



# FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

## 25 ANS DE BOXSTER

# Plaisir intact ?



**SAGA**  
**JE M'OFFRE**  
**MA 1<sup>RE</sup> PORSCHE**  
**ÉPISODE 3**

**Le passage**  
**à l'acte**

FRANCE: 7,50€ - BELGIQUE: 7,95€ - LUX: 8,70€ - ITA/ESP/PORT: 8,80€ - ANDORRE: 7,80€  
CAD: 13,99\$ - CHF: 13,80S - DOM: 8,80€ - TOM: 120DXF - LIBAN: 17800LBP - MAROC: 90MAD

**1<sup>ER</sup> ESSAI**  
**992 GTS**



**NOUVEAUTÉ**  
**Mission R**



**VOYAGE**  
**Le Cantal en 964 Cabriolet**



M 01983 - 367 - F: 7,50 € - RD



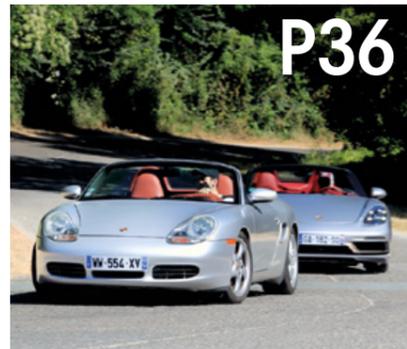


## Sommaire

- P5 ÉDITO**
- P6 ACTUS**
- P16 LA PORSCHE DU MOIS**  
992 GT3 Bleu Requin D7
- P25 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6**
- P86 LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS**  
Mes secrets de pilotage : Spa-Francorchamps 3ème partie
- P88 COURRIER DES LECTEURS**
- P130 PORSCHE CLUBS**
- P134 LA COTE DE FLAT 6**
- P140 PETITES ANNONCES**
- P174 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET CARNETS DE VOYAGE**
- P177 CLUBS INDÉPENDANTS**
- P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT**

### ESSAIS

- P20 NOUVEAUTÉ**  
Mission R
- P26 PREMIER ESSAI**  
992 GT3
- P36 25 ANS BOXSTER PLAISIR INTACT ?**  
- La genèse d'une future star  
- Boxster 986 S phase 1 vs 718 Edition 25 ans

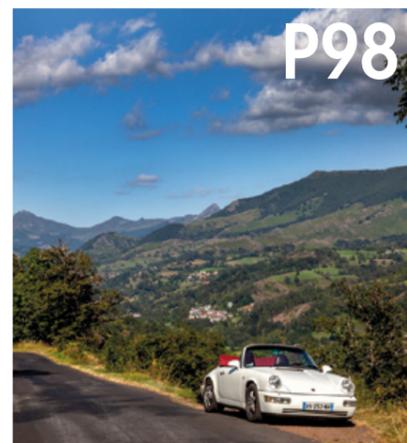


### MAGAZINE

- P18 RUMEURS INÉDITES**  
992 GT3 RS, 992 Turbo Hybrid
- P60 SAGA : EPISODE 3**  
Je m'offre ma première Porsche  
Le passage à l'acte
- P66 GUIDE D'ACHAT**  
997 Carrera S Cabriolet phase 2



## P66



**P80 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE**  
Les Préalpes d'Azur avec Marvin Klein

### CLASSIC

- P92 ACTUS**
- P94 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH**  
Tout est encore possible
- P98 CARNET DE VOYAGE**  
Le Cantal en 964 Carrera 2 cabriolet
- P116 CONCENTRATION**  
Ch'ti Classic, 9<sup>ème</sup> édition
- P124 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY**  
Tour Auto 2021

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,

**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 / vboubron@flat6editions.fr

**Impression**  
Léonce Deprez - ZI « Le Moulin » - 62620 Ruitz



**Origine du papier**  
intérieur - Allemagne  
couverture - Belgique  
Taux de fibres recyclées : 0%  
Certification : PEFC  
Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne  
Ptot : couverture 0,01 kg/tonne

**Distribution**  
France Messagerie (France), Tondeur (Belgique)  
IMPRIME EN FRANCE / ISSN : 1156-9425

**RÉGIE PUBLICITAIRE**  
RST communication  
55 Chemin du Liseron - Lieudit Surle  
83230 Bormes les Mimosas  
Tél. : 04 98 01 50 50  
flat6regie@orange.fr

**Directeur de la publicité**  
Christian Tahon : 06 08 28 72 10  
**Responsable de clientèle**  
Naziha Laroussi : 06 67 97 46 30

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

www.flat6mag.com  
Facebook : flat6magazine  
Instagram : flat6magazine

# Edito

30 ANS  
FLAT6  
Magazine



## 25 ans de bonheur !

Lors de sa première présentation, au Mondial de l'auto à Paris, en septembre 1996, le Boxster a su séduire une nouvelle clientèle, tout en attirant d'authentiques porschistes. Qu'il est loin, le temps où un grand nombre d'entre eux regardaient cette nouvelle Porsche d'un air dédaigneux et compatissant ! Au fil des ans et des générations, le Boxster a su s'affirmer et se faire respecter. Ce n'est un secret pour personne : je fais partie de ceux qui l'ont aimé au premier regard. Une fois passée la petite déception de départ (il était moins sexy que le concept présenté en 1993), il a suffi que je tombe sur un exemplaire jaune, exposé au Mondial de Paris, pour que j'ai le déclic, avec l'assurance que ce serait l'une de mes futures Porsche. On peut aimer le Boxster tout en restant accro de 911, qui reste bien évidemment l'icône de la marque, LA Porsche par excellence. Parce qu'il complète parfaitement la 911. Moteur central arrière, roadster deux places, la définition même de la sportivité ! Sur cette base il ne pouvait que finir par plaire au plus grand nombre. Le tout pour un budget très raisonnable, bien en-dessous des prix des 911, alors que le plaisir de conduite, pour les versions les plus abouties et les

plus sportives, vaut largement celui de certaines 911. Mais le but n'est pas d'ouvrir un débat pour ou contre, juste de partager notre plaisir de suivre les aventures du Boxster depuis 25 ans, en marge de la 911. Il a réussi l'exploit d'élargir la clientèle Porsche tout en se constituant un vrai cercle de fans. Vous retrouverez dans ce numéro un dossier vous parlant de la genèse du Boxster, et un "comparatif" entre un 986 S et la série limitée "Edition 25" dans une configuration identique ! Alors, bien sûr, quand on évoque la possibilité que les futurs Boxster et Cayman soient 100% électriques, une partie du rêve s'effondre. Certains disent même que le concept Mission R qui vient d'être présenté pourrait préfigurer les nouveaux modèles. Bon, passons à autre chose de plus excitant : la réussite de la Ch'ti Classic a été une vraie raison de se réjouir : une foule nombreuse, une vraie rencontre entre passionnés, plus de 400 Porsche inscrites, plein d'autres aux alentours, cette belle fête a permis de remettre les pendules à l'heure : contrairement à ce qu'on voudrait nous faire croire, les français aiment les belles voitures, et sont là en masse pour le prouver !

**Marc Joly**

Pour trouver facilement Flat6 Magazine : [www.zeens.fr](http://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

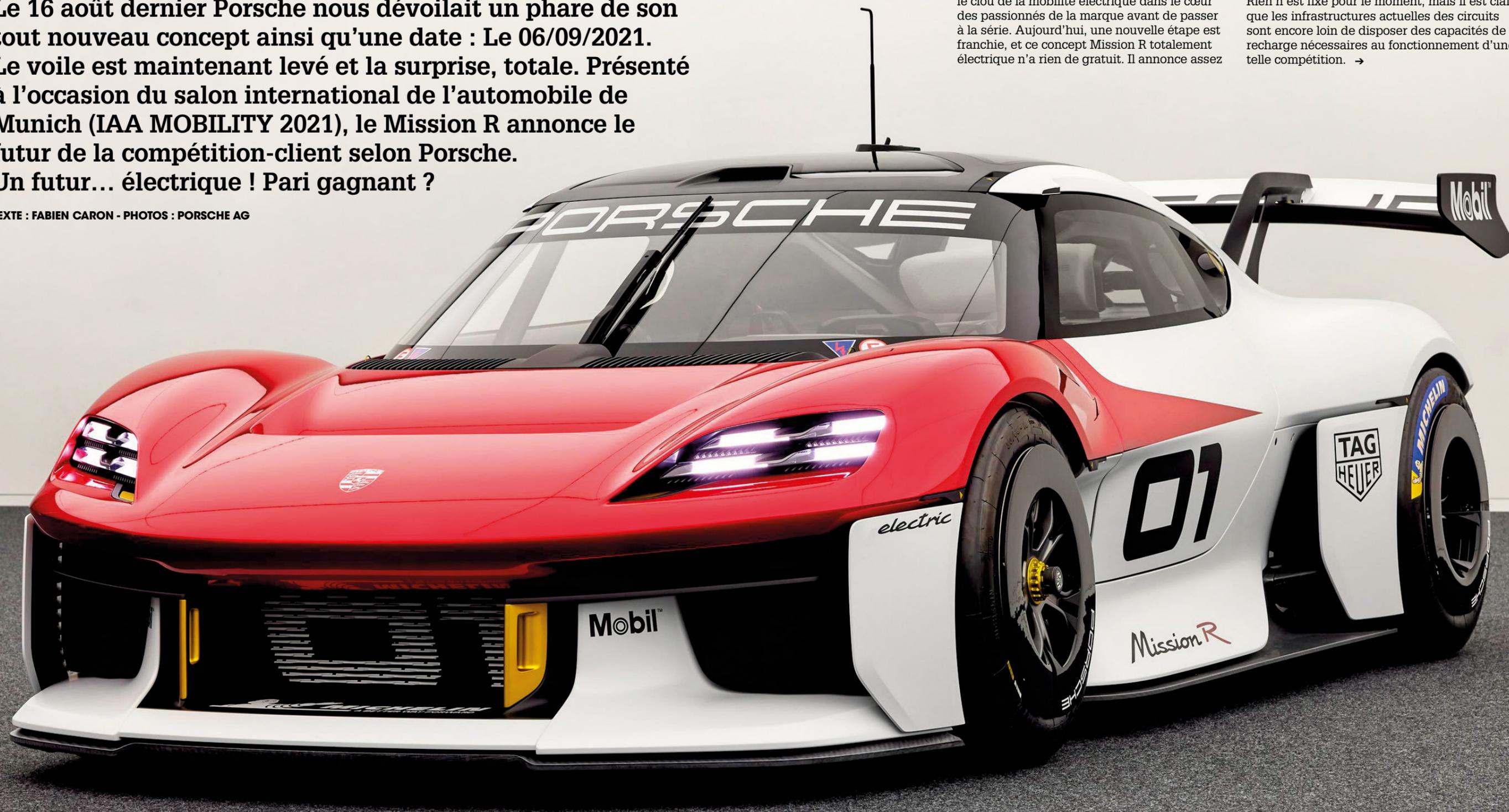
# MISSION R

Le 16 août dernier Porsche nous dévoilait un phare de son tout nouveau concept ainsi qu'une date : Le 06/09/2021.

Le voile est maintenant levé et la surprise, totale. Présenté à l'occasion du salon international de l'automobile de Munich (IAA MOBILITY 2021), le Mission R annonce le futur de la compétition-client selon Porsche.

Un futur... électrique ! Pari gagnant ?

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : PORSCHE AG



## PERFORMANCE, DESIGN, DURABILITÉ

Autant de qualités qui caractérisent la marque Porsche pour Oliver Blume, Président du Directoire de Porsche AG, et incarnées selon lui dans ce nouveau concept car. Le Mission R n'annonce rien de moins que le futur de la compétition client Porsche, horizon 2025. Certains porschistes font déjà grise mine... Souvenez-vous en 2015, le concept Mission E était présenté en grandes pompes au Salon Automobile de Francfort et préfigurait déjà le Taycan de série dans les grandes lignes de son style comme dans sa technologie. En 2018, le concept Mission E Cross Turismo enfonçait le clou de la mobilité électrique dans le cœur des passionnés de la marque avant de passer à la série. Aujourd'hui, une nouvelle étape est franchie, et ce concept Mission R totalement électrique n'a rien de gratuit. Il annonce assez

fidèlement un modèle destiné à la piste pour les clients de la marque, parfaitement dans l'esprit des productions de Weissach. La révolution est en marche et touchera bientôt les circuits, au grand désespoir de nombre d'amateurs de sports mécaniques... et sonores ! Porsche n'aura donc pas attendu bien longtemps après l'annonce par la FIA, en avril dernier, de la création d'une nouvelle catégorie GT, destinée aux voitures électriques et aux performances proches de la catégorie GT3. Alors, faut-il voir dans cette Mission R la remplaçante de la 911 GT3 Cup ou un modèle destiné à disputer un nouveau championnat ? Rien n'est fixé pour le moment, mais il est clair que les infrastructures actuelles des circuits sont encore loin de disposer des capacités de recharge nécessaires au fonctionnement d'une telle compétition. →

Premier  
Essai

# 992 GTS

Nous avons été invités à essayer les nouvelles 992 GTS en Italie, dans les infrastructures du tout nouveau Porsche Experience Center qui vient de s'ouvrir en Vénétie. Routes, circuit, tout y est passé, avec l'opportunité de conduire sept modèles différents ! Alors, toujours excitante, la GTS ?

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG



**25**  
**ANS**  
**BOXSTER**

# Plaisir intact ?



Il y a 25 ans était présenté le tout premier Boxster 2.5. Que de chemin parcouru depuis ! Nous vous proposons un dossier dans lequel nous vous racontons la genèse de ce modèle à succès, puis un "comparatif" entre un 986 S phase 1 et le tout nouveau 718 "Edition 25"

**25  
ANS  
BOXSTER**

# LA GENÈSE D'UNE FUTURE STAR

Avant d'être présenté officiellement en 1996, le Boxster a connu plusieurs années de tâtonnements stratégiques. Nous avons remonté les origines de l'auto qui a relancé Porsche avec un succès éclatant.

TEXTE : THOMAS SCHENCK PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

## UNE HISTOIRE D'HOMMES

Les photos de ces hommes sont rares, et ils sont pour la plupart demeurés relativement inconnus, même dans le petit monde de la Porsche. Pourtant, ils étaient aux premières loges lorsque Porsche a lancé le projet Boxster. Impliqués directement dans la conception, le design, les investissements, la stratégie ou la commercialisation, ils font partie des forces vives qui ont porté le projet à bout de bras alors que plus grand-monde ne croyait en l'avenir de Porsche.

### /// Dieter Laxy : penser au client

On sait assez peu de choses sur Dieter Laxy. Il fait son entrée au directoire de Porsche le 1er septembre 1991, en tant que directeur des ventes pour le constructeur. Un poste éminemment stratégique qu'il rejoint à un moment très critique pour le constructeur. Rappelons qu'à la fin des années 80, la firme est au plus mal et tente de se relancer avec la 911 type 964 et une gamme de moteurs avant qui ne lui rapportent pas d'argent. Avec Dieter Laxy, Porsche s'est assuré les services d'un spécialiste du monde de l'automobile. Alors âgé de 48 ans, Dieter Laxy avait déjà occupé des postes de vente dans tous les domaines de l'automobile en tant qu'importateur, distributeur, ou constructeur, notamment avec des marques comme Volkswagen, Audi, Volvo et Porsche. Il avait notamment officié comme directeur des ventes de Volvo Allemagne. De plus, il pouvait se targuer d'une expérience internationale de premier plan après avoir travaillé en Suisse et aux Etats-Unis, un marché qui représentait 60% des ventes du constructeur. C'est donc un profil particulièrement expérimenté qui a rejoint Porsche à un moment capital de son histoire. On ne saurait douter de son impact et de son influence dans le succès du Boxster. Par exemple, ce n'est certainement pas un hasard si le Boxster Concept a été présenté au Salon de Detroit. C'est probablement Dieter Laxy qui a fait en sorte que ce nouveau modèle, qui devait impérativement être un best-seller, soit présenté à la clientèle la plus importante du constructeur. Si la demande de la clientèle américaine est au rendez-vous pour ce nouveau roadster, alors Porsche accroissait ses chances de réussir le bon produit.



Le personnage portant des lunettes est Dieter Laxy

### /// Horst Marchart : entre noblesse mécanique et contraintes industrielles

Né à Vienne en 1939, Horst Marchart est presque un pur produit Porsche puisqu'il ne passera que deux ans chez Daimler, avant de rejoindre Porsche en 1960, à l'époque où le constructeur développe la 911. Il est alors chargé de la conception des moteurs. Il gravira les échelons un à un, naviguant de division en division, travaillant notamment sur les développements spéciaux à Weissach, puis en tant que manager des ventes de développements techniques pour les sociétés extérieures au constructeur. En 1989, il prend la tête de la division développement, et c'est en 1990 qu'il rejoint le Directoire du constructeur en tant que Directeur Recherche et Développement du constructeur. Avant cela, il lui a fallu passer un grand oral devant le constructeur afin de défendre sa stratégie de R&D s'il venait à être admis au directoire. C'est dans ce cadre que Horst Marchart a dressé le constat que les ventes de Porsche reposaient sur la 911, certes, mais surtout sur des modèles à moteurs avant dont la rentabilité posait question. Il a alors proposé de travailler sur une gamme de deux modèles : la 911, et un autre modèle à moteur central revenant aux racines de l'ADN du constructeur. Et dans sa vision, le partage de pièces entre les deux modèles était recommandé afin de contenir les coûts de développement. Il prendra sa retraite en 2001, soit à la fin du premier cycle de vie de la 996 et du Boxster 986 dont les phases 2 seront présentées en 2002.



Horst Marchart, au centre.

### /// Grant Larson : le coup de crayon

Né en 1957, cet américain diplômé du College of Design de Pasadena, en Californie, rejoint le constructeur en 1989 à l'âge de 32 ans. De son propre aveu, Porsche n'est pourtant pas le constructeur le plus excitant lorsqu'il est question de design. Le constructeur est en effet réputé pour se contenter de légers liftings de sa gamme, ce n'est pas le challenge le plus stimulant pour un designer. Le premier projet de Larson sera le rajeunissement de la 944, ce qui donnera naissance à celle que l'on connaît sous le nom de 968. Il travaillera également sur le projet de berline 989, projet qui sera abandonné. L'équipe de design est alors quelque peu démoralisée, mais c'est à ce moment que le directoire leur confie un projet censé sauver la firme : un petit roadster deux places à moteur central dans le plus pur ADN Porsche. Toute l'équipe déborde →



# BOXSTER 986 S PH 1

VS

# 718 EDITION 25 ANS



Lorsqu'il a été présenté, en septembre 1996, le Boxster a immédiatement séduit une partie de la clientèle Porsche, emballée par son exceptionnel rapport prix-plaisir. Mais une partie seulement. 25 ans plus tard, il a su conquérir le cœur des plus endurcis, mais le plaisir est-il toujours là ? C'est ce que nous allons vérifier, en reprenant le volant du premier modèle S, et en le "confrontant" à la série limitée 718 Edition 25 ans.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO

**R**assurons tout de suite nos lecteurs, il ne s'agira pas ici d'un vrai comparatif, même si nous allons reprendre un par un les chapitres habituels. Impossible de comparer un modèle de plus de 20 ans avec la toute dernière évolution, et surtout d'opposer objectivement un Boxster dont la cote moyenne est inférieure à 20 000 € à un autre qui coûte 98 000€, sans options, et sans malus. Soit au moins 140 000 € au total. Non, le but aujourd'hui est à la fois de redécouvrir un modèle 986 S phase 1, d'essayer le tout nouveau 718 Edition 25 ans (dont la commercialisation aurait dû débiter au printemps, mais qui a été retardée, d'où cet essai relativement tardif), et d'évoquer les 25 ans d'évolution de ce modèle. Pour trouver un aussi bel exemplaire de 986 S, nous n'avons, pour une fois, pas eu à chercher beaucoup, puisque c'est la première Porsche de notre jeune et sémillant collaborateur (appellation contrôlée), Thomas Schenck. Il vient tout juste de l'acheter et vous en parle plus loin dans ce numéro. Du coup, vous verrez qu'il va également s'exprimer dans ce "comparatif". Le "25 ans", lui, vient tout droit du parc presse de Porsche France. Merci à eux.

## ESTHÉTIQUE

Avouez que nous avons fait fort ! Ou que le hasard a vraiment bien fait les choses... Thomas a mis longtemps à trouver enfin sa première Porsche, mais le résultat est non seulement réussi, mais en plus il nous permet de présenter deux modèles à la configuration quasiment identique : son 986 S est gris arctique, intérieur rouge Boxster, qui fut globalement la configuration de lancement des Boxster. Absolument parfait pour "l'opposer" à cette bien jolie série limitée présentée en janvier dernier, l'Édition 25 ans. Qui possède des détails rappelant le tout premier concept du Boxster, celui de 1993. Il est Argent GT métallisé, intérieur tout cuir rouge bordeaux. Avec des éléments couleur Néodyme : le bouclier avant, les jantes, les entrées d'air latérales et le monogramme. A noter que les jantes sont spécifiques à cette série limitée, même qu'elles s'appellent "Boxster 25 ans". Le résultat, si on accepte l'idée de ces ajouts de couleurs, est très réussi. Rappelons qu'il est également disponible en blanc carrara et en noir intense. J'aimerais



1. Les entrées d'air latérales font partie des éléments peints couleur Néodyme, évoquant le concept originel du Boxster. Notez l'évolution de la forme de ces entrées d'air par rapport au 986

2. Un bien beau monogramme, qui permet de n'avoir aucun doute sur le fait qu'il s'agit bien de la série limitée. Celui du tout premier Boxster S ne manque cependant pas d'élégance

d'ailleurs bien en voir un en vrai, car cela doit lui donner de petits airs de Lotus JPS. Probable que si je devais en choisir un, je le prendrais en noir, tout en me disant que je n'ai rien compris au film : la vraie configuration de cette série limitée, c'est celle que vous avez sous les yeux, rappelant totalement le concept originel. Et puis il y a le détail qui tue, celui qu'on aime aller chercher quand on tombe sur une de ces séries limitées : le monogramme embossé sur la capote, lisible même quand elle est ouverte. On adore. Sans oublier la double sortie de pot en finition aluminium brillante. Lorsqu'on les regarde ensemble, que constate-t-on ? Que le 986 fait à peine plus petit. De fait, il mesurait 4,31 m en longueur, et 1,78 m en largeur, contre 4,39 m sur 1,80 m pour le 718. La croissance est moins flagrante dans l'histoire des Boxster que dans celle des 911. Et puis, il y a toujours cette magie typique de Porsche : le 986 n'a que très peu vieilli. Je dois même dire que son arrière reste un modèle du genre, et n'a pas pris une ride. Mais ce qui est fascinant, c'est qu'au fil des générations, le Boxster n'a jamais cessé de prendre du caractère et d'affirmer sa personnalité. Sorti comme un petit roadster tout mignon et très consensuel, il est devenu plus sportif, plus "rentre dedans", même si l'édition 25 ans joue totalement la carte du classique. Mais si on mettait côte à côte le tout premier 2.5 et le 718 Spyder, on mesurerait le chemin parcouru... Bref, au final, on peut dire que le Boxster n'a jamais cessé de s'embellir, sans

# JE M'OFFRE MA PREMIÈRE PORSCHE

*Le passage à l'acte*

Cette fois, ça y est, le voici ! Après plusieurs mois d'hésitation, j'ai franchi le pas. Mais la signature du bon de commande n'était que le début. Désormais, il va falloir s'habituer à la vie qui va avec la Porsche.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



# 997 CARRERA S CABRIOLET PH2

On pense parfois, à tort, que certaines versions de la 911 sont des best-sellers ayant été généreusement produits. Et un jour, on se penche sur l'une d'elles pour réaliser que, finalement, il ne s'en est pas produit tant que cela et qu'il n'est pas si évident d'en trouver ! C'est le cas d'un modèle particulièrement séduisant :  
**la 997 S Cabriolet phase 2.**

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY



# Les Préalpes d'Azur avec Marvin Klein



Direction les Préalpes d'Azur avec Marvin Klein au volant, pilote de l'écurie CLRT et prétendant au titre en Porsche Carrera Cup France, pour un parcours de toute beauté, entre mer, montagnes, forêts, plateaux et gorges, à quelques encablures de Nice et Cannes. Une grande bouffée d'oxygène et de plaisir pur, à déguster sans modération. Suivez-nous, on vous montre le chemin !

TEXTE ET PHOTOS : FABIEN CARON



## Un partenariat exclusif

Pardon de radoter, mais un rapide rappel s'impose. Vous le savez sans doute, cette année a débuté une inédite collaboration entre Flat 6 Magazine et la Porsche Carrera Cup France. Cette compétition monotype, qui se dispute sur les toutes récentes 911 GT3 Cup type 992, nous emmène sur les plus beaux circuits européens (Magny-Cours, Paul Ricard, Spa-Francorchamps, Monza, Barcelone et Portimao) pour un championnat qui se déroule en six manches. Chacune d'entre-elles comporte deux courses de 30 minutes, véritables sprints où les luttes pour gagner des places rappellent les meilleurs moments du sport automobile. Hormis le spectacle, la « Cup » permet de voir s'affronter différentes catégories dans une même course. D'un côté, les jeunes pilotes cherchant à gravir les échelons du sport automobile mondial se livrent une guerre sans merci dans la catégorie « Pro » : Jean-Baptiste Simmenauer, Dorian Boccolacci, Florian Latorre, Alessandro Ghirelli ou Marvin Klein. Retenez bien ces noms, certains deviendront célèbres ! La « Cup » est une véritable pépinière de talents et a permis de voir émerger de grands noms du sport automobile français. Pour n'en citer que deux qui ont un rapport direct avec l'actualité (les autres me pardonneront !), Kevin Estre, récent vainqueur des dernières 24 heures du Nürburgring avec le Team Manthey Racing ou Côme Ledogar qui vient d'emporter la première place des 24 heures du Mans en catégorie LMGTE Pro. De l'autre côté, en catégorie « Am », des gentlemen drivers qui ne sont pas là que pour le plaisir, à l'image du nordiste Maxence Maurice qui vient régulièrement chatouiller les « vieux loups » de la catégorie « Pro Am ». Parmi eux, d'autres pointures comme Raymond Narac, vainqueur de nombreuses courses d'endurance en GTE Am (dont deux fois les 24 heures du Mans) ou Christophe Lapierre, recordman du nombre de victoires en PCCF dans cette catégorie. Du beau monde donc ! Le partenariat entre Flat 6 et Porsche France a pour but de vous faire vivre les coulisses de la Porsche Carrera Cup France via des live et des stories sur Facebook et Instagram. Vous pouvez suivre les résultats des courses sur le site Internet Flat6mag.com, et cerise sur le gâteau, un magazine digital d'une trentaine de pages, dédié à chaque épreuve, vous est offert avant chaque manche ! Pour l'obtenir, rien de plus simple, il suffit de nous suivre sur les réseaux sociaux et de cliquer sur le Race Book pour le télécharger sur votre ordinateur, smartphone →

# LE CANTAL (15) EN 964 CARRERA 2 CABRIOLET

Vous aimez les beaux paysages ? La France profonde ? Les routes qui tournent ? Bienvenue dans le Cantal, où vous allez vous régaler, dans tous les sens du terme ! Ce département trop méconnu est un véritable bonheur à parcourir, en long, en large et en travers. Le tout au volant d'une 964 Carrera 2 Cabriolet fort bien configurée !



**Km 241 CHÂTEAU D'ALLEUZE**

CONCENTRATION

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

# CH'TI CLASSIC

9<sup>ÈME</sup> ÉDITION

FLAT6  
CLASSIC

FLAT6  
CLASSIC



*Après une édition 2020 en partie tronquée par le COVID, la Ch'ti Classic a vécu une édition 2021 en tous points exceptionnelle, réjouissante et euphorisante. S'affirmant vraiment comme étant un des événements majeurs de l'année dans notre pays.*