



FLAT6

magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

ÉVÈNEMENT FLAT 6 RALLYE EN CORSE

120 PORSCHE EN LIBERTÉ



FRANCE: 7,50 € - BELGIQUE: 7,95 € - LUX: 8,70 €
ITA/ESP/PORT: 8,80 € - ANDORRE: 7,80 € - CAD: 13,99 \$ - CH: 13,80 F\$
DOM: 8,80 € - TOM: 12,00 XPF - LIBAN: 17,500 LBP - MAROC: 90 MAD

SAGA JE M'OFFRE MA PREMIÈRE PORSCHE

Episode 1 : budget 25 000 €

Je vais craquer!



1^{ER} ESSAI
992 GT3 Touring

NOUVEAUTÉ
992 GTS

VOYAGE
La Vendée en Spyder 981

M 01983 - 365 - F: 7,50 € - RD



Sommaire

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P18 LA PORSCHE DU MOIS
981 Spyder Jaune Racing P3

P25 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6

P102 LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS

Mes secrets de pilotage : Spa-Francorchamps 1ère partie

P104 COURRIER DES LECTEURS

P128 PORSCHE CLUBS

P132 LA COTE DE FLAT 6

P138 PETITES ANNONCES

P174 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET CARNETS DE VOYAGE

P177 CLUBS INDÉPENDANTS

P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT

ESSAIS

P20 NOUVEAUTÉ
992 GTS

P26 NOUVEAUTÉ
Cayenne Turbo GT

P30 PREMIER ESSAI
992 GT3 Touring

P52 PREMIER ESSAI
Taycan Turbo S Cross Turismo

P20



MAGAZINE

P38 SAGA
Je m'offre ma première Porsche Budget 25 000€ Episode 1 Je vais craquer !

P58 CARNET DE VOYAGE
La Vendée en Spyder 981

P76 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
Arthur Mathieu et sa 911 GT3 Cup

P84



P84 ÉVÉNEMENT
Flat 6 Rallye en Corse
120 Porsche en liberté

P96 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Le Flat 6 Rallye

CLASSIC

P108 ACTUS

P110 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Retour au Safari

P114 GUIDE D'ACHAT
993 Carrera 4 Cabriolet



P114

Flat6 Magazine est publié par
Flat 6 Éditions SAS au capital de 5 000 €

RÉDACTION / ADMINISTRATION

Tél. : 03.22.60.03.63

Directeur de la publication

Représentant légal

Marc Zighera

Directeur de la rédaction

Marc Zighera

Rédacteur en chef

Marc Joly / mjoly@flat6editions.fr

Rédacteurs Graphistes

Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr

Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr

Secrétaire de rédaction

Anne Malbrand / amalbrand@flat6editions.fr

Conception graphique

Nathalie Jacquemin

Responsable Digital

Thomas Schenck / tschenck@flat6editions.fr

Petites Annonces / Abonnements

Anciens numéros / Fabrication

Flat 6 éditions - Garopôle

Place de la gare - 80100 Abbeville

Tél. : 03.22.60.03.63

contact@flat6editions.fr

Ont participé à ce numéro

Thomas Schenck, Gérard Joly, Jürgen Barth,

Dominique Maroni, Valérie Sion,

Romain Dumas, Christophe Gasco,

Grégory Galiffi, Fabien Caron, Kyle Fortune,

Victor Lochon

Correspondants étrangers

Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah (D)

Gestion des ventes au numéro et de la promotion

(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)

A Juste Titres

Alexandre Campi / a.campi@ajustetitres.fr

Réassort et quantités modifiables sur

Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Newsletter

Vincent Bourbon / vbourbon@flat6editions.fr

Impression

Léonce Deprez - ZI « Le Moulin » - 62620 Ruitz



Origine du papier

intérieur - Allemagne

couverture - Belgique

Taux de fibres recyclées : 0%

Certification : PEFC

Prot : intérieur 0,016 kg/tonne

Prot : couverture 0,01 kg/tonne

Distribution

France Messagerie (France), Tondeur (Belgique)

IMPRIME EN FRANCE / ISSN : 1156-9425

RÉGIE PUBLICITAIRE

RST communication

55 Chemin du Liseron - Lieudit Surle

83230 Bormes les Mimosas

Tél. : 04 98 01 50 50

flat6regie@orange.fr

Directeur de la publicité

Christian Tahon : 06 08 28 72 10

Responsable de clientèle

Naziha Laroussi : 06 67 97 46 30

Flat6 Magazine est membre du **SPMS**
Syndicat de la Presse Magazine et Spécialisée

www.flat6mag.com

Facebook : flat6magazine

Instagram : flat6magazine

Edito

30 ANS
FLAT6
Magazine



En toute liberté !

Ah quel bonheur ce fut, ce premier Flat 6 Rallye en Corse ! Tout, absolument tout, s'est déroulé comme si une bonne fée s'était penchée sur son berceau : organisation parfaite, météo radieuse, routes enivrantes, paysages de rêve, et 120 équipages en osmose totale avec l'île de beauté. Ce fut une vraie réussite, un grand merci à ceux qui en ont eu l'idée, et à ceux qui ont fait en sorte que tout se passe au mieux. Sous certains aspects, ce rallye m'a rappelé le fameux Porsche Tour, qui traversa la France de Reims à Monaco, en 1998, pour fêter les cinquante ans de la marque. La même ampleur, la même impression de vivre un grand événement autour de cette marque qui nous passionne tant. En France, aujourd'hui, la seule manifestation Porsche roulante d'envergure reste la Savoie Cup, dont nous avons été hélas privés depuis deux ans pour cause de COVID. Désormais il y aura aussi le Flat 6 Rallye, et j'en parle de manière d'autant plus décontractée que je n'ai participé ni de près ni de loin à la création et l'organisation de ce bel événement. Il faut dire que la Corse reste un terrain de jeux exceptionnel, qui respire encore une vraie liberté qu'on ne trouve pas forcément ailleurs. Là-bas, la plupart des insulaires aiment les voitures et le font savoir en permanence. Non pas qu'ici, sur le continent, on n'aime pas les autos (chacun de nos déplacements en Porsche démontre le contraire), mais en Corse, c'est une vraie passion, et cela fait d'autant

plus de bien d'y rouler. Très bien né, ce rallye connaîtra donc une seconde édition l'an prochain, même s'il est encore trop tôt pour savoir où il aura lieu.

A l'heure où nous bouclons ce numéro d'août, l'Europe vient de proposer aux pays membres de ramener à 2035 la vente de voitures neuves avec zéro émission. Il y aurait un vaste débat à entamer sur le sujet, mais comme vous avez été nombreux, en peu de temps, à vous en inquiéter auprès de nous, nous voudrions vous rassurer et vous donner des raisons d'espérer. D'abord, ce n'est qu'une proposition, il y aura de nombreuses discussions entre les états membres pour valider ou pas cette année 2035, et on sait que la France et l'Allemagne y sont opposés. Ensuite, et surtout, il est demandé qu'en 2035, toute voiture neuve devra émettre zéro émission, ce qui pourrait laisser une chance aux carburants de synthèse sur lesquels travaille Porsche et Siemens, entre autres. Annoncés dès aujourd'hui comme émettant vraiment très peu d'émissions, ces carburants pourraient encore devenir plus vertueux, qui sait ? Naïfs nous sommes ? Peut-être, mais on veut croire que d'ici 2035 ou 2040, beaucoup d'eau coulera encore sous les ponts, alors ne partons pas battus d'avance... Et bonnes vacances à ceux qui partent !

Marc Joly

Pour trouver facilement Flat6 Magazine : www.zeens.fr

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

Nouveauté

992 GTS

Porsche fait décidément feu de tout bois, en complétant sur un rythme enlevé les offres de la gamme 992. Très attendues, voici les GTS. Sont-elles toujours à la hauteur de l'excellente réputation qu'elles ont toujours eue ? C'est ce que nous allons vérifier de suite. TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG



Nouveauté

CAYENNE TURBO GT

Avec 640 ch et 300 km/h, Porsche lance le Cayenne le plus performant de son histoire et une dénomination totalement inédite. Il s'offre même au passage le titre de SUV le plus rapide du Nürburgring. Présentation.

TEXTE : FABIEN CARON
PHOTOS : PORSCHE AG



UN AIR DE DÉJÀ VU

Le constructeur de Stuttgart nous avait déjà mis la puce à l'oreille le mois dernier. Un mystérieux « Cayenne Performance » établissait un nouveau record du tour dans la catégorie SUV sur la boucle Nord du Nürburgring, avec un temps de 7'38''925 et le pilote d'essai Lars Kern au volant. Un air de déjà vu puisque l'année dernière, le 24 juillet précisément, Porsche nous jouait la même partition avec une Panamera optimisée raflant le titre d'Executive Car la plus rapide du monde sur le célèbre tracé allemand, pour donner naissance deux mois plus tard à la Panamera Turbo S, purement thermique de 630 ch. Mais revenons à nos moutons, ou plutôt nos chevaux, puisqu'il en est question ici.

DES CHIFFRES « COUP DE POING »

640 ch tirés de son V8 4.0 l biturbo, soit 90 ch de plus que le Cayenne Turbo, mais à peine 10 de moins que la récente 992 Turbo S. Soit aujourd'hui le 8 cylindres le plus puissant du constructeur de Stuttgart. 850 Nm de couple, soit carrément 50 Nm de plus que cette dernière. Un 0 à 100 km/h franchi en 3,3 s et 300 km/h en pointe, avouez

que l'on est plus proche des chiffres d'une super sportive que d'un mastodonte taillé pour le franchissement ! Par rapport au Cayenne Turbo précédemment cité, c'est 80 Nm de couple en plus, 0,6 s de moins sur le 0 à 100 km/h et 14 km/h de gagnés sur la vitesse de pointe. Des chiffres qui ont leur importance quand on sait à quel point la course à l'armement est importante pour les constructeurs de voitures à haute performances. Y a-t-il un réel intérêt pour le consommateur ? C'est un autre débat ! Saluons en tout cas la volonté de Porsche d'aller vers toujours plus de performance, de sportivité, d'excellence. Et je pense que ce Cayenne Turbo GT (une appellation totalement inédite dans l'histoire du constructeur !) s'en donne les moyens.

UN « SUPER CAYENNE » OPTIMISÉ DANS TOUS LES DOMAINES, POUR PLUS DE SPORTIVITÉ

Disponible uniquement en version « Coupé » à quatre places, Le Cayenne Turbo GT est, selon le constructeur, optimisé dans tous les domaines : par rapport au Cayenne Turbo, sa garde au sol est abaissée de 17 mm. Il dispose en série de tous les perfectionnements actuellement disponibles au catalogue, en mieux ! La suspension PASM

pneumatique à trois chambres voit sa rigidité augmentée de 15%. La direction Servotronic + est recalibrée, les roues arrière directrices adaptées. Le système de stabilisation active du roulis (PDCC) fonctionne désormais avec un logiciel de contrôle d'avantage axé sur les performances. La répartition variable du couple entre les roues appelée Porsche Torque Vectoring (PTV+) suit cette même logique. Les roues avant, plus larges d'un pouce, voient leur angle de carrossage augmenté de 0,45° pour optimiser la surface de contact au sol et améliorer ainsi le pouvoir directionnel et le grip de l'engin. Quant aux roues, elles passent au 22 pouces en diamètre et se voient chaussées de Pirelli P Zero Corsa spécialement développées pour ce SUV hors-norme. Espérons simplement que ces pneumatiques adaptés à la piste sauront être compatibles avec un usage quotidien. N'oublions pas qu'un Cayenne est fait pour rouler tous les jours, dans toutes les conditions climatiques, pluie comprise ! Un essai prochain pourra sans doute nous rassurer sur ce point.

Fleur de la gamme des SUV sportifs de la marque, le Cayenne Turbo GT se dote naturellement de ce qui se fait de mieux en matière de freinage avec le système carbone/

céramique du constructeur, les fameux PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), reconnaissables à leurs étriers jaunes. La boîte de vitesse reste la Tiptronic S à 8 rapports, automatique à convertisseur donc, mais ses lois de passage ont été adaptées à un usage plus sportif et les rapports s'égrènent avec plus de célérité, sans que l'on sache pour le moment dans quelles proportions. On peut être étonné que les ingénieurs Porsche n'aient pas choisi d'adapter la boîte PDK qui équipe déjà la Panamera, mais il semble que la boîte Tiptronic S soit plus adaptée pour tracter des charges ou garder des capacités de franchissement optimales. Pour terminer avec la partie châssis, le PTM ou Porsche Traction Management, qui gère la répartition de la puissance transmise aux quatre roues, voit également son logiciel évoluer dans le sens d'un caractère plus sportif. Des affirmations qui ne demandent qu'à être vérifiées !

UN V8 PLUS MODIFIÉ QU'IL N'Y PARAÎT.

Même s'il garde l'architecture et les cotes du moteur équipant le Cayenne Turbo, le moteur du Cayenne Turbo GT évolue cependant en profondeur par ses pièces en mouvement : vilebrequin, pistons, bielles et distribution →

992 GT3 TOURING

La toute nouvelle 992 GT3 Touring, qui, rappelons-le, correspond à un pack optionnel sur base de la GT3, a eu droit à de micro-présentations presse, dont une à Goodwood, où était présent notre correspondant Kyle Fortune.

TEXTE : KYLE FORTUNE - PHOTOS : MARK RICCONI, PORSCHE AG



Le configurateur Porsche ! Ah, qui n'y a pas passé des heures pour configurer la Porsche de ses rêves, se perdant dans les différentes options pour choisir enfin celles qui feront de sa Porsche la plus belle à ses yeux ? Au risque parfois de se sentir un peu submergé par l'ampleur de la tâche, non ? Heureux jusqu'à présent ceux qui voulaient commander une GT3. C'était une sélection facile. Une fois le modèle choisi (GT3, donc), les options étaient relativement limitées : sièges baquets (oui merci), Boîte six manuelle (oui), l'option Clubsport (évidemment) et une des couleurs Racing (c'est une GT3 quand même !). Tout cela se faisait en

quelques minutes et non en plusieurs heures ! Aujourd'hui tout change ! Avec la nouvelle GT3, on se perd dans le configurateur. Cela a commencé avec la GT3 991 Phase 2. Porsche n'a pas seulement ajouté l'option boîte 6 manuelle, mais l'a proposée comme un nouveau modèle bien distinct avec le pack Touring. Cette GT3 Touring a très rapidement rencontré son public, confirmant les anticipations d'Andreas Preuninger, le patron du département GT et de son collègue Frank-Steffen Walliser, le directeur de la gamme 911, sur l'existence d'un marché pour ce type de modèle. Ce n'est pas seulement pour la boîte manuelle que les acheteurs se sont tournés vers cette version de la GT3. En effet, la Touring, en perdant les ajouts aérodynamiques

les plus imposants, avait une ligne plus proche de la R que de la RS. Pour les pilotes à la recherche de performances mais voulant faire un peu profil bas tout en ayant un lien avec le département GT de Porsche, cette GT3 Touring était une combinaison parfaite.

UNE RÉUSSITE

Après la réussite de cette première version, il était évident que la 992 GT3 allait également avoir droit à sa version Touring. Cela nous avait d'ailleurs été confirmé par Andreas Preuninger avec qui nous avons eu la chance de passer un peu de temps dans le prototype de la GT3. Ce qui est nouveau - et là également il nous l'avait confirmé

lors de notre tour dans le proto - c'est que la GT3 Touring est proposée à la fois en boîte manuelle, comme la version précédente, et en PDK. Cela donne la possibilité à ceux qui ne veulent pas du style extraverti de la GT3 « normale » de profiter tout de même du confort de pilotage de la boîte PDK. Et cela ajoute des interrogations sur le configurateur. Soyez donc prêt à ouvrir pas mal de fenêtres sur votre explorateur internet pour être sûr de tout bien valider lors de votre commande ! Porsche a amené deux 992 GT3 Touring à Goodwood, et une autre pour la course de côte dans laquelle j'ai pu faire un court essai. Pas de tour de circuit de prévu car en fait la version Touring a la même fiche technique que la GT3 →

JE M'OFFRE MA PREMIÈRE PORSCHE

BUDGET 25 000€

je vais craquer !

Cette fois ça y est ! La décision est prise, il est temps d'acheter ma première Porsche. Mais comme tous les néo-porschistes, j'ai toutes les peines du monde à choisir le modèle qui me conviendra le mieux. Sans parler de toutes les angoisses qui vont avec. Nous avons décidé de tout vous raconter.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



TAYCAN TURBO S CROSS TURISMO

Direction le parc du Marquenterre, dans la baie de Somme, pour l'essai de la plus baroudeuse des sportives du constructeur. Ville, routes sinueuses, autoroute ou tout chemin, cette nouvelle berline électrique est-elle vraiment à l'aise dans toutes les situations ? Vérification.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : PORSCHE AG



PRÉSENTATION

En mars dernier (Flat 6 Magazine n°361 d'avril), Oliver Blume, Président du Directoire de Porsche AG nous présentait en « distanciel » depuis Munich son nouveau bébé : Le Taycan Cross Turismo. L'effet de surprise était limité puisque dès le lancement commercial de la berline Taycan, il y a maintenant bientôt deux ans, les dirigeants de Porsche nous annonçaient déjà pour 2021 l'arrivée de ce modèle. Timing respecté ! Garde au sol surélevée de 20 mm (+30 mm avec le pack optionnel « Offroad Design »), nouveau mode de conduite « Gravel » adapté à

la conduite en terrain accidenté, protections de carrosserie supplémentaires au niveau des passages de roues, quatre roues motrices grâce à la présence pour chaque version de deux moteurs électriques (un sur chaque essieu), mais aussi et surtout un nouveau profil permettant au Taycan de se doter d'un hayon bien pratique pour ranger les planches de surf, ou plutôt la table basse de belle Maman. La gamme Cross Turismo s'articule autour de 4 versions, allant du Taycan 4 au Taycan Turbo S en passant par les versions 4S et Turbo. Toutes étant livrées de série avec la batterie « Performance + » de 93,4 kWh de capacité et une

suspension pneumatique à hauteur variable en fonction des modes de conduite. Pour éviter de vous assaillir de chiffres, nous ne retiendrons que ceux de puissance maxi, c'est-à-dire en mode Overboost lors d'un launch control. Ainsi, la plus petite version peut déjà développer jusqu'à 476 ch de puissance maximale et 500 Nm de couple instantané. Pas mal, voir suffisant, mais Porsche ne l'entend pas de cette oreille. C'est 571 ch pour la 4S, 680 pour la Turbo et carrément 761 ch pour la Turbo S qui coiffe la gamme avec plus de 1000 Nm de couple, disponibles à la moindre accélération musclée. « Qui peut le plus peut

le moins » et pas sectaire pour deux sous, j'ai donc décidé de me consacrer pour un premier essai à cette dernière, j'espère que vous n'y verrez pas d'objection !

TOUR DU PROPRIÉTAIRE

Ou plutôt du locataire « courte durée » puisque ce premier test ne s'est déroulé que sur 24 heures. Amateurs des lignes très épurées et du toit fuyant du Taycan tel que nous commençons à le voir sur les routes, passez votre chemin. Le look baroudeur de ce Cross Turismo ne plaira pas à tous mais pourra convenir à ceux qui ont peur de se faire →

Carnet de voyage

LA VENDÉE (85) EN SPYDER 981

Au cœur de cette période estivale, nous vous emmenons en voyage dans un département très prisé des touristes à la recherche de plages et de sable fin, mais en même temps très riche historiquement parlant : la Vendée. Le tout au volant de l'une des Porsche les plus excitantes qui soit : le Spyder 981.

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

Quoi ? Encore un Spyder 981 ? Ce n'est jamais que le deuxième depuis que nous faisons nos carnets de voyage par département, et je n'y suis pour rien si c'était la seule proposition qui émanait directement d'un habitant de la Vendée. Que voulez-vous, un Spyder 981, jaune en plus, cela ne se refuse pas, surtout pour faire le tour d'un département finalement peu connu en dehors de ses spots principaux. Nous sommes là pour vous le faire découvrir, au volant de l'un des tout meilleurs rapports prix-plaisir de l'histoire Porsche. Un grand merci à Hugues Allaume, gérant de la société "Ateliers Palmers", dont nous aurons l'occasion de vous reparler très bientôt. Grâce à lui, j'ai pu reprendre une dose de Spyder, qui me manquait beaucoup suite à l'immobilisation récente de mon Nemo préféré, qui a subi un incident dont je vous parlerai une autre fois (j'en ai au moins pour deux mois d'immobilisation). En attendant, direction la Vendée, aux contours variés et contrastés ! →





Arthur Mathieu Et sa 911 GT3 Cup « Art Car »

Dans le cadre de notre partenariat avec la Porsche Carrera Cup France, nous sommes allés voir Arthur Mathieu chez lui, dans le Sud de la France. Ce jeune « Rookie » plein d'ambition et que rien n'arrête nous prouve qu'une passion dévorante peut mener très loin. Une leçon de vie pour tous, mais surtout, une belle histoire...

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : VICTOR LOCHON, BERNAR VENET FUNDATION, ALEXIS GOURE

Petit rappel pour Thomas Pesquet ou pour ceux qui n'auraient pas suivi ces derniers mois l'actualité de notre magazine, nous avons engagé cette année une collaboration avec l'édition française de la

Porsche Carrera Cup. Cette compétition monotype, démarrée en France en 1987 avec des 944 Turbo, fête cette année sa trentième édition passée aux commandes de Porsche 911 spécialement préparées pour ce championnat. Les 964 Carrera RS ont laissé la place à des 911 GT3 Cup génération 992 mais l'esprit est resté le même : regrouper dans une même compétition et avec des montures strictement identiques une trentaine de pilotes issus d'univers différents. 3 catégories s'affrontent en même temps sur 6 des plus beaux circuits européens, lors de week-ends qui comptent chacun deux courses de 30 minutes. Chez les « Pro », de jeunes pilotes, futurs professionnels, « combattent » pour leur avenir dans le sport automobile. En « Pro-Am », des pilotes d'expérience, aguerris à la piste, dont le sport automobile n'est plus forcément la principale activité. La catégorie « Am » pour « amateurs » regroupe des Gentlemen Drivers moins expérimentés et dont le principal moteur est de rouler sur Porsche dans un championnat très disputé. Ce bref rappel ne vous dispense

pas cependant de vous replonger dans le n°362 de mai 2021 où l'on vous explique tout sur la « PCCF » ! Surtout, ce partenariat nous permet d'aborder ce championnat sous un angle nouveau. Via nos réseaux sociaux (Facebook, Instagram), vous pouvez suivre la Cup de l'intérieur par de courtes émissions en direct réalisées dans les coulisses, là où jamais personne n'a accès ! Des « stories » permettent entre autres de suivre le déroulement de la manche sur vos smartphones, par des photos ou de courtes vidéos. A la fin du week-end, vous pouvez trouver les résultats de la manche disputée et le classement général sur le site internet flat6mag.com. Un magazine digital dédié →

La livrée de la Art Car évolue en fonction des manches de la PCCF. Celle-ci est la deuxième version. Il y en aura encore trois autres avant la fin de l'année !



ÉVÉNEMENT FLAT 6 RALLYE EN CORSE

120 PORSCHE EN LIBERTÉ

Pour des débuts, on peut vraiment parler de réussite ! Le premier Flat 6 Rallye, qui s'est déroulé en Corse fin juin, a connu un vrai succès, avec pas moins de 120 Porsche en liberté sur des routes de rêve et avec une météo exceptionnelle. Voilà qui appelle, forcément, à une seconde édition !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



993

CARRERA 4 CABRIOLET

Dans la famille 993, la Carrera 4 Cabriolet est sans doute la plus rare. Ce qui la rend aujourd'hui encore plus attrayante. Nous allons nous pencher sur son cas ce mois-ci par le biais d'un guide d'achat d'autant plus intéressant que l'exemplaire illustrant ces pages appartient à une femme, ce qui, là aussi, est trop rare...

