l'arrière plutôt désagréable. Cette impression s'est effacée avec la 4S grâce à l'équilibre apporté par la transmission intégrale. J'ai ensuite hésité entre coupé et cabriolet : j'ai trouvé le cabriolet trop lourd. Concernant la boîte, j'avais adoré la PDK de mon Boxster, mais je trouvais la boîte manuelle plus marrante et j'ai donc choisi celle-ci, aussi une phase 1 me suffisait.
Après neuf ans de plaisir, nous l'avons revendue début octobre grâce à la Villa Rose, que je remercie, en particulier M. Duchamp, pour la qualité de l'accueil, la clarté des discussions, la présentation de la voiture et enfin la vente elle-même.
À tous les acquéreurs potentiels, je dis : n'hésitez pas si vous trouvez une 997 d'occasion avec un historique limpide, vous ne serez pas déçus, loin de là.
Cordialement,

Jean-Michel

PHOTOS DR

UNE 911 TARGA TURBO-LOOK 3.2 JOLIMENT RESTAURÉE

Je suis un ancien garagiste belge aujourd'hui à la retraite. Il y a environ sept ans, j'ai acquis cette 911 Targa Turbo-look 3.2 de 1985. Elle était alors dans un état déplorable, mais je me suis lancé dans une restauration complète depuis l'Espagne, où je réside désormais. J'y ai consacré plus d'un an, avec l'idée d'un esprit « Singer Study », mais avec un budget inférieur. J'ai tout de même investi près de 45 000 € rien que pour la restauration, sans compter l'achat de la voiture. C'est une auto d'origine belge qui n'a connu que deux propriétaires. J'ai d'ailleurs repris contact récemment avec le dernier, très ému de la revoir dans un état proche du neuf. Chaque détail compte sur cette 3.2, et de nombreux éléments font réellement la différence en matière de restauration. Plusieurs spécialistes espagnols ont d'ailleurs fait le déplacement pour venir la voir. Je suis toujours très heureux de partager de bons moments avec des passionnés Porschistes. Je possède aussi une 997 et une autre Targa 3.0 SC, mais c'est clairement cette 3.2 qui attire toute l'attention.

Steve F.

PHOTOS MATHÉO PARADIS

CONVERGENCE DE PASSIONS POUR LA PHOTO ET LES VOITURES

Je suis Mathéo Paradis, photographe passionné spécialisé dans l'automobile. Cet automne, j'ai eu le plaisir d'accompagner un groupe de dix voitures le temps d'une superbe balade dans la région de Durbuy (Belgique). La magie des couleurs de la saison était au rendez-vous : les routes sinueuses nous ont offert des paysages baignés d'orange, de rouge et de doré, rendant cette sortie inoubliable pour tous les participants. Le plateau réunissait les modèles suivants : 911, 981 Spyder, 718 Spyder, 986, 718 Boxster S, 997 GTS Cab, deux 718 Boxster, 981 Boxster et même une Lotus Elise S3. L'alliance du mythe Porsche et de l'exotisme d'une Lotus créait une ambiance unique, portée par la convivialité de notre groupe d'amis et de passionnés d'exception. À travers mon objectif, j'ai immortalisé ces moments de partage sur fond de paysages enchanteurs : regards complices, arrêts improvisés pour profiter de la vue, plaisir de la conduite sur des routes parfaites, et bien sûr, l'élégance intemporelle des Porsche sublimée par la lumière d'automne. C'est tout cela que j'aime transmettre avec mes photos : une passion sincère pour la voiture, mêlée à la beauté des rencontres humaines et des escapades collectives.

Mathéo Paradis

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
- **24 janvier :** Assemblée Générale et Gala du Club au Musée Schlumpf de Mulhouse

CLASSIC

Club 911 Classic
Président : Philippe Bertrand
6 chemin de Borde Basse – 31320 Vieille-Toulouse
www.911classic-porscheclub.fr
- **11 janvier :** Galette des Rois Paris
- **15 janvier :** Galette des rois à la Concession Porsche Toulouse
- **17 janvier :** Galette au nouveau CP Orléans et musée du théâtre forain
- **31-03 janvier :** Rétromobile

Club 914 de France
Président : Renaud Lechalier
116, rue de Beaumont - 85180 Les Sables d'Olonne
www.914-porscheclub.fr
- **28-01 janvier :** Salon Rétromobile

Club 924/944/968 France
Président : Alain Simon
8, rue des Ecoles - 79260 La Creche
www.924-944-968-porscheclub.fr
- **23-24 janvier :** Rallye Monte-Carlo WRC (05 Gap)
- **25 janvier :** Balade à Contre-SENS

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

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
- **10 janvier :** Rendez-Vous du samedi matin
- **31 janvier :** Assemblée Générale

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

Club Atlantique
Président : Philippe Fournier
20, rue de Villeneuve - 85180 Les Sables-d'Olonne
www.atlantique-porscheclub.fr
- **10 janvier :** Galette des Rois Centre Porsche La Rochelle

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
- **17 janvier :** Assemblée Générale du Club

Club Bretagne-Pays de Loire
Président : Frédéric Bridel
La Silandière - 35760 Montgermont
www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr
- **10 janvier :** Assemblée Générale et Nuit du Club

Club Centre
Président : Jean-Pierre Van Der Heyden
18, boulevard Pierre Segelle - 45000 Orléans
www.centre-porscheclub.fr
- **2-4 janvier :** Assemblée Générale

Club Champagne-Ardenne
Président : Sébastien Dez
Hameau Berthenay - 02130 Villers-Agron-Aiguizy
www.champagne-ardenne-porscheclub.fr
- **24 janvier :** AG & Soirée du Club

Club Corse
Président : Yves Murati
Angiolasca – Collo Ambuto - 20290 Monte
www.corse-porscheclub.fr
- **10-11 janvier :** Assemblée Générale Ajaccio

Club Le Mans
Président : Arnaud Coudray
AMEGA - 10 rue de la Sapinière – 72560 Change
www.lemans-porsche-club.fr
- **8 janvier :** La Galette à la FFSA Academy
- **17 janvier :** Visite de Flat Out
- **23 janvier :** Les Ladies vous proposent une soirée Bowling

Club Lorraine
Président : Philippe Watelet
Novotel de Metz Hauconcourt
16, route de Maizières-lès-Metz
57280 Hauconcourt
www.porscheclub-lorraine.fr
- **11 janvier :** Rencontre du mois 10h30
- **18 janvier :** Restaurant La Foret Amneville

Club Méditerranée
Président : Jean-Paul Viala
27, rue des Roseaux
34750 Villeneuve-les-Maguelonnes
www.mediterranee-porscheclub.fr
- **11 janvier :** Huîtres à gogo sur l'étang de Thau
- **18 janvier :** Journée découverte de la Truffe à Monteux

Club Monaco
Président : Enrico Caruso
Le Sun Tower - 7 avenue Princesse Alice
98000 Monaco
www.monaco-porscheclub.fr

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

DATES PUBLIÉES SOUS RÉSERVE D'ANNULATIONS

PORSCHE AG

PORSCHE AG

Club Normandie
Président : Emmanuel Diers
28, rue Henri Cornat - 50700 Valognes
www.normandie-porscheclub.fr

Club Paris
Président : Philippe Brétille
12, rue Delabordère - 92200 Neuilly-sur-Seine
www.paris-porscheclub.fr
- **24 janvier :** Soirée du Club - AG

Club Pays de Savoie
Président : Alain Cornier
38, rue des Moissonneurs - 73290 La Motte-Servolex
www.savoie-porscheclub.fr
- **24 janvier :** Assemblée Générale du Club
- **31 janvier :** Sortie ski

Club Portes de Provence
Président : Phala Ayme
Hôtel Le Sphinx - 19, boulevard Marre-Desmarais
26200 Montélimar
www.portesdeprovence-porscheclub.fr
- **3 janvier :** Assemblée Générale du Club
- **11 janvier :** Sortie Bonne Année au Centre Sonauto Montélimar

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

Club Roussillon
Président : Bernard Delevoye
32, rue Jules Aroles - 66700 Argeles-sur-Mer
www.roussillon-porscheclub.fr

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

- **24 janvier :** AG et soirée festive du Club à Wicres
- **30 janvier :** Le Club se retrouve à Rétromobile

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.

PHOTOS DR

PORSCHE CLUB 928

Rétrospective 2025 et vœux 2026

En ce début d'année, le Club Porsche 928 vous présente tous ses vœux pour cette année qui commence.
2025 a été l'année des événements et salons, des bons moments de convivialité avec une trentaine de sorties réparties dans les régions, une grande sortie régionale : La Transporvençale, des repas, 6 salons : Rétromobile, Rennes Passion, Avignon Motor Passion, Toulouse Auto-Moto Rétro, Epoqu'Auto et Inter Classic Brussels. Nos 4 grands rendez-vous : circuit avec Lurcy, régional avec La Nationale 928, national avec notre weekend AG en Dordogne et classic avec l'édition 6 du Rallye des Clubs Classics qui nous emmenait dans le Jura. Le tout accompagné de notre concours photo, notre forum et sa partie technique où trouver le soutient technique pour cette auto si particulière.
Toute l'équipe du Club 928 est à pied d'œuvre pour vous préparer un programme riche en découvertes, bons moments qu'ils soient mécaniques, touristiques, sportifs ou gastronomiques. 2026 sera comme toujours jalonnée de bons moments proposés sur tout le territoire couvert par le club 928 : la France, la Suisse, la Belgique et le Luxembourg. Notre weekend AG se déroulera à Versailles et ses environs. Le Rallye des Clubs Classics quant à lui se déroulera sur la côte d'Azur, Lurcy, devenu rendez-vous phare de notre club reviendra le 24 octobre. La Nationale 928 les 19 et 20 septembre, ouverte aux 928-istes non-membres désireux de venir découvrir le club le temps d'une sortie.
Bref, nos délégués de régions vous concoctent un programme de folie ! Si vous souhaitez nous rejoindre en adhérant au club, rendez-vous sur notre site
Au plaisir de vous rencontrer ou de vous retrouver.
Isabelle Piovesan
www.928-porscheclub.fr

PHOTOS DR

PORSCHE CLUB BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ

Rendez-Vous des Passionné(e)s

Tous les 3e Samedi du mois le Porsche Club Bourgogne Franche-Comté (PCBFC) a le plaisir de convier ses membres à un « Rendez-Vous des Passionné(e)s ». Ces matinées ont comme point de départ un café-croissant offert par le Centre Porsche de Dijon le partenaire principal du Club, ou chez un de nos partenaires. Ces rencontres sont l'occasion de renforcer des liens de partenariat par un échange sur les prestations et les services proposés.
Ces rendez-vous se prolongent et se concluent par un déjeuner convivial autour de notre passion. Pour le dernier rendez-vous de la saison 2025, plus de soixante membres et accompagnants du PCBFC se sont rendus en Franche-Comté chez notre partenaire Jantes Alu Services à Saint Vit près de Besançon, spécialiste de la réparation et de la rénovation de jantes automobiles qui nous a présenté son savoir-faire.
Pour conclure cette journée, un déjeuner avait été organisé au « Domaine De La Pinte » à Arbois dans le Jura ou nous avons pu visiter ses magnifiques caves dans lesquelles trône, au milieu des bouteilles de vins, un magnifique tracteur Porsche de 1953 !
Merci à Michel l'organisateur de cette belle sortie.
www.bfc-porscheclub.fr

PORSCHE CLUB BRETAGNE PAYS DE LOIRE

Surprise du Président

DR

Il est de coutume de vouloir appliquer la célèbre formule « jamais 2 sans 3 », et ce fut chose faite en inscrivant au calendrier 2025 du Porsche Club Bretagne Pays de Loire, cette 3e édition du week-end dit « Surprise du Président ». Proposer aux adhérents de s'inscrire à un événement de deux jours, sans en connaître le moindre détail, excepté le prix à régler et lieu de rendez-vous (transmis moins d'une semaine avant le jour J), fut un pari il y a 3 ans, et un très bon moment club dorénavant reconduit chaque année.
Le menu de 2025 comporta un remake de « Questions pour un champion », une soirée cabaret spéciale magie, une nuit en caserne (certes réhabilitée en très bel hôtel), un roulage en forêt de Brocéliande en direction d'un célèbre relais de chasse breton.
Ayant tous repris la route du retour dans nos départements respectifs, ce fut le moment pour Anne-France mon épouse, et moi-même de cogiter à l'édition 2026.
Un grand merci pour la confiance témoignée par tous les inscrits et aux souhaits exprimés de voir perdurer ce type de voyage en terre inconnue.
Frédéric

DR

PORSCHE CLUB NORMANDIE

Partage Porsche/Morgan en Suisse Normande

14 Porsche et 6 Morgan étaient inscrites pour cette première sortie entre passionnés des deux marques. Au départ de Flers, les groupes de 5 voitures comprenant chacun au moins une Morgan, se sont élancées pour un parcours de 40 kms au travers de charmantes petites routes avec de belles vues sur la Suisse Normande pour rejoindre le Château de Falaise, première visite de la journée, où une guide très érudite nous a conté l'historique de celui-ci, depuis sa création à nos jours, sans oublier de parler de Guillaume Le Conquérant, né dans la ville. Puis est venu l'heure de rejoindre Pont d'Ouilly, où, après avoir garé nos destriers sur le parking « privatisé » pour nous par la mairie, un excellent repas nous a été servi à « l'Hôtel du Commerce ». 50 kms nous attendaient ensuite au travers des vallons, sans oublier de suivre le tracé de la course de côte régionale de « La Forêt Auvray » avant de rejoindre l'église du Ménil-Gondouin, deuxième visite de la journée ! Incroyable comment l'abbé Paysant a décoré celle-ci avec ses tags avant l'heure. C'est unique en France ! Puis un pot de départ nous a été servi à « La Rotonde », au lac de Rabodanges, avant de nous quitter.
Thierry Tesson

PORSCHE CLUB ROUSSILLON

Last but not least

C'était donc la dernière sortie touristique de l'année 2025 pour le Club, le mois de Décembre étant comme pour nombreux d'entre nous le mois des Assemblées Générales, puis des fêtes, donc les Porsche vont désormais hiberner un peu en attendant la touristique de fin Janvier 2026. Mais nous avons déjà eu un avant-goût de l'hiver, avec la baisse brutale de la température, ce qui nous a permis, sur cette touristique qui nous a amenés de Rivesaltes à Tautavel (le célèbre village des P.O. qui abrite notre ancêtre de 450. 000 ans ! que nous avons visité après le déjeuner) de passer par des cols de petites montagnes, entourés de belle neige. L'arrivée au restaurant s'est donc rapidement animée des discussions autour des multiples pertes d'adhérence dans les petits lacets des départementales, heureusement bien maîtrisés, l'électronique étant précieuse associée à la qualité de nos pilotes !
Le seul regret sur cette sortie est d'avoir dû scinder notre groupe en deux, car dans ces périodes, nos petits villages ne nous offrent pas suffisamment de solutions de restaurations pour l'accueil de groupes importants.
Il faut dire que l'attrait de la dernière de l'année avait mobilisé encore plus de 35 équipages !
Mais qui pourrait se plaindre de continuer à mobiliser des passionnés !

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-tolede.com

SARL TOLÈDE GROUPE & ASSOCIÉS - Le Toucan, 13/19 avenue C.Regazzoni, 17200 Royan. Agents généraux et courtiers en assurances - RCS Saintes 824263867 - Capital social 1 094 400 € Orias 177000510 (www.orias.fr) - ACPR 4 place de Budapest, CS 92459, 75436 Paris Cedex 09. Le service réclamations répond aux même coordonnées que la raison sociale dans un délai de traitement de 48h jours ouvrés. Intermédiation selon les modalités de l'article L.520-1 II-b du code des assurances. La Médiation de l'Assurance - TSA 50110, 75441 Paris Cedex 09. Contrat Allianz.

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

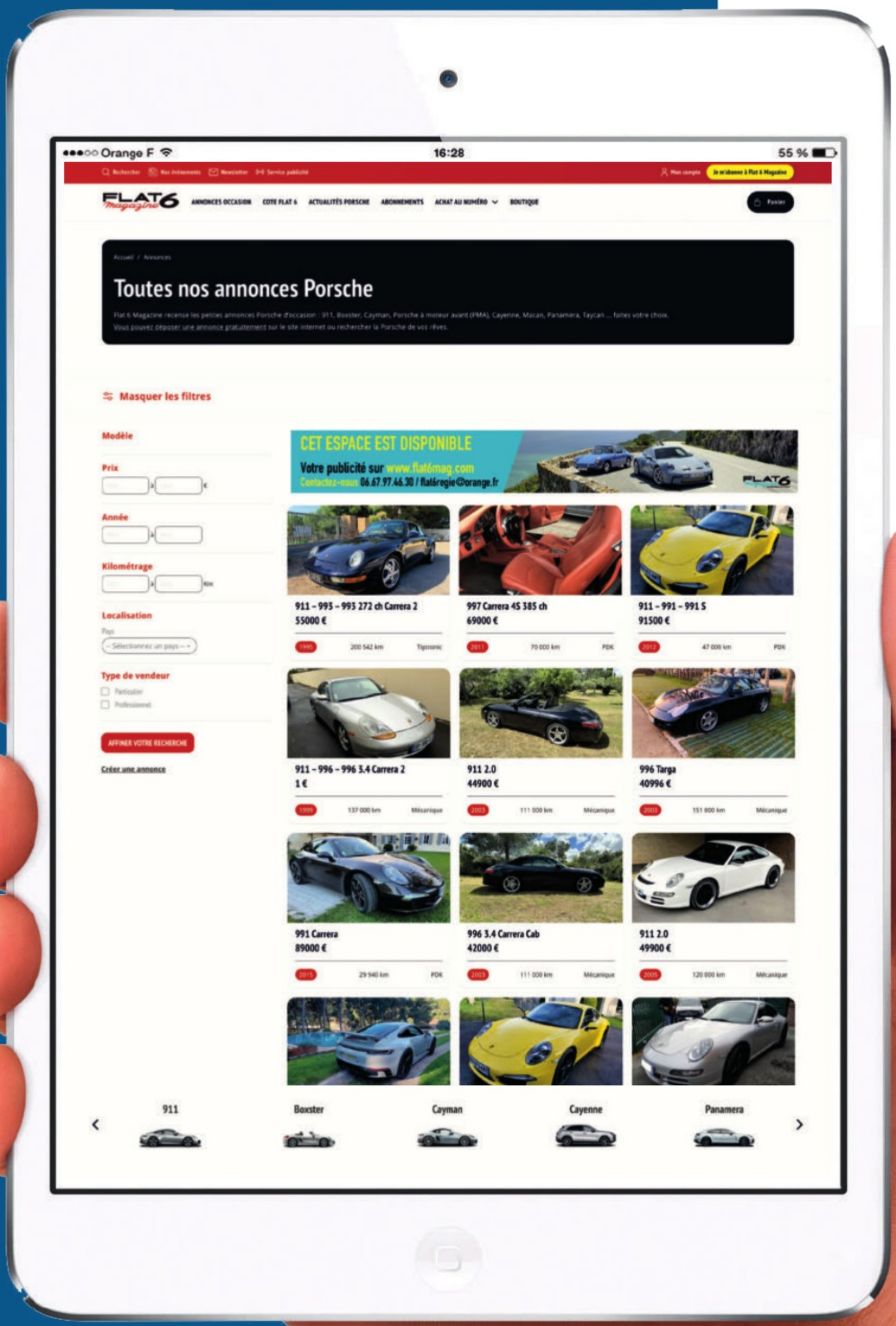
PASSER VOS ANNONCES SUR NOTRE SITE

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 %
Rechercher
Nos événements
Newsletter
Service publicité
Mon compte
Je m'abonne à Flat 6 Magazine
FLAT6 Magazine
ANNONCES OCCASION
COTE FLAT 6
ACTUALITÉS PORSCHE
ABONNEMENTS
ACHAT AU NUMÉRO
BOUTIQUE
Panier
Accueil / Annonces
Toutes nos annonces Porsche
Flat 6 Magazine recense les petites annonces Porsche d'occasion : 911, Boxster, Cayman, Porsche à moteur avant (PMA), Cayenne, Macan, Panamera, Taycan ... faites votre choix.
Vous pouvez déposer une annonce gratuitement sur le site internet ou rechercher la Porsche de vos rêves.
Masquer les filtres
Modèle
Prix
Année
Kilométrage
Km
Localisation
Pays
– Sélectionnez un pays – +
Type de vendeur
Particulier
Professionnel
AFFINER VOTRE RECHERCHE
Créer une annonce
CET ESPACE EST DISPONIBLE
Votre publicité sur www.flat6mag.com
Contactez-nous 06.67.97.46.30 / flat6regie@orange.fr
911 – 993 – 993 272 ch Carrera 2
55000 €
1995
200 542 km
Tiptronic
997 Carrera 4S 385 ch
69000 €
2011
70 000 km
PDK
911 – 991 – 991 S
91500 €
2012
47 000 km
PDK
911 – 996 – 996 3.4 Carrera 2
1 €
1999
137 000 km
Mécanique
911 2.0
44900 €
2003
111 000 km
Mécanique
996 Targa
40996 €
2003
151 000 km
Mécanique
991 Carrera
89000 €
2015
29 940 km
PDK
996 3.4 Carrera Cab
42000 €
2003
111 000 km
Mécanique
911 2.0
49900 €
2005
120 000 km
Mécanique
911
Boxster
Cayman
Cayenne
Panamera

PORSCHE GROUPE 4

Immat SC de novembre 1981, Palmarès à disposition, 5 695 km, état mécanique irréprochable, Visible dans les Vosges

Px: 200 000 € Tél : 06 10 61 04 98 Email : marielle_47@hotmail.fr

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

997 CARRERA 4 GTS 2012

48 800 km, garantie PA 07/2026, gd entretien CP, état exceptionnel céramique + film, ITC, TO, Bose, régul, pack sport chrono **AP418002**

Px : 103 990 € Tel : 06 63 16 28 27 Dépt 06

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

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 : 114 990€ Tél : 06 89 70 11 69 Dépt 69

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

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

PORSCHE

Fêtez Noël avec un peu de retard. Ou beaucoup d'avance.

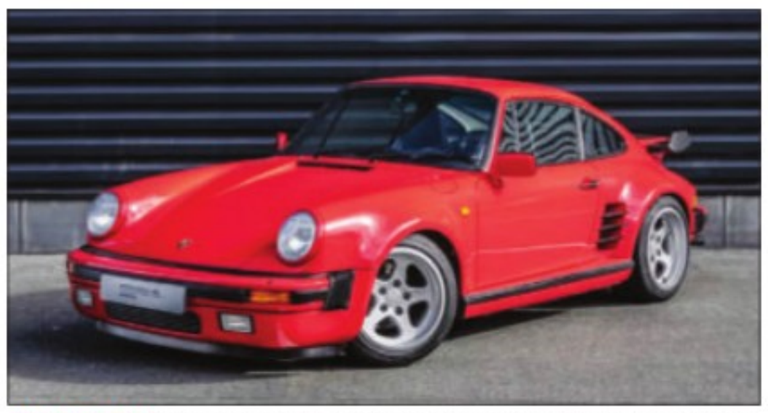
PORSCHE APPROVED. L'OCCASION SIGNÉE PORSCHE.

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

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

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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

FS418114 912 Coupé 01/1967, 152 088 km, 90ch, Bleu Aga, int simili cuir Noir, sges Noir avec bande centrale en velours côtelé, roues à disque ajoutées chromées Prix: 64 900€ 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 : 116 900€ 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 : 76 900€ 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 : 47 900€ Centre Porsche Rouen Tél: 02 57 87 78 84

FS417157 Taycan 4 Cross Turismo 06/2024, 30 000km, 435ch, Gris Volcano, int. cuir Noir, Pack Sport Chrono, PESS, SC AV/AR, Bose Surround Sound System, toit panoramique fixe Prix : 109 900€ 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 : 184 900€ 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 : 126 900€ 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 : 99 900€ 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 : 124 900€ 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 : 62 900€ 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

365 jours au service de la passion.

LE CENTRE PORSCHE APPROVED ANTIBES FÊTE SON PREMIER ANNIVERSAIRE.

Retrouvez cet 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.

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

PORSCHE

Des occasions comme neuves.

PORSCHE APPROVED. LA PASSION GARANTIE.

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

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

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

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

FS418125 991 Targa 4 01/2015, 39 667 km, Noir Intense, Tout cuir Beige, Pack Confort, Rétros SportDesign, JA 911 Turbo 20", Volant sport PDK, 1ère main Px: 119 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

FS418126 991 Turbo 07/2014, 63 690 km, Noir Basalte, Tout cuir Noir, Phares PDLS +, PDCC, HomeLink, SC 18, Pack cuir étendu, Seuils Carbone éclairés, Px: 123 900€, 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

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

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

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

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

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

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

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

CENTRES PORSCHE :

06 - ANTIBES
antibes.centreporsche.fr
04.92.91.33.88

13 - MARSEILLE
marseille.centreporsche.fr
04.91.19.63.40

14 - CAEN
caen.centreporsche.fr
02.31.709.911

17 - LA ROCHELLE
la-rochelle.centreporsche.fr
05.160.72.911

20 - BASTIA
bastia.centreporsche.fr
04.95.30.72.55

21 - DIJON
dijon.centreporsche.fr
03.80.52.08.00

29 - BREST
brest.centreporsche.fr
02.98.45.43.06

31 - TOULOUSE
toulouse.centreporsche.fr
05.62.71.67.67

33 - BORDEAUX
bordeaux.centreporsche.fr
05.56.46.70.70

34 - MONTPELLIER
montpellier.centreporsche.fr
04.67.911.911

35 - RENNES
rennes.centreporsche.fr
02.99.83.19.19

37 - TOURS
tours.centreporsche.fr
02.47.40.21.50

38 - GRENOBLE
grenoble.centreporsche.fr
04.76.43.70.74

44 - NANTES
nantes.centreporsche.fr
02.40.94.82.50

45 - ORLÉANS
orleans.centreporsche.fr
02.38.69.33.69

51 - REIMS
reims.centreporsche.fr
03.26.88.80.00

54 - LORRAINE
lorraine.centreporsche.fr
03.83.82.36.10

56 - LORIENT
lorient.centreporsche.fr
02.97.81.19.20

59 - LILLE
lille.centreporsche.fr
03.20.43.21.68

63 - CLERMONT-FERRAND
clermont-ferrand.centreporsche.fr
04.73.74.32.00

64 - BAYONNE
bayonne.centreporsche.fr
05.32.660.911

66 - PERPIGNAN
perpignan.centreporsche.fr
04.68.811.911

67 - STRASBOURG
strasbourg.centreporsche.fr
03.90.20.47.57

68 - MULHOUSE
mulhouse.centreporsche.fr
03.89.31.43.14

69 - LYON
lyon.centreporsche.fr
04.72.72.08.38

74 - ANNECY
annecy.centreporsche.fr
04.50.57.89.38

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

76 - ROUEN
rouen.centreporsche.fr
02.35.76.03.62

78 - POISSY
paris-ouest.centreporsche.fr
01.39.04.69.00

78 - VÉLIZY
velizy.centreporsche.fr
01.30.67.62.00

83 - FRÉJUS
frejus.centreporsche.fr
04.94.19.99.00

83 - TOULON
toulon.centreporsche.fr
04.94.16.00.00

84 - AVIGNON
avignon.centreporsche.fr
04.32.44.87.90

91 - ARPAJON
arpajon.centreporsche.fr
01.83.61.97.10

92 - LEVALLOIS-PERRET
levallois.centreporsche.fr
01.49.68.34.34

94 - ST-MAUR-DES-FOSSÉS
saint-maur.centreporsche.fr
01.49.76.78.78

95 - ROISSY
roissy.centreporsche.fr
01.34.31.25.30

98 - MONACO
monaco.centreporsche.fr
00.377.97.98.13.13
- Service Après-Vente :
04.93.78.45.46

ANDORRE
andorre.centreporsche.fr
00.376.874.220

CENTRES SERVICE PORSCHE :

26 - MONTÉLIMAR
montelimar.centreservice-porsche.fr
04.75.01.90.35

42 - SAINT-ÉTIENNE
saint-etienne.centreservice-porsche.fr
04.77.32.66.06

77 - FERRIÈRES-EN-BRIE
paris-est.centreservice-porsche.fr
01.60.94.81.40

86 - POITIERS
poitiers.centreservice-porsche.fr
05.49.00.28.90

87 - LIMOGES
limoges.centreservice-porsche.fr
05.87.41.82.49

WORKSHOP* PORSCHE :

72 - LE MANS
www.porsche.fr/experience-center
02.43.40.80.99

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

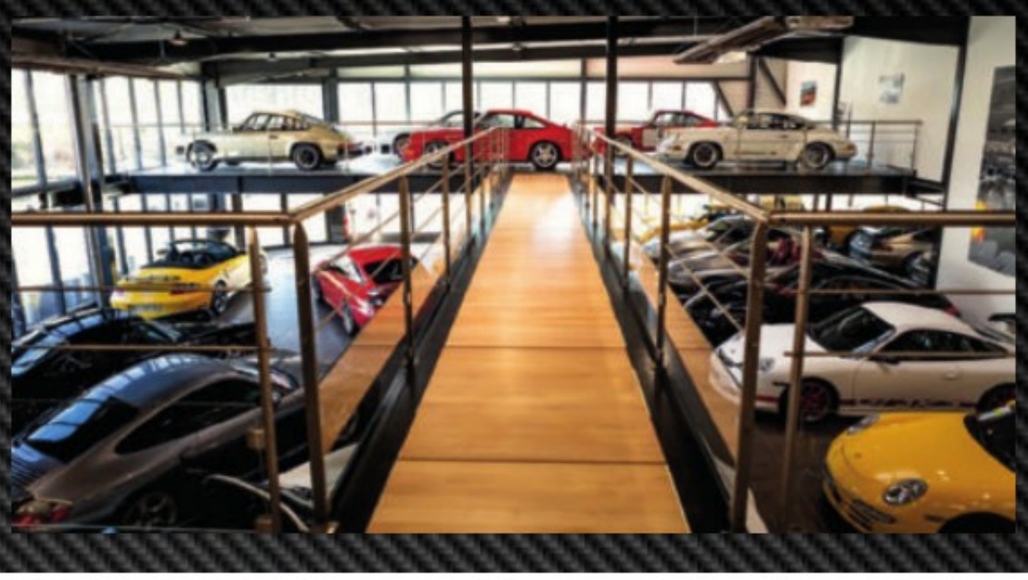
Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

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

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



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

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

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

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

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

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

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: 66 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS418115 964 Turbo type 965 prépa MCG Propulsion, 1991, 82 870 km, 430cv, collecteurs d'échappement type 935, TOE, jtes RH 3 parties, etc… gar 12 mois, Px: 156 000€
www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS418116 996 Bi Turbo Look GT2, 2000, 164 350 km, 420cv, Matching Number, Boite 6 manu, Kit GT2 en pièces d'origine, régul de vit, DA, etc. gar 12 mois, Px: 74 990€
ww.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS418117 Cayman 981 GT4 2016, 31 050 km, 385cv, Argent GT métal, Boîte manuelle 6 rapports, pack Club Sport, sièges baquet 918 Spyder, etc… gar 12 mois, Px: 94 900€
ww.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

FS418118 Porsche 3L RSR Base Récente 964 Carrera 2 Moteur : Flat 6 3.8 L de 964 - 360 CV, Boîte : 964 à 5 rapports, couple court 8:32, ww.mcg-propulsion.com
Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25

PORSCHE

911 Targa 25 Jahre.
01-1975 - 157.441 km - € 134.900*

930 Turbo.
05-1976 - 231.866 km - € 164.900*

930 Turbo.
06-1976 - 131.496 km - € 174.900*

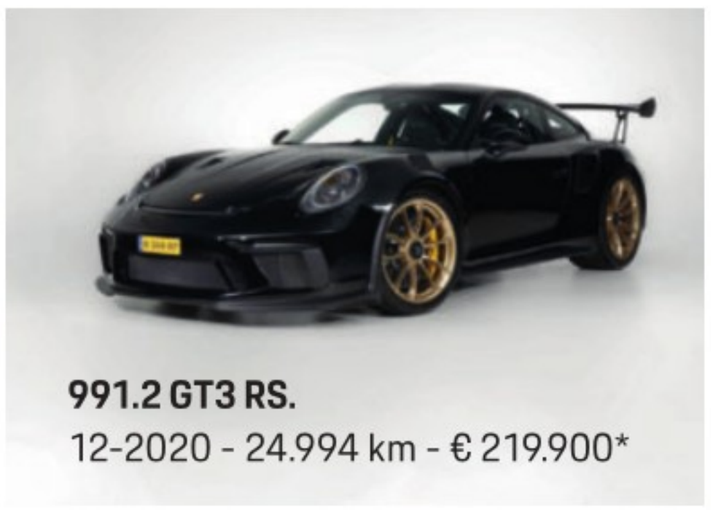
964 Carrera 2 Coupe manuelle.
08-1991 - 119.645 km - € 134.900*

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

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

996 Turbo manuelle.
05-2001 - 73.106 km - € 119.900*

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



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

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.

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

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

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

Cayman GT4 RS.
08-2022 - 5.967 km - € 156.900*

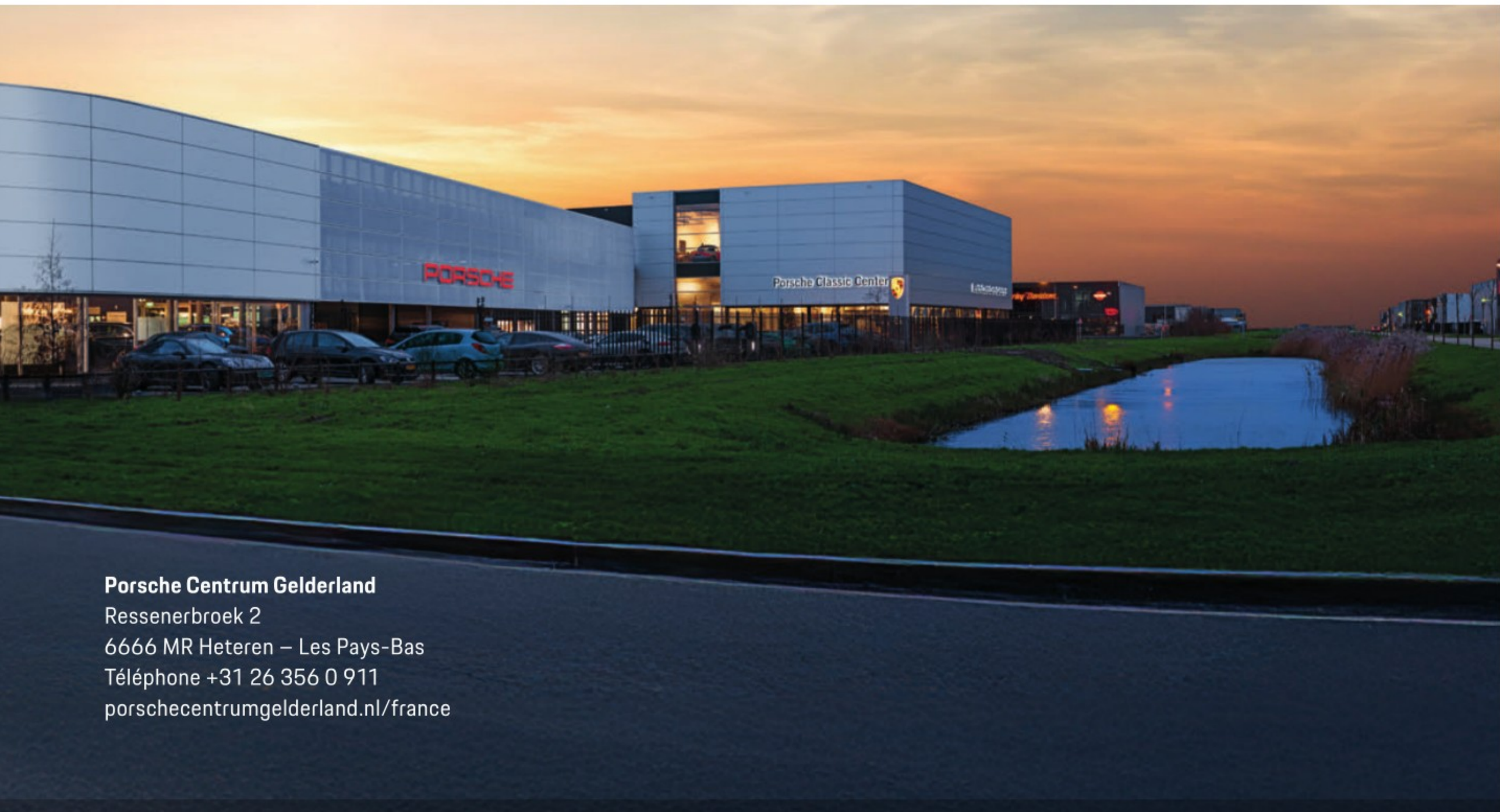
992 GTS PDK.
10-2022 - 37.440 km - € 159.900*

992 S Cabriolet.
03-2023 - 42.719 km - € 154.900*

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

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

992 Targa GTS 4.
03-2024 - 17.108 km - € 196.900*



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

991 CARRERA 4S 3.8L 400 CV PDK

2012 / 69.395KM / LIME GOLD / PSE / PDCC / CHRONO /
TOIT OUVRANT / FULL CUIR NOIR / CARPLAY

99 900€

986 BOXSTER S 3.2L 260 CV BOITE MÉCANIQUE

2003 / 61.825KM / CONFIGURATION UNIQUE / RARISSIME / EXCLUSIF

34 900€

718 BOXSTER 4.0L 400 CV PDK ÉDITION 25 ANS

C05
2021
12.635KM
CUIR NOIR
TEMPOMAT
VOLANT MULTIFONCTIONS CHAUFFANT

118 900€

BOXSTER 987 2.7L 240 CV BV6

SUPERBE ÉTAT / 2006 / 84.773KM / FAIBLE KILOMÉTRAGE /
OPTIONS EXCLUSIVES

34 900€

718 SPYDER 4.0L 420 CV PDK

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

114 900€

CAYMAN R 987 3.4L 330 CV PDK

2011
54.535KM
JANTES TURBO
CHRONO
PSE
BOSE®
PCM
TEMPOMAT

72 900€

992 GT3 4.0L 510 CV PDK CLUBSPORT

2021
19.500KM
MALUS PAYÉ
FULL CUIR & ALCANTARA
SURPIQUÉ BLEU
LIFT

229 900€

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€

991.2 TARGA 4 GTS 450 CV PDK

2018 / 43.330KM / BLEU SAPHIR / PACK GTS / ORIGINE FRANCE / ROUES AR DIRECTRICES / SIÈGES SPORT ADAPTATIFS

144 900€

997 CARRERA 4S PDK 07/2009 / 63526 Kms / Noir Basalt / Tout Cuir Beige / Toit Ouvrant / Climatisation / Sièges Chauffants / PSM / Régulateur de 1Vitesse/ PCM /Phares Bixenon Directionnels / Parking Assistance / Jantes 19 Carrera Sport / Carbnet / 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 / 120456 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 09/2000 / 149000 Kms / Noir / Tout Cuir Noir/ Sièges Electriques à Mémoires / PSM / Carnet / Factures / Garantie **65900€**

CARRERA 3.2 G50 11/1988 / 279563 Kms / Gris Ardoise / Cuir Gris Lin / Toit Ouvrant / Climatisation / Jantes Fuchs 16 Pouces / Carnet / Factures / Garantie **74900€**

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 TURBO 07/2006 / 108236 Kms / Noir Basalt / Tout Cuir Terra Cotta / Climatisation / Toit Ouvrant / Sièges Sport Adaptatifs / Régulateur de Vitesse / Parking Assistance / Phares Bixenon / PSM / PASM /Carnet / Factures / Garantie **82900€**

FS418119 718 Boxster 2.0 300ch PDK 04/2017, 63 010 km, sges AV Sport Plus, SC, Phares PDLS +, Assist parking av/ar, Volant Sport GT, Cuir étendu, Bose Surround-System Px : 66 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS418120 992 3.0 480ch Carrera GTS PDK 06/2022, 24 445 km : Pack intérieur carbone, Système lift, SC AV, Accès "Keyless Entry", ITC et Race-Tex, Assistance parking av/ar Px : 184 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS418121 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

FS418122 992 3.0 480ch Carrera GTS PDK 03/2022, 13 482 km, Roues AR directrices, Suspension PASM, Syst lift, Toit coulissant, ITC Race-Tex, Sièges Sport Plus Adaptatifs… Px : 189 900€ Glinche Sport Classic Tél: 02 59 10 09 11

FS418123 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

FS418124 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

PETITES ANNONCES

RELIURES *FLAT6 MAGAZINE*

PLUS PRATIQUES, PLUS FACILES À UTILISER, PLUS ESTHÉTIQUES.
ELLES VOUS PERMETTRONT DE CONSERVER ET DE CLASSER TOUS VOS FLAT6.

DISPONIBLES ÉGALEMENT POUR D'AUTRES PAYS, PLUS D'INFOS SUR NOTRE SITE INTERNET

35 € L'UNITÉ

PROMO **59,5 €** LES DEUX

PORT INCLUS POUR LA FRANCE

COMMANDEZ DIRECTEMENT SUR NOTRE SITE INTERNET
WWW.FLAT6MAG.COM

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

Le 1er spécialiste des moquettes de restauration toutes marques

Tapis-DELUXE
Fabrication allemande

Tél. 03.26.74.29.50
shop@tapis-deluxe.com

Grand choix de couleur en qualité d'origine ex. :
Pour 911 / 912 Coupé et Targa *Modèle F 1965-1973*
Pour 911 Coupé et Targa *Modèle 2.7l et 3.0l 1974-1977*
Pour 911 Coupé et Targa *Modèle SC 1978-1983*
Pour 911 Coupé, Targa et Cabrio *Modèle G 1984-1989*
Pour 914 / 928 S, 964 / 993
Fabrication des surtapis pour tous ces modèles.

POUR **911 1965-1973** À partir de **668 €**
POUR **911 1974-1977** À partir de **733 €**

POUR **911 1984-1989** À partir de **739 €**

Tous nos modèles sur : www.tapis-deluxe.com

PETITES ANNONCES

AG410803 996 Turbo S Cab 03/2005, 59 000 km, Véhicule rare seulement 300 exemplaires produits, coupe vent, hard top, régul de vitesse, Px : 109 996€
Tél : 06 78 60 37 97 Dépt 36

FS408002 996 3.6 Carrera 320ch 07/2005, 132 000 km, Cab cuir noir, bon état, carnet, non fumeur, pas de réparation majeur en vue (comodo de clignotant à changer)
Px: 37 500€ Tél : 06 51 24 58 68 Dépt 75

FS415003 911 Carrera TLU M 491 07/1985, 188 Mkm, full Matching certification Porsche France carnet, dble clef, manuel technique, bte 915 et emb nf, sort de grosse rév centre Porsche, Traqueur, Px : 120 000€ Tél : 06 21 86 34 04 Dépt 74

AG410801 Boxster 2.5 09/1997, 181 649 km, rouge indien en excellent état Grand entretien complet effectué chez Porsche Freinage AV et AR neuf Kilométrage certifié par test piwis (4120h) Px : 17 000€ Tél : 06 10 04 44 18 Dépt 59

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

AG418001 Cayman 981 2.7L PDK 06/2016, 72 600 km, int. cuir beige, jtes 20", carplay +caméra, volant sport design, régul de vitesse, pack cuir, PCM, xenon, assist pkg av/ar, carnet à jour , Px : 50 900€ Tél : 0622746329 Dépt 30

FS413007 Boxster 981 03/2014, 50 500 km, bleu foncé, intérieur gris et capote bleue. Rare boite manuelle 6, carnet complet. Visible département 22 cet été et 92 ensuite,
Px : 49 500€ Tél : 06 08 32 30 08 Dépt 92

FS414003 944 S2 cab 1991, 153 000 km, entièrement révisé, entretien suivi, fact, tout fonctionne, historiq limpide, pont autobloquant, sièges volant pommeau cuir, peint d'origine, Px : 23 000€ Tél: 06 76 86 16 54 Dépt 19

911 AVENUE
LA PASSION EST UN MOTEUR
SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT

VOTRE SPÉCIALISTE PORSCHE EN RÉGION SUD À 30 MN DE MARSEILLE, AIX ET TOULON

NOUS METTONS TOUT NOTRE SAVOIR-FAIRE DANS L'ENTRETIEN, LA RÉPARATION, LA RESTAURATION ET LA MISE AU POINT DE TOUTES LES PORSCHE CLASSIQUES ET MODERNES

PARTENAIRE OFFICIEL SCART ÉCHAPPEMENT ■ FIABILITÉ VOTRE 996 ET BOXSTER 986 (ROULEMENT IMS)

SHOWROOM RACHAT ET VENTE UNIQUEMENT DE MARQUE PORSCHE

112 allée André Ampère / 13420 Gémenos
Tél: 06 89 80 07 51 / 911-avenue@orange.fr / www.911-avenue.fr

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€

BOXSTER 987 S BLACK EDITION 3L4 320 CV PHASE 2 BVM6, 2011, série limitée, 987 exemplaires, noir int cuir complet noir, tempomat, volant sport design, jantes Spyder 19', sièges sports + chauff. + écussons, Pack Chrono, 76 M kms **46 900€**

CAYMAN 981 S 3L4 325 CV PDK 2013, noir int full cuir noir, tempomat, PSE, volant sport, PADM, sièges sports chauff, Pack Chrono, Audio BOSE, entretien Porsche à jour, 73M kms **59 800€**

MACAN GTS 3L6 V6 BITURBO 360 CV PDK, 2017, Noir tiefschwarz int. cuir espresso, TOE, échappement sport, PASM, ACC, sièges sports + chauff. + mémoires, + très nbres options, 86M kms **46 900€**

997 CARRERA 4S 3L8 385 CV CABRIOLET PHASE 2 BVM6, 2010, noir int noir, sièges ventilés et chauff., PSE, PASM, Audio BOSE, 71M kms **78 800€**

FS418108 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

FS418109 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

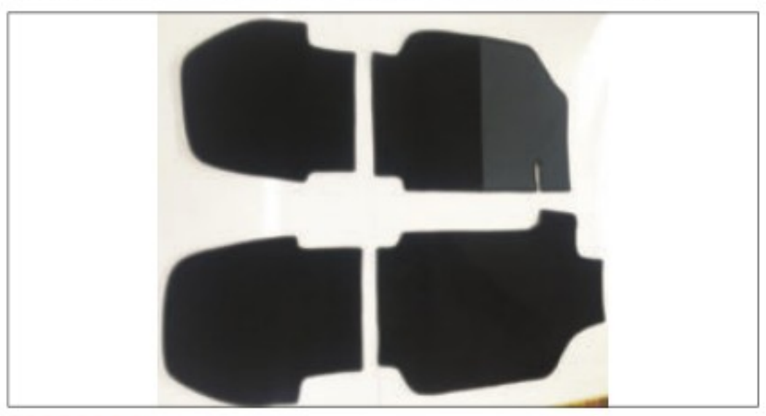
FS418110 981 Cayman S 2014, 89 400 km, Intérieur Cuir Noir, 22 CV, PDK, Sièges Sport Plus, Sièges chauffants, Jantes 20" Carrera Classic II, Pack Chrono Sport Plus
Px: 58 800€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS418111 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

FS418112 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

FS418113 997.1 Targa 4S 2007, 85 800 km, Intérieur Cuir Noir, 26 CV, Manuelle Sièges Sport avec Coques, PASM, Phares Xénon, Système Audio Bose
Px: 75 200€ La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

FS415002 911 2.7L Targa 09/1976, 149 000 km, Bon état général Kit turbo look de chez Porsche Nombreuses facture d'entretien,
Px : 43 000€ Tél : 06 16 97 04 02 Dépt 91



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

FS414004 997 C4S Cabriolet 2007, 56 000 km, Acheté CP en 2022, entretien garage PORSCHE, Carnet, Double clés, TB config, nb options: Pack Sport Chrono- jtes sp design 19-...
Px : 68 000€ Tél : 06 64 48 58 75 Dépt 38

FS415001 944 Turbo Cup/S de 1988, 90 000 km, Couleur SilverRose Carte grise collection Historique des CT depuis 1994. Dossier de factures depuis 2002,
Px : 47 500€ Tél : 06 79 93 93 70 Dépt 23

FS414002 991 4 GTS 3.0 450 PDK 03/2017, 83 000 km, bleu miami, 26 820€ d'options roues directrices AR PPF face AV traitement céramique intérieur cuir alcantara caméra,
Px : 120 000€ Tél : 07 81 06 88 46 Dépt 94

FS418101 964 Coupé Carrera 4 10/1989, 220 500 km, Gris ardoise sur cuir gris, siège chauffant, refection moteur avec plus de 17000€ de facture, volant moteur allégé Px : 74 900€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

FS418102 992 Coupé Carrera 4S 08/2019 26 000 km, Achatgrau sur cuir noir pack sport chrono plus, sièges sports, KESSY, toit ouvrant électrique, châssis sport Px : 147 900€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

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 : 137 900€
Garage Alternative Propulsion Tél: 04 67 76 71 87 Dépt 34

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

Préparation - Compétition
Assistance

mougins auto sport
SPÉCIALISTE PORSCHE

MAS RACING

614 avenue de la Plaine - 06250 Mougins - France
Tél : 04 93 756 794 / Fax : 04 93 756 231
contact@mougins-autosport.com
www.mougins-autosport.com

mougins_auto_sport
mas_racing_
MAS-Racing Team

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

997.2 CARRERA 3.6 PDK

151 200 km, aide au station, phares dynam. Xénon, jantes Carrera S 19" SC., TOE., Modes Sport et Sport +, échapp. Sport, PASM, Garantie 6 mois
Px: 56 000€ Tél: 04 67 42 57 35 ou www.almeras.com

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: 43 990€ 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.

www.pzro.eu

Pour que votre rêve devienne réalité

964 C2 Cab TLU · 250cv · 11/92 · 17 800km · Premiere Main	**PSD**
993 C2 Targa · 285cv · 04/96 · 57 800km	**115 000€**
981 Cayman Black Edition · 275cv · 09/16 · 20 900Km	**57 900€**
981 Cayman GTS · 340cv · 04/15 · 45 000Km	**PSD**
981 GT4 CS · 385cv · 07/17 · 9 300Km · BM	**99 900€**
718 GT4 CS · 420cv · 12/19 · 14 500Km	**104 900€**
718 Spyder · 420cv · 06/21 · 8 500Km · PTS	**129 500€**
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€**

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter

CONFIEZ L'ACHAT DE VOTRE PORSCHE A UN EXPERT RECONNU

Eric Goertz 03.87.77.09.17

FS418104 997.2 GTS cab 408cv 01/2011, 84 925 km, ITC noir, sièges sp adapt 18 règlages chauff et ventil, PCM GPS + Bose + Tél, PSC, PDK, PASM, Tempomat, Park Assist, Bixénon
Px : 83 800€, PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS418105 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

FS418106 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

FS418107 981 Cayman Black Edition 275cv 09/2016, 20 900 km, ITC noir, Sièges chauff, PCM GPS DVD + Bluetooth, PDK, Park Assist + Caméra, PDLS, JA 20" Turbo Design, Malus payé Px : 57 900€ PZRO Tél. : 03 87 77 09 17

FS418108 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

FS418109 993 C2 Targa 285cv 04/1996, 57 800 km, Gris Polaire, cuir noir, Différentiel autobloquant, ABD, EGA, Tempomat, Pneus + Freins + Révision Neufs
Px : 115 000€, 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

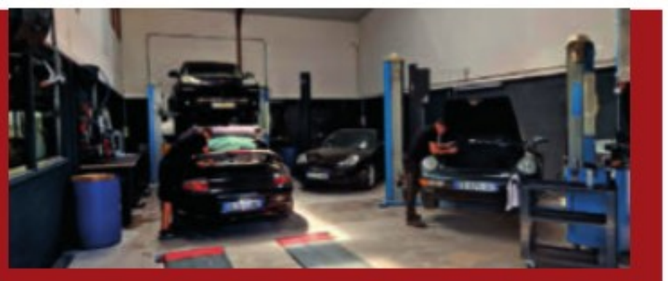
FS415004 965 Turbo S 11/1991, restauration complète 3 000 km depuis, Rapport d'expertise dispo sur demande, CT vierge, CG normale Fr, traitement céramique,
Px : 200 000€ Tél : 0034 6 15 73 55 35 Dépt 66

PLUS AUTO 83

- Garage Indépendant Porsche
- Diagnostic, Réparation, Entretien
- Vente véhicules neufs et occasions
- Carrosserie

699, rue du docteur Calmette
83210 La Farlède
09.82.29.76.03 / 07.63.08.83.83
plusauto83@live.fr

www.plusauto83.fr



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...

FS418129 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

FS418130 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

FS418131 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 : 79 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS418132 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

FS418133 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

FS418134 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

FS418135 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

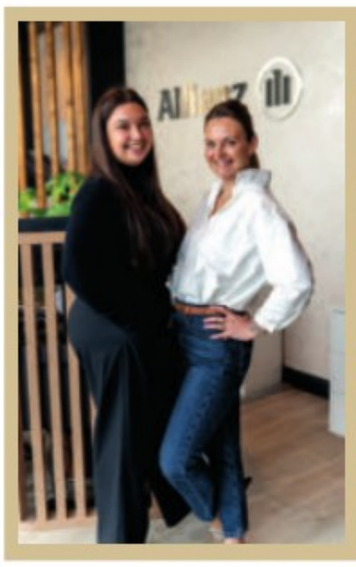
FS418136 993 C4S 1996, 103.000 km, Gris Polaire Métal, Tt cuir noir, clim, TOE, Pack Hi-Fi, EGAR, Echapp. SCART, Radio CD, Jantes 18" Px : 130 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS418137 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

FS418138 997 C2 Tip 2005, 61 000 km, Gris Arctique, tt cuir Bleu, TOE, PDC, CarPlay, Régul. Vit., Pack Carbone, échapp. Sport, Jantes 19" Px : 52 000€,
Speed Star Tél. : 06 36 356 911 Dépt 75

FS418139 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

FS418140 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

Allianz

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.

FS418127 Panamera Spt Turismo 3.0 V6 560ch 4S Hybrid 2020, 95 936km, 33 CV, automatique, Pack chrono sport plus, Echap sport avec valve, Etriers de frein vert, Px : 85 990€, 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 : 66 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

FS418128 996 Carrera 2 Coupe Tiptronic 2001, 134 600 km, 22cv, automatique, Int cuir noir, échap sport avec valve PSE, SC, Volant 3 brches, jtes 18" Px : 32 490€, 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

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

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 : 34 990€, www.45-autosport.com Tél. : 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51

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 : 83 900€, 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 3.0I 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 : 224 900€, 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 : 99 900€, 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

A.R.Sport

Spécialiste PORSCHE

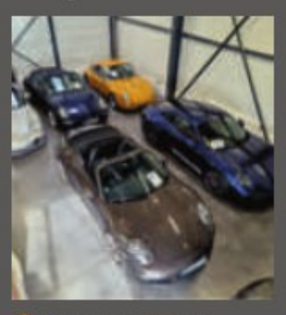
Proche de **La Rochelle**

10 A rue Saint Exupéry - 17290 Le-Thou

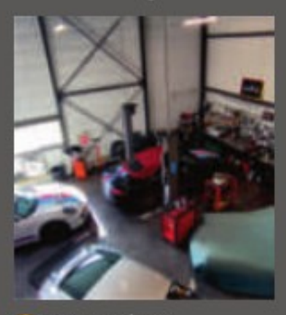
05.46.411.911 **contact@arsportservices.fr**

En savoir plus sur arsport.fr

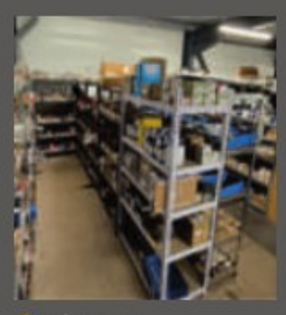
La passion et le service pour vous et votre Porsche depuis 2004



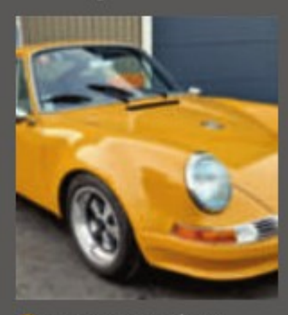
● **Achat-vente Porsche d'occasion**
Consulter nos véhicules d'occasion, disponibles en stock.



● **Entretien Porsche**
Révision constructeur, test Piwi, recherche de pannes.



● **Pièces détachées**
Stock de pièces Porsche disponible.



● **Restauration Porsche**
Restauration partielle ou totale de Porsche anciennes.

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 : 105 000€ 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: 70 000€ 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 : 86 000 € 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 : 29 000 € 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 : 70 900€ A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

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

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

991 CARRERA S 3L8 400 CV PDK, 2012, Gris Argent Platine, int. biton gris agathe et gallet + supriqures, TOE, PASM, sièges sports élec 14 postions + mém. + chauff., carnet entretien Porsche à jour, 79M kms **85 900€**

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 **49 900€**

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€**

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€**

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€**

991 CARRERA CABRIOLET 3L4 350 CV PDK, Blanc Carrera cuir complet noir BOSE tempomat PASM Carrera Classic II 20', s. sport plus élec 4 p + chauff + nbres options, 87 M kms **84 900€**

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€**

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, 417
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
Hautes-Pyrénées (65) 538 km en 911 SC 3.1	417 et 418
Haut-Rhin (68) 527 km en Carrera 3.2 Cab G50	334
Rhône (69) 436 km en Carrera 3.2 G50	357

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

MARC JOLY

DÉPARTEMENT	NUMÉRO FLAT 6
Haute-Saône (70) 516 km en 914/4 2.0	354
Sarthe (72) 477 km en 996 GT3 phase 1	362
Savoie (73) 1 066 km en 356 Roadster	394 et 395
Haute-Savoie (74) 610 km en 997 Carrera 4 GTS 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
- 4 janvier : Galette des rois
- 10 janvier : Café croissants

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

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

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

Club Porschelaine
Président : Tony Penault
32 rue Auguste Comte
87280 Limoges
porschelaine87@gmail.com
- 11 janvier : Galette des rois

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

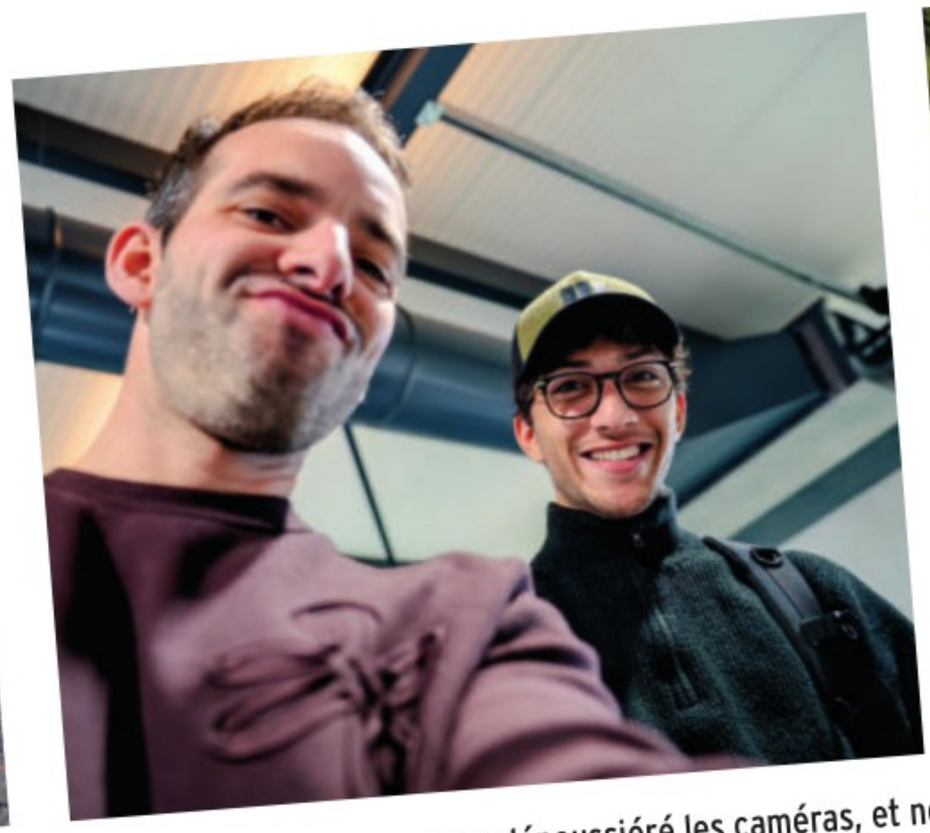
Club Porsche United
Président : Serge Hirsch
www.porscheunited.eu

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.



C'est nouveau, on s'y remet ! Entre un sandwich et une séance photos, nous avons dépoussiéré les caméras, et nous avons le plaisir de vous annoncer que nous sommes de retour sur YouTube (@Flat6magazine). Notre souhait ? Compléter ce que vous lisez dans le magazine par des essais, des analyses, et des contenus inédits. Rejoignez-nous !

Rendez-vous le 30 janvier en kiosques pour le prochain numéro !

ALLUMAGE AUTOMATIQUE DES PHARES

La nuit, dans un tunnel ou un parking, au-delà de 80km/h de jour

Ajoutez simplement la fonction « Phares Automatiques » au commutateur original de votre Porsche™ en position HOME

Conçu exclusivement pour :

Boxster	987.1.2
Cayman	987.1.2
911	997.1.2
Cayenne	955 & 957

PALS™ par Autolight Systems

Homologué CE E11

Commandez sur

autolightsystems.com

Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules de Prestige et de Collection

Jacques SABBA Assurances

Sabatier & Bataille

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 24008699

Tarifs en ligne

www.jacques-assurances.com

Tél 04 66 27 95 27

Mail: jacques@sabba-assurances.fr

* **Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage**
* **Formules illimitées ou au forfait kilométrique**
* **Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile**

Allianz

MILLE MIGLIA CLASSIC CHRONOGRAPH

Depuis 1988, Chopard est partenaire et chronométreur officiel de la légendaire *1000 Miglia*, la plus belle course automobile du monde. Ultime incarnation de l'esprit de compétition et de notre passion pour les rallyes d'endurance, le Mille Miglia Classic Chronograph est un modèle de 40,5 mm de diamètre à l'esthétique sportive et à la précision certifiée chronomètre. Fièrement conçu et fabriqué par nos Artisans, ce garde-temps d'exception témoigne du meilleur de l'expertise et de l'innovation de notre Manufacture.

*CHOPARD – ARTISAN DE VOS EMOTIONS – DEPUIS 1860

Chopard

THE ARTISAN OF EMOTIONS – SINCE 1860*

Lombard
Joaillier - Horloger depuis 1929
2 rue de la République | Grenoble
04.76.44.26.95