



FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

COMPARATIF 992

LA GTS TOUJOURS AU TOP ?



FRANCE: 7,50 € - BELGIQUE: 7,95 € - LUX: 8,70 € - ITA: 6,50 € / PORT: 8,80 € - ANDORRE: 7,50 €
CAD: 13,99 \$ - CH: 13,80 CHF - DOM: 8,80 € - TOM: 12,00 XFF - LIBAN: 17,500 LBP - MAROC: 90 MAD

DOSSIER

ACHAT À L'ÉTRANGER

GARE AUX PIÈGES !

ESSAI Mission R

EXCLUSIF



CLASSIC 944 Turbo Cup



VOYAGE Le Loir-et-Cher en 997 4S



M 01983 - 370 - F: 7,50 € - RD



Sommaire

- P5** ÉDITO
- P8** ACTUS
- P18** LA PORSCHE DU MOIS
992 Carrera 4 Cabriolet
Vert Python Uni 5Q
- P86** LA CHRONIQUE DE
ROMAIN DUMAS
- P87** ABONNEZ-VOUS À FLAT 6
- P88** COURRIER DES LECTEURS
- P132** PORSCHE CLUBS
- P136** LA COTE DE FLAT 6
- P142** PETITES ANNONCES
- P174** INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET
CARNETS DE VOYAGE
- P177** CLUBS INDÉPENDANTS
- P178** 150 NUMÉROS PLUS TÔT

ESSAIS

- P22** COMPARATIF
992 GT3 vs 992 S
La GT3 toujours au top !
- P72** ESSAI EXCLUSIF
Mission R : L'avenir ?



- P82** CONCEPT
Vision Gran Turismo

MAGAZINE

- P20** RUMEURS INÉDITES
992 Turbo phase 2, Macan électrique
- P38** DOSSIER
Achat à l'étranger :
Gare aux pièges !
- P46** CARNET DE VOYAGE
Le Loir-et-Cher en 997 4S phase 2
- P66** ANNIVERSAIRE
Les 60 ans du Club Porsche de France

CLASSIC

- P92** ACTUS
- P94** LA CHRONIQUE
DE JÜRGEN BARTH
En vue du Mans
- P98** GUIDE D'ACHAT
991 2.2 T
- P112** ESSAI
944 Turbo Cup piste et route
- P120** EN DIRECT DES USA
Callas Rennsport
- P126** LE COUP DE CŒUR
DE GRÉGORI
Protection / Nettoyage / Hiver

P46



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,
Alexis Goure, Andrew Frankel, Bruno Guillain,
Camille Limbour

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



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



Un avenir électrique ?

Après quelques jours de passer le cap d'une nouvelle année, il est de tradition de penser à ce qui nous attend. 2022 est là, et s'annonce plutôt bien. On a déjà hâte que la saison des concentrations Porsche reprenne, d'autant qu'elles seront nombreuses et bien fournies, du moins si on se débarrasse enfin des contraintes liées à la pandémie, qui n'en finit plus de finir. Mais restons optimistes, et faisons le vœu que cette nouvelle année sera belle. Se projeter vers l'avenir, c'est aussi, bien sûr, se demander comment va évoluer la manière de vivre notre passion. On nous prédit de plus en plus un avenir tout électrique, mais permettez-nous d'avoir de gros doutes à ce sujet. D'autres solutions existent qui, espérons-le, recueilleront de plus en plus de suffrages. Les moteurs thermiques ont encore un bel avenir devant eux. Même la F1, y compris sur le long terme, ne veut pas entendre parler de l'électrique. Le problème est qu'on a beau retourner le problème dans tous les sens, l'électrique ne fait quasiment rêver aucun passionné. Regardez le peu d'intérêt pour la formule e, il est assez révélateur. Je tombe généralement de mon tabouret (cela fait moins mal que de tomber d'un siège) quand je lis ici ou là des gros titres s'émerveillant que telle ou telle voiture électrique a

réussi à tourner plus vite sur circuit qu'une voiture à moteur thermique. Et alors ? Une électrique pourrait sortir 2500 ch et pulvériser tous les records du tour de tous les circuits de la terre que cela ne me ferait toujours pas rêver. Et je ne parle même pas de la difficulté, toujours bien là, de rouler sereinement en électrique. Vouloir traverser la France en se promenant, par des départementales, sans avoir de problèmes de ravitaillement, c'est aussi improbable que de tout miser sur un chiffre à la roulette du casino, et de gagner du premier coup. Nous voulons bien croire que ces questions de ravitaillement vont sûrement s'améliorer un jour, mais quand ? En même temps, à Flat 6 Magazine, nous ne sommes pas obtus. Nous sommes même très fiers de vous présenter en exclusivité, dans ce numéro, un essai de la Mission R, concept de future voiture de course 100% électrique présenté par Porsche. Parce que pour bien juger, il faut avoir tous les éléments en mains, et qu'il ne sert à rien de faire l'autruche. Ceci étant dit, nous vous souhaitons à tous de très joyeuses fêtes et une excellente nouvelle année, puissiez-vous aller faire chanter vos flat 6 le plus souvent possible ! J'ai bien dit chanter...

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.

992 GTS VS 992 S

La GTS toujours au top ?

Depuis l'apparition de cette appellation sur la génération 997, la GTS a toujours été considérée comme étant la référence, le meilleur compromis de la gamme, celle qu'il faut acheter. Mais la sortie de la 992 nous a mis le doute. Pour en avoir le cœur net, nous avons confronté une S et une GTS.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



ACHAT À L'ÉTRANGER

Gare aux pièges !

Parfois présentés comme un vivier infini d'autos, les pays étrangers ne sont pas nécessairement l'eldorado que l'on imagine. Taxes, formulaires, homologation, revenons sur les pièges à éviter, et mettons les points sur les i.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Il y a de cela 5 ou 10 ans, l'Italie et l'Allemagne étaient considérées comme des terres de conquête : de vrais viviers de Porsche où les prix étaient plus faibles. D'ailleurs, de très nombreux spécialistes allaient s'approvisionner sur les marchés étrangers et importaient en France les Porsche qui finissaient dans votre garage. La raison invoquée était simple : les autos sont moins chères qu'en France, il est donc plus facile de trouver des Porsche à un prix abordable pour satisfaire les clients français. Et puis, étant donné l'ampleur du marché allemand, il y avait l'embaras

du choix. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous parlons d'importation : il fut un temps où la mode était à l'importation massive de modèles anciens en provenance des Etats-Unis, le jeu des taux de change rendant les autos libellées en dollars assez peu chères. Voitures moins chères, embarras du choix : nous revenons au même point. Et aujourd'hui, ce phénomène est a priori accentué par le fait que les allemands ne soient pas punis par un malus écologique sur les voitures les plus polluantes. Mais vous allez voir que dans les faits, rien n'est simple. →



Carnet de voyage

LE LOIR-ET-CHER(41) EN 997 4S PH2

Bienvenue dans un département comptant quelques-uns parmi les plus beaux châteaux de France, entre autres merveilles. Pour en faire le tour, nous avons choisi une magnifique 997 4S phase 2 bleu Riviera. Que du bonheur !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

Michel Delpech chantait que dans le Loir-et-Cher, les gens ne font pas de manières. Le genre de phrases toutes faites afin de constituer une chanson. Sillonnant la France à longueur d'années, j'aurais tendance à dire que c'est vrai dans la plupart des départements. Plus dans le Loir-et-Cher qu'ailleurs ? Peut-être. En tout cas, j'ai été ravi de faire la connaissance de Gérard Leroi, très sympathique propriétaire de cette magnifique 997. Il m'avait contacté en janvier 2020 pour me proposer sa Porsche, et c'est elle qui a finalement été retenue pour couvrir le département du Loir-et-Cher, aux contours très variés, comme vous allez le voir. La Sologne d'un côté, la Beauce au nord, le Loir, le Cher et la Loire qui le traversent, et des châteaux partout. Largement de quoi faire ! Quatre propositions m'étaient d'ailleurs arrivées de ce département, un grand merci et désolé aux trois qui n'ont pas été retenus pour cette fois. Que c'est bon d'avoir l'embarras du choix, sauf qu'on fait aussi des déçus ! Pour parcourir le Loir-et-Cher, il a cependant fallu être à l'affût d'une météo automnale capricieuse, au point que, exceptionnellement, comme nous allons vous le raconter, il a été réalisé en deux journées totalement séparées dans le temps, afin d'avoir le beau ciel bleu présent sur chacune de nos photos. On ne fait pas des métiers faciles, que voulez-vous... →



Anniversaire

60 ANS

CLUB PORSCHE DE FRANCE

Il était temps ! Juste avant de terminer cette année 2021, il nous fallait rendre hommage au club Porsche de France, qui vient de fêter ses 60 ans. Petit club est devenu très grand !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : DR



Une des premières sorties du club, en Janvier 1963

Départ de l'incroyable course disputée en prologue des 24 heures du Mans 2021, remportée par la jeune Lilou Wadoux (photo Alexis Goure)

Lorsque, un beau jour de 1961, Auguste Veuillet, qui présidait alors aux destinées de Sonauto, importateur Porsche pour la France, décida de créer un club pour regrouper les passionnés de la marque, aurait-il imaginé ne serait-ce qu'une seconde que, 60 ans plus tard, une course du club se déroulerait en ouverture des 24 heures du Mans ? Sûrement pas, même si ce diable d'homme à la très forte personnalité aurait pu ne s'étonner de rien, tant il était du genre à déplacer les montagnes. Afin de parler de ces 60 années, nous sommes allés à la rencontre de deux personnalités du club : Philippe Bretille, l'un des plus anciens membres et le seul à en avoir vécu les premières années, et Patrick Vegeais, qui dirige aujourd'hui le club Porsche Motorsport, l'héritier direct.

LES DÉBUTS

Le club a donc été créé en septembre 1961. "Avant cela, raconte Philippe Bretille, Auguste Veuillet réunissait régulièrement ses amis, soit pour faire des virées à Reims, soit pour aller dans sa propriété de Vetheuil. C'était plus une bande de potes qu'un club, qui portait d'ailleurs le nom de la Licorne. Et je dois dire qu'en 1961, quand le club est devenu officiel, l'ambiance n'a pas beaucoup changé. C'était un cercle d'amis parisiens propriétaires de Porsche, et l'ambiance était très festive et décontractée. Il y avait même des parties de chasse avec Auguste Veuillet. Et surtout de la bonne bouffe ! J'étais tout gamin et j'accompagnais mon père à certaines de ces sorties. Il arrivait aussi qu'il me laisse dans le bureau de Mr Veuillet quand je n'avais pas école. Je restais bien sage dans mon coin !" Amusant, en consultant des bulletins de clubs de l'époque, on constate qu'il y avait déjà, dans les années 60, une section... Méditerranée ! Prémisse du futur club du même nom ? Le club étant très parisien, il était →

Essai
Exclusif

MISSION R L'AVENIR ?

Notre correspondant Andrew Frankel fait partie des très rares personnes en ce monde à avoir déjà eu l'opportunité de rouler dans le tout nouveau concept Mission R, récemment présenté par Porsche comme étant un des composants du futur de la marque en sport automobile, vision électrique !

TEXTE : ANDREW FRANKEL - PHOTOS : PORSCHE AG



911 2.2 T

Prendre le volant d'une 911 Classic, c'est un peu comme entrer dans un musée. On s'imprègne d'une époque, d'un style, on essaie de comprendre les choix techniques ou stylistiques des artistes. On ressent des émotions difficilement descriptibles. On redevient humble. C'est exactement ce que je vis aujourd'hui aux commandes de cette magnifique 911 2.2 T de 1970. Suivez le guide pour un merveilleux voyage dans le temps !



ESSAI

TEXTE ET PHOTOS : FABIEN CARON

944 TURBO CUP

PISTE ET ROUTE

Amateurs de Porsche à moteur avant, vous voici comblés avec les deux 944 Turbo les plus mythiques de l'histoire ! D'un côté la 944 Turbo Cup version piste, dûment homologuée pour la route, et de l'autre la 944 Turbo S, également dénommée 944 Turbo Cup « route », série limitée à la puissance majorée et à l'équipement spécifique. C'est parti pour une séance d'essai près des calanques de Cassis.



CALLAS RENNSPORT

Tony Callas aurait pu aisément rester dans le Texas, où son père dirigeait un garage exclusivement consacré aux Porsche. Jeune adulte, il décida toutefois de partir à l'aventure, espérant ouvrir sa propre entreprise dédiée à la marque allemande. Mission accomplie. Callas Rennsport s'est taillée une réputation enviable dans le milieu Porsche !



Callas Rennsport se trouve dans la ville de Torrance, près de L.A., dans une zone commerciale accueillant une dizaine d'ateliers automobiles.