



FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

NOUVEAUTÉ

Cayman GT4 RS

500 ch : le fauve est lâché !



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

Porsche en hiver

Osez rouler !

> Nos conseils > Loi Montagne > Immobilisation



BILAN

Carrera Cup 2021



ESSAI COURSE

991 GT+



VOYAGE

L'Yonne en Speedster 3.2



M 01983 - 369 - F : 7,50 € - RD





Sommaire

- P5 ÉDITO**
- P6 ACTUS**
- P16 LA PORSCHE DU MOIS**
718 Cayman GT4 Vert Menthe Uni 22R
- P19 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6**
- P88 LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS**
Mes secrets de pilotage : Spa-Francorchamps 5^{ème} partie
- P90 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

- P22 NOUVEAUTÉ**
718 Cayman GT4 RS
- P30 NOUVEAUTÉS**
Taycan GTS & Taycan GTS Sport Turismo



- P48 GUIDE D'ACHAT**
991 Carrera 4S Cabriolet phase 1
- P70 ESSAI COURSE**
991 GT+ Rallye

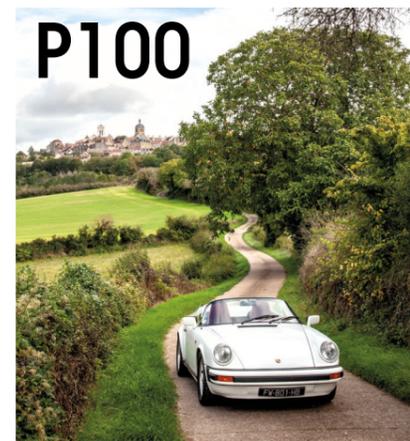
MAGAZINE

- P34 ENQUÊTE**
Porsche en hiver - Osez rouler !
- P62 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE**
Retour sur la saison 2021
- P78 LE PRO DU MOIS**
Sélection RS s'agrandit

- P82 VÉCU**
100 Tours du Castellet en 996 GT3 phase 1

CLASSIC

- P94 ACTUS**
- P96 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH**
Coup de fatigue ?
- P100 CARNET DE VOYAGE**
L'Yonne en Speedster 3.2
- P118 PORTRAIT**
Karl-Friedrich Scheufele - L'horloger, le collectionneur
- P124 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY**
Musique !



Flat 6 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, Frédéric Defente, Alexis Goure, Dominique Depons, Pierre Simenel, Jean-Marie Biadatti

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-Éditeurs.fr (appli gratuite)

Newsletter
Vincent Bourbon / vboubron@flat6editions.fr

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



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

RÉGIE PUBLICITAIRE
RST communication
55 Chemin du Liseron - Lieudit Surlé
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

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

Edito



Parfaitement irrationnel

Ce n'est pas nous qui le disons, mais Porsche, à propos du nouveau GT4 RS. Non seulement nous sommes bien d'accord avec eux, mais en plus c'est exactement ce qui nous plaît le plus dans cette nouveauté tout à fait exceptionnelle. Rendez-vous compte : un Cayman avec un moteur de GT3 ! Depuis la naissance des Boxster et Cayman, nous ne cessons de répéter que ce sont des modèles très amusants, très excitants, et qui ne demanderaient qu'à avoir plus de puissance. Nos vœux ont été exaucés lorsque sont sortis les Spyder et GT4 en génération 981, lesquels avaient droit à des moteurs de 911 S, un peu dégonflés. On pensait que le bonheur allait s'arrêter là, mais non, Porsche a mis la barre encore plus haut ! Le GT4 RS a le 4 litres de la GT3, avec 500 ch, soit juste 10 ch de moins que la GT3, pour le principe. Mais comme il est plus léger, cela compense, et au final, le rapport poids-puissance est quasiment identique, en très légère faveur de la GT3. Laquelle garde un petit dixième d'avance en accélération de 0 à 200 km/h, et quand même 9" d'écart au tour du Nürburgring, ce qui pose d'ailleurs quelques questions,

car avec son moteur central, le GT4 RS devrait faire jeu égal. Vous lirez plus loin dans notre article ce que nous en pensons, mais on peut très facilement imaginer que Porsche ait tout fait pour que, quand même, le GT4 ne détrône pas la GT3. C'est de bonne guerre ! Nous sommes les premiers à considérer que la 911 reste l'icône absolue, la définition parfaite de LA Porsche. Mais quand on voit ce qu'est capable de faire un Cayman aujourd'hui, cela nous réjouit tout autant. Du coup, certains commentent déjà à rêver d'un Spyder RS. On croyait cela inimaginable, et peu crédible, surtout en considérant que le GT4 RS a d'abord été conçu en vue d'homologations pour la compétition. Mais certaines rumeurs commencent à courir de manière insistante... Nous verrons bien ! En attendant, quel bonheur de découvrir cette nouveauté parfaitement irrationnelle, elle nous comble ! En espérant juste que ce ne soit pas le chant du cygne avant le passage au tout électrique sur les 718... Ce serait dur à avaler, mais avec Porsche, nous ne sommes jamais à l'abri d'une très bonne surprise...

Marc Joly

Pour trouver facilement Flat 6 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

CAYMAN GT4 RS

On nous aurait dit, lorsque le premier Cayman est sorti, voici 15 ans, qu'un jour nous aurions droit à une version de 500 ch capable de rivaliser avec les GT3, on aurait crié au fou ! Et pourtant, il est là, et bien là, le GT4 RS, affichant des prétentions de très haut niveau. Cette fois, on ne rigole plus !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG



TAYCAN GTS & TAYCAN GTS SPORT TURISMO



Il ne manquait plus que le Taycan pour que la grande famille GTS soit au complet ! Présenté au salon de Los Angeles, qui s'est déroulé du 19 au 28 Novembre, le Taycan GTS se double pour le coup d'une inédite variante de carrosserie Sport Turismo. Présentation.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : PORSCHE AG

Porsche vient en force au L.A. Auto Show avec pas moins de 5 nouvelles déclinaisons de ses modèles. Laissons à Marc Joly le soin de vous présenter ses futurs joujoux et concentrons-nous sur les nouvelles électriques de la gamme, GTS et GTS Sport Turismo, des variantes qui n'étaient pas annoncées mais qui ne surprendront personne, tant ces déclinaisons sont devenues habituelles chez le constructeur de Stuttgart.

GTS POUR GRAN TURISMO SPORT

La recette n'est pas nouvelle et fonctionne déjà très bien sur les autres modèles de la marque. Faire le lien entre les versions S ou 4S et les gammes sportives (GT3, GT4...) ou haut de gamme (Turbo et Turbo S). Et c'est exactement ce qui se passe ici. Avec 598 ch, le Taycan GTS se place à mi-chemin entre la version 4S (530 ch) et la version Turbo (680 ch). Question prix, à 135 659 € le morceau (136 619 € en Sport Turismo), l'écart est cohérent avec ses petites camarades

1. L'inscription GTS migre à l'arrière des bas de caisse. Une première
2. Le bouclier avant SportDesign est de série, les jantes inédites

(109 414 € pour le Taycan 4S, 156 334 € pour le Turbo). Extérieurement, les versions GTS se distinguent des autres Taycan par leurs boucliers avant SportDesign aux écopés verticales élargies et à leurs jupes latérales dotées d'inserts noirs avec mention « GTS ». En option, ces éléments peuvent être habillés de carbone. De nombreux accessoires décoratifs se teintent de noir : habillage des phares PDLs +, contour des vitres, embase des rétroviseurs, bandeau arrière qui relie les feux et logo Porsche. Les jantes de série,



en 20 pouces (19 pour le Taycan 4S) sont les « Taycan Turbo S Aero Design », peintes en noir satiné. Il est dommage que le Rouge Carmin, devenu pratiquement couleur officielle de lancement des gammes GTS chez Porsche, fasse toujours partie des options. Il vous en coûtera 2400 €. De série, c'est Blanc... ou Noir !

L'arrivée de la variante de carrosserie Sport Turismo reprend à son compte le profil inauguré sur les versions Cross Turismo, mais en retirant le côté baroudeur (extensions d'ailes et hauteur de caisse surélevée). Le Taycan y gagne ainsi une garde au toit accrue de 45 mm à l'arrière, un hayon plus pratique que le volet de coffre de la version berline et un volume de chargement qui peut atteindre 1200 l une fois les sièges arrière rabattus. Cette déclinaison de carrosserie sera disponible sur les autres versions de Taycan à partir du printemps 2022.

Autre nouveauté, l'apparition d'un toit vitré

1. Intérieur en Race Tex et cuir, avec pack GTS optionnel et coufures Rouge Carmin
2. La griffe GTS apporte une surcroît de sportivité au Taycan, mais garde sa vocation familiale

électrochromique optionnel baptisé « toit panoramique avec Sunshine Control ». Doté de 9 segments à opacité variable, ce toit révolutionnaire est capable de faire varier sa transparence en fonction du choix des passagers, passant de transparent à opaque avec un large panel de variétés entre les deux. Disponible pour les deux variantes de carrosserie, ce toit magique est disponible dès à présent à la commande pour les versions GTS pour une livraison au plus tôt en mars 2021. Pour les autres Taycan, l'option sera proposée à partir de janvier 2022.

A L'INTÉRIEUR

Les Taycan GTS reprennent à leur compte la recette éprouvée sur les autres modèles du constructeur, mais dorénavant, le traditionnel Alcantara fait place au Race Tex, un matériau microfibre au toucher assez proche, mais sûrement plus « éco responsable ». Il habille notamment la bande centrale des sièges →



PORSCHE EN HIVER

Faut-il avoir peur de rouler ?

- Nos conseils
- Loi Montagne
- Immobilisation

Sortir sa Porsche en hiver ? Quelle drôle d'idée... Et pourtant, elles sont faites pour cela, alors pourquoi s'en priver ? Que vous soyez gros rouleur ou plutôt « Hibernatus », nous revoyons avec vous toutes les précautions à prendre pour que votre Porsche passe l'hiver sans bobo.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Sans dire que cela passe pour une forme d'hérésie, rares sont les porschistes à utiliser leur Porsche de manière régulière en hiver. Il n'a pas fallu chercher très loin pour prendre la température (c'est drôle ça, non ?) sur le sujet, puisqu'un rapide sondage à la rédaction résume le sentiment général : nos Porsche vont sortir, mais uniquement à l'occasion, lorsque la météo sera clémente. Elles prendront un peu de soleil hivernal sur routes sèches. Je suis tenté de vous dire « fin de l'enquête ! », mais le rédac' chef ne l'entend pas de

cette oreille, précisément parce que l'usage ou le stockage d'une Porsche en hiver ne se réduit pas à quelques dizaines de kilomètres sur routes sèches lorsque la météo le permet. D'abord, parce qu'une nouvelle réglementation est en train de changer la donne, dans certains départements, au niveau des pneumatiques. Ensuite, parce qu'il y a bien quelques précautions utiles à connaître si vraiment vous ne voulez pas sortir votre Porsche. Et enfin, parce que l'usage d'une Porsche en hiver n'est pas forcément aussi restreint qu'on se l'imagine, et que même le marché s'ajuste - un peu - pendant l'hiver. →



991 CARRERA 4S CABRIOLET PHASE 1

Besoin de lumière, de soleil ou tout simplement d'air tiède à l'approche de l'hiver ? Besoin d'évasion dans de superbes paysages avec la monture idéale ? C'est ce que nous avons pour vous dans ce guide d'achat ! Et quitte à le faire, autant que ce soit en beauté dans une inédite 991 Carrera 4S cabriolet à la définition bien singulière.

Ouvrez grand vos yeux, vos poumons, vos oreilles et suivez le guide !

TEXTE FABIEN CARON - PHOTOS : FRÉDÉRIC DEFENTE





Retour sur la saison 2021

Ça y est la dernière manche de l'année s'est achevée sur le circuit de Portimão, au Portugal, sacrant au passage le pilote Marvin Klein au classement général. L'occasion pour nous de faire un premier bilan de cette 31^{ème} édition de la Porsche Carrera Cup France, la première d'une collaboration inédite avec Flat 6 Magazine

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : ALEXIS GOURE



Vous n'avez pas encore téléchargé vos Race Books ? il n'est pas trop tard ! il vous suffit de scanner les QR codes



Race Book
Magny-Cours
6-8 mai 2021



Race Book
Castellet
14-16 mai 2021



Race Book
Spa-Francorchamps
18-20 juin 2021



Race Book
Monza
9-11 juillet 2021



Race Book
Barcelone
8-10 octobre 2021



Race Book
Portimão
22-24 octobre 2021

991 GT+ RALLYE

ADRENALINE ABSOLUE

Oser affronter des WRC, c'est le pari insensé qu'a réalisé le pilote Tony Cosson en développant une 991 Cup vers une version rallye. Une réalisation gagnante puisque cette 991 GT+ rivalise, étonne et suscite une admiration incroyable auprès du public. Nous l'avons essayée pour comprendre un tel niveau de performance

TEXTE : DOMINIQUE DEPONS - PHOTOS : PIERRE SIMENEL

MATIN D'AUTOMNE

9h00 du matin, village de Bords en Charente Maritime, Un ciel gris, bas, menaçant, typique de la période automnale. Il fait près de 6 degrés et notre base d'essais nous accueille entre champs et forêts : une route de campagne étroite, bosselée, rapide, très rapide... quelques plaques d'humidité par ci et des traces de terre laissées par des tracteurs par là... A Bords, pas de paddock avec motor-homes et bimbos siliconées, juste quelques chasseurs que nous prévenons poliment et qui s'exécutent avec bienveillance en fredonnant la chanson de Michel Delpech où les oies sauvages seront remplacées par la mélodie du flat 6 ! Et puis ... tel un Berger Allemand sans muselière, je fais face à cette monstrueuse 991 GT+. Elle semble me murmurer, glaciale : "toi mon coquin, si tu ne me respectes pas, ça va saigner !"

J'en ai des frissons dans le dos mais impossible de faire marche arrière... je vais devoir tester cette bête gavée de testostérone dans cet environnement hostile.

Bienvenue dans l'univers rude et féroce du Rallye. Quelques heures auparavant, Tony Cosson lui a fait franchir le podium d'arrivée du Rallye de la Rochelle en 4ième position, parmi des WRC et des Citroën, Polo, Fabia de catégorie R5... plus légères et surtout quatre roues motrices conçues exclusivement pour le rallye. Le talent reconnu du pilote de cette Porsche y est certainement pour beaucoup, mais comment cette propulsion a-t-elle pu s'immiscer dans ce tableau d'honneur sur ce terrain si délicat du Rallye d'Automne ? C'est que nous avons essayé de comprendre en prenant le volant de ce pur-sang venu de Stuttgart. Le Team Cosson Sport Events descend la Porsche de la remorque

couverte, telle qu'elle a vécu le podium final quelques heures plus tôt ; le bouclier avant est abîmé par les chocs en contraintes verticales subies sur des routes de spéciales à la limite du praticable, et elle est encore crottée de son périple après plus de 200 kilomètres de rallye. Elle se noie ainsi parfaitement dans le décor et on est ainsi certains d'essayer une auto qui n'a pas été homéopathiquement révisée.

COMPRENDRE LA REGLEMENTATION GT+ RALLYE

Cette 911 GT+ est tout simplement une Cup, dont elle conserve les caractéristiques originelles à savoir le Flat 6 3.8 développant 450 cv. C'est à partir de cette base que démarre sa transformation en Porsche de Rallye. Tout d'abord il faut bien comprendre ce qu'autorise la FIA dans la réglementation du groupe GT+. Aspect extérieur originel, tous les ouvrants d'origine à l'exception des vitres en plexi, mousses dans les portes et réservoirs FIA, moteurs aux cylindres d'origine de l'année de construction à savoir 2015, boîte de vitesses avec les carters d'origine mais en revanche une pignonnerie libre ... Il ne s'agit pas de tout détailler, mais pour comprendre globalement l'esprit du groupe GT+, il faut juste penser à une voiture de sport 2 places dotée de quelques pièces homologuées et validées par un commissaire technique de la FIA. C'est la raison pour laquelle de nombreuses Alpine sont performantes dans cette catégorie ; puisqu'elles disposent d'un panel de pièces homologuées plus étendu que celui de la Porsche. Car il faut l'admettre : le constructeur Porsche ne fait pas priorité, depuis longtemps, de ses engagements en Rallye. Résultat, c'est aux teams privés qu'il appartient de développer, avec leurs propres →



100 TOURS DU CASTELLET

EN 996 GT3 PHASE 1

Toute expérience est bonne à prendre ! Lorsque l'on m'a proposé de participer aux 100 Tours du Castellet, course de régularité, au volant d'une 996 GT3, en compagnie de deux jeunes femmes pleines d'enthousiasme, je pense n'avoir pas hésité plus de 7 dixièmes de seconde pour dire oui. En route vers de nouvelles aventures !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : JEAN-MARIE BIADATTI

Cette 996 GT3 phase 1, vous vous souvenez sûrement l'avoir déjà vue, et vous ne vous trompez pas, puisqu'elle a nous servi pour faire le carnet de voyage dans le département de la Sarthe, en mai dernier (voir notre n°362). Christophe Peyrat en est propriétaire depuis déjà très longtemps, il roule beaucoup en club avec, et il a réussi la jolie performance de transmettre la passion à ses filles, Marie et Louise. Lesquelles, comme nous le verrons plus loin, n'ont aucune ambition particulière dans le sport automobile, juste celle de se faire plaisir et de profiter de toutes les opportunités. Lorsque j'ai rendu sa GT3 à Christophe à la fin du carnet de voyage dans la Sarthe, il m'a tout de suite proposé de participer aux 100 Tours du Castellet en novembre avec ses deux filles, afin de leur apprendre ce circuit, pas simple à mémoriser. J'ai donc dit oui tout de suite, même si je ne suis pas très fan des épreuves de régularité en général. Mais l'expérience était trop tentante. Au fait, pourquoi Christophe n'a pas roulé lui-même avec ses deux filles comme il le fait chaque fois qu'il le peut ? Tout simplement parce que les 100 Tours ont eu lieu en prologue des Deux Tours d'Horloge, auxquels il participait sur une 964 RS, et qu'il ne souhaitait pas se disperser.

C'EST QUOI, LES 100 TOURS ?

Afin de bien comprendre cette histoire, il est utile de connaître le principe des 100 Tours. Créée par Pierre Darmaz, cette épreuve de régularité a connu son heure de gloire dans les années 2000,

avec des plateaux bien remplis. Il fallait même refuser du monde ! Et puis, pour diverses raisons qui n'ont pas d'intérêt particulier dans le cadre de notre récit, l'épreuve a périé, avant d'être reprise par Raoul Scultore en 2019. Lequel n'a guère eu l'occasion de redynamiser l'événement, subissant, comme tout le monde, la crise sanitaire. Mais il s'est battu pour que l'appellation perdure, sur divers circuits de France, principalement à Nogaro, avec le rêve de faire revenir une manche sur le mythique circuit du Castellet. Rêve réalisé en ce mois de novembre, en prologue des Deux Tours d'Horloge, qui, eux, renaissent totalement de leurs cendres après sept ans d'absence ! Personnellement, je connaissais les 100 Tours grâce aux belles performances de l'ami Christian Tahon, qui remporta même une édition. De loin, je me disais, comme beaucoup, qu'une épreuve de régularité de trois heures ne devait pas être bien excitante. Il faut toujours aller au-devant de ce qu'on ne connaît pas pour éliminer les idées toutes faites, et c'est dans cette optique que je suis arrivé au Castellet la fleur au fusil. Mais un peu inquiet quand même, la liste des engagés n'affichait que 16 équipages... Comme me l'a expliqué Raoul Scultore : "Organiser nos 100

Tours au Castellet représente un gros budget, que nous avons dû forcément répercuter sur le tarif d'inscription, plus élevé que pour une autre épreuve de 100 Tours. Et c'était une reprise, il faut espé-→



Le prestigieux grand tracé du circuit Paul Ricard a servi de cadre à cette épreuve, qui s'est déroulée en prologue des Deux Tours d'Horloge, dont c'était la renaissance

L'YONNE (89) EN SPEEDSTER 3.2

Bienvenue dans un carnet de voyage rendu exceptionnel par le modèle utilisé : non seulement le Speedster 3.2 est très rare en version étroite, mais en plus il s'agit de l'ancien exemplaire de Michel Thiriar ! Autant vous dire que le facétieux personnage a été l'âme de ce voyage, à la découverte d'un département méconnu, et pourtant absolument magnifique : l'Yonne.