



FLAT6

magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

COMPARATIF

GT4 RS VS GT3

La 911 menacée ?



// Le rendez-vous du Mans // Anecdotes



FRANCE : 7.90€ - BEL. : 8.50€ - LUX. : 8.90€ - ITA./ESP./PORT. CONT. : 8.90€
CH. : 14.20CHF - DOM. : 8.90€ - TOM. : 1250XPF - CAN. : 14.50\$ CAD - MAROC : 93MAD

ENQUÊTE

Peut-on rouler à l'éthanol ?



CONCENTRATION

La fête des Classics



VOYAGE

Les Alpes-Maritimes
en 997 GT3 RS



L 15598 - 376 - F. 7.90 € - RD





Sommaire

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P16 LA PORSCHE DU MOIS
992 GT3 Grey-Black Uni 7GS - 7 A1

P41 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6

P68 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

P18 COMPARATIF
GT4 RS vs GT3 : la 911 menacée ?



MAGAZINE

P32 DOSSIER
Faut-il convertir sa Porsche à l'éthanol ?

P42 CARNET DE VOYAGE
Les Alpes-Maritimes en 997 GT3 RS ph1

P60 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
Le circuit de Monaco avec Dorian Boccolacci en 991 GT3 RS

CLASSIC

P72 ACTUS

P74 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Problèmes sur problèmes

P78 50 ANS DE LA CARRERA RS 2.7
• Guide d'achat de la 911 Carrera RS 2.7

• Histoires extraordinaires autour de la queue de canard

• Les 50 ans de la RS fêtés au Mans

P112 CONCENTRATION
Fête des classics : 15ème édition

P120 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Limited Edition, trop d'abus ?

P126 OBJECTIF LE MANS CLASSIC
Chapitre 14 : Spa Classic



Flat 6 Magazine est publié par
Flat 6 Éditions SAS au capital de 884 724 €

Flat 6 Éditions est une filiale
d'Horyzon Média
SAS au capital de 625 000 €

horyzon
Idées, content & power

Président
Éric Aderdor
Directeurs généraux
Stephan Huyvenaer, Marc Zighera
Directeur financier
Fakri Mrabet
Directrice marketing abonnés
Bénédicte Bédoussac

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

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

Rédactrice web / Community Manager
Charlotte Bazaille / cbazaille@horyzon.com

Ont participé à ce numéro

Thomas Schenck, Gérard Joly, Jürgen Barth,
Dominique Maroni, Fabien Caron, Victor Bredillet,
Anthony Favennec

Correspondants étrangers

Stéphane Szantai (USA)

Gestion des ventes au numéro et de la promotion
(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)

A Juste Titres

Julien Tessier / jtessier@ajustetitles.fr

Réassort et quantités modifiables sur

Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Impression

Léonce Deprez - Zi « Le Moulin » - 62620 Ruitz



Origine du papier
intérieur - Perlen en Suisse
couverture - Perlen en Suisse
Taux de fibres recyclées : 55%
Certification : PEFC
Pilot : 0,013 kg/tonne

Distribution

MLP (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

Flat 6 Magazine
est membre du

SPMS
Syndicat de la Presse
Magazine et Spécialisée

www.flat6mag.com

Facebook : flat6magazine

Instagram : flat6magazine

LinkedIn : flat6magazine

Youtube : flat6magazine



Edito



Pour l'amour du moteur thermique...

Je ne pensais pas qu'un jour je déclarerais ma flamme aux moteurs thermiques. Pour moi, ils ont toujours fait partie intégrante de l'automobile, et de ma passion pour celle-ci. Aujourd'hui qu'on nous menace d'en interdire la vente à l'horizon 2035, cela m'en rend encore plus amoureux, car je n'avais pas réalisé à quel point la part qu'ils apportent dans le plaisir de conduire est si énorme. La musique émise par tous les moteurs thermiques de caractère berce notre passion depuis toujours. Quand j'étais gamin, dans les années 60, j'étais capable de reconnaître n'importe quelle voiture au son de son moteur. Ce serait totalement impossible aujourd'hui, sauf, justement, pour les flat 6 de nos Porsche. J'aime la sensation que nous procurent ces moteurs thermiques, mais pas seulement pour leur musique. Il est aussi histoire d'ondes, d'émotions, et même d'admiration pour leur haute technologie et les ingénieurs qui les créent. Et j'ai beau essayer de rêver sur un empilement de batteries, je n'y arrive pas, combien même elles sortiraient plus de 1000 ch. Et ne me parlez surtout pas de cette hérésie qu'on appelle Retrofit...

Ce qui est très énervant avec cette interdiction annoncée des moteurs thermiques et hybrides, c'est qu'il n'y a pas la moindre réflexion derrière. Au lieu de dire aux constructeurs : "vous vous lancez un défi, sortez-nous des

moteurs capables de produire zéro émission à l'horizon 2035, quelque soit le procédé", non, on vote une loi punitive et aveugle imposant la voiture électrique. Il y a pourtant de nombreux procédés en cours de travaux qui pourraient aboutir à cette solution, dont les carburants de synthèse, mais pas que. A leur propos, Porsche ne lève pas le pied, et continue d'investir massivement dans ce projet, d'abord pour permettre à tout le parc existant de continuer de rouler très longtemps, ensuite parce qu'il n'y a pas que l'Europe sur terre, et enfin pour continuer le sport automobile autrement qu'avec d'insipides voitures électriques. Il y a donc deux manières de voir l'avenir, soit celle, très pessimiste, consistant à se dire que c'est mort, qu'ils ont eu notre peau. Soit celle de se dire que beaucoup d'eau coulera sous les ponts d'ici 2035, dont celle, évidente, de l'impossibilité de produire autant d'électricité. Et du coup de rester optimiste, d'autant qu'il nous reste au minimum 20 à 30 ans à profiter de nos Porsche actuelles. Et franchement, quand on voit l'insolence du nouveau GT4 RS, il y a de quoi rester optimiste. Jamais encore, comme vous le lirez dans notre comparatif avec la 992 GT3, Porsche n'avait poussé aussi loin le plaisir auditif à bord d'une Porsche. Tant qu'ils nous sortiront de tels engins de folie, le sourire restera de rigueur...

Marc Joly

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.

718 GT4 RS **VS** 992 GT3

La 911 menacée ?

Si jamais il nous était arrivé de ne plus savoir pourquoi on aimait autant la marque Porsche, la réponse s'appelle GT4 RS ! Une auto de puriste, une vraie "dinguerie" qui a tout pour raviver les passions les plus émoussées. Que reste-t-il à la 911 ? Est-elle menacée ? C'est ce que nous avons voulu savoir dans ce comparatif avec la 992 GT3, l'actuelle référence sportive de la gamme. **TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : VICTOR BREDILLET**

En ces temps troublés où l'on dit que notre passion des vraies voitures est menacée, Porsche a trouvé un remède : pousser le plaisir toujours plus loin dans le domaine des moteurs atmosphériques ! D'aucuns diront que ce pourrait être le chant du cygne, nous tout ce qui nous intéresse c'est l'instant présent, celui du bonheur d'attaquer un comparatif entre les deux Porsche les plus excitantes du moment : la 992 GT3 et la toute nouvelle GT4 RS. L'une sur base 911, l'autre sur base Cayman. L'une, icône absolue, avec son incontournable moteur en porte-à-faux arrière, l'autre, ne cessant de taquiner son aînée, avec son moteur

central. Mais quand même, qui eut cru, qui aurait imaginé ne serait-ce qu'une seconde, qu'un jour le petit Cayman serait équipé du moteur de la GT3 ? Le grain de folie qui anime les décideurs et les ingénieurs de Porsche ne cessera jamais de nous étonner. Ils auraient pu courber l'échine, rentrer dans le rang, partir très vite vers le tout électrique, et bam ils nous sortent le GT4 RS. Procédons cependant avec toute l'objectivité requise au moment d'entamer ce comparatif. Après tout, la plus indisciplinée et la plus délurée des deux n'est pas forcément la meilleure. La fanfaronne d'un côté, la valeur sûre de l'autre. Qui va l'emporter ? Direction le circuit de Dijon-Prenois ! →



FAUT-IL CONVERTIR SA PORSCHE À L'ÉTHANOL ?

Passer du Sans Plomb à l'éthanol, est-ce une bonne idée ? Avec la hausse du prix du carburant, il semblerait que les porschistes s'interrogent. Nous avons enquêté sur la faisabilité. **TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ARCHIVES PORSCHE**

Il y a un an ou deux, jamais la question ne se serait posée. Mais depuis, de l'eau est passée sous les ponts et un chiffre suffit à expliquer ce changement de contexte : un litre de Sans Plomb 98 à 2.30 €, cela fait réfléchir, car cela commence à faire cher au kilomètre. Pour soulager la facture, changer le mode de carburation d'une Porsche pour qu'elle puisse fonctionner avec du Super Ethanol, disponible dans le réseau de stations-service, est tentant. Et pour cause, avec un prix moyen du litre à

0.85 €, la question se pose sérieusement. Mais nous sommes sur un sujet assez nouveau, qui n'a jamais été abordé dans les colonnes de Flat 6. Nous avons fait en sorte de nous rapprocher de l'ensemble des interlocuteurs de la profession pour vous éclairer sur le bien-fondé d'un éventuel passage à l'éthanol, sur les plans technique, administratif et financier. Des spécialistes indépendants de la Porsche, des experts de l'installation de systèmes de conversion à l'éthanol et même Porsche France ont accepté de jouer le jeu. →



Carnet de voyage

LES ALPES-MARITIMES⁽⁰⁶⁾ EN 997 GT3 RS PH1 (1^{ÈRE} PARTIE)

Chaque été, dans nos numéros de juillet et août, nous vous proposons des carnets de voyage dans des départements très attractifs sur le plan touristique. Très estivaux. Nous n'aurions cependant pas cru, en attaquant les Alpes-Maritimes, que ce département serait aussi incroyablement riche, au point de devoir vous le proposer en deux parties ! Et pour appuyer le côté exceptionnel, il fallait un modèle hors-normes : une 997 GT3 RS ! **TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY**

Comme vous le savez, la toute première phase de la réalisation d'un carnet de voyage débute par le pointage de tous les sites étoilés dans le Guide Vert Michelin. Pour un "petit" département, il n'y en a parfois qu'une quinzaine. En moyenne, il y en a entre 20 et 30. Jusqu'ici, le record était détenu par la Dordogne, qui en comptait une cinquantaine. Mais quand j'ai attaqué le travail du département des Alpes-Maritimes (région Provence-Alpes-Côte d'Azur), je me suis petit à petit liquéfié. Le chiffre des 80 sites étoilés a quasiment été atteint ! Et encore, je ne parle que des sites accessibles en voiture ! Sachant qu'au final, un carnet compte en moyenne une vingtaine de spots retenus, même en écrémant il restait peu envisageable de traiter le 06 en une seule fois. Nous vous proposerons donc la suite dans notre numéro d'août. Et puis, dans ce département, il y a beaucoup de porschistes, et beaucoup de lecteurs ! Là aussi, c'est un record, j'avais reçu pas moins de 9 propositions de prêt pour faire ce carnet ! L'embarras du choix, de très belles autos, des coupés, des cabriolets, quelques belles couleurs, et des lecteurs éminemment sympathiques que j'aurais eus grand plaisir à rencontrer ! Que tous ceux qui n'ont pas été retenus ne m'en veulent pas, j'espère vivement faire leur connaissance au plus vite. Le choix a été d'autant plus complexe que ce département comporte une partie 100% maritime très propice aux cabriolets, et une partie 100% sportive, très marquée par les routes du rallye de Monte-Carlo. Alors, cabriolet ou sportive ? J'ai finalement tranché pour cette magnifique 997 GT3 RS ph1 orange, propriété de Jean-Laurent, que je remercie vivement. En route vers de nouvelles aventures ! →



Le circuit de Monaco avec **Dorian Boccolacci** en 991 GT3 RS

Si vous suivez la Porsche Carrera Cup France, vous connaissez forcément Dorian Boccolacci. Auteur d'un magnifique podium pour la deuxième manche de la Porsche Mobil 1 Supercup à Monaco en prélude du Grand-Prix de Formule 1, l'occasion était trop belle de revenir sur ce tracé mythique en plein démontage pour un petit « road movie ». Et devinez quoi ? Pour ce numéro spécial il a choisi une 991 GT3 RS !

TEXTE ET PHOTOS : FABIEN CARON



CARRERA RS 2.7



50 ans de mythe, 50 ans pour passer du statut de voiture de sport à celui de véritable icône, toutes marques confondues. Pour certains, la 2.7 RS est le Graal absolu de Porsche. Pour d'autres, elle est devenue un objet de collection, voire un placement financier. Enfin, certains continuent de se servir de leur modèle avec passion et la partagent. Inutile de vous dire vers quelle catégorie nous nous sommes tournés pour réaliser ce guide d'achat exceptionnel. Prêt à vous mettre dans la peau d'un acheteur potentiel ? Suivez le guide !



HISTOIRES EXTRAORDINAIRES AUTOUR DE LA

QUEUE DE CANARD



Pour fêter les 50 ans de la RS 2.7, le musée Porsche a eu la merveilleuse idée d'organiser une journée-pressé qui nous a permis de reprendre le volant de quatre RS, et surtout, d'avoir des discussions captivantes avec des personnes ayant participé à la naissance de cette icône. Révélant des anecdotes passionnantes et totalement inédites...

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG



n pensait que tout avait dit et écrit sur la RS 2.7. Que pas une anecdote la concernant n'avait été retranscrite dans les multiples ouvrages qui lui ont été consacrés. Et pourtant... Si je vous dis, par exemple, que la Fiat 850 Coupé a un lien direct avec l'existence-même de la queue de canard, me croirez-vous ? Je ne connaissais pas du tout l'anecdote la concernant, et tous les spécialistes rencontrés au Mans pour les 50 ans de la RS (voir notre reportage sur cette bien belle concentration) ne semblaient pas non plus la connaître. Est-il donc possible qu'on puisse encore aujourd'hui découvrir des faits liés à la naissance de cette merveille ? C'est pourtant bien ce qui nous est arrivé en nous rendant, courant mai, à une magnifique et mémorable journée organisée par le service presse du musée. Journée qui a directement débuté dans les réserves du musée, dont nous vous avons proposé la visite dans notre numéro 300, et sur lesquelles nous ne reviendrons pas aujourd'hui. Mais c'est dans ce lieu de rêve, à quelques pas de l'usine, que nous avons eu le grand honneur de rencontrer nos interlocuteurs, non sans, au préalable, aller refaire une petite visite des archives, au musée, dans un parcours également passionnant, ciblé sur la RS. Là aussi, nous n'allons pas

nous y attarder, ces archives vous ayant été présentées à plusieurs reprises dans nos colonnes, la dernière fois étant dans le "coup de cœur de Grégory" de notre numéro 325. Cependant, il nous a été donné de revoir quelques éléments intéressants concernant la RS, dont le fameux tableau, manuscrit, des correspondances entre les numéros secrets et ceux de Porsche permettant, normalement, d'attester l'authenticité d'un exemplaire. Mais notre hôte, Frank Jung, l'actuel responsable des archives, l'a bien précisé : rien ni personne ne peut empêcher les malfaisants de... mal faire... Inutile de vous dire que ce document ne nous a été montré que de loin, avec interdiction de le photographier. Nous avons aussi revu des documents d'époque, dont un, fort intéressant, attestant que Porsche renonçait à produire une 2.7 S, pour se consacrer à la RS, à des fins d'homologation. C'est ici que notre histoire du jour prend tout son sel. La suite risque de vous surprendre !

DE LA 2.7 S À LA 2.7 RS

Nos fidèles lecteurs le savent, mais l'histoire reste méconnue : pour compléter la 2.4 S, Porsche avait travaillé, dès la fin 1971, sur une remplaçante qui serait équipée d'un moteur de 2,7 litres, et qui s'appellerait tout naturellement 2.7 S : elle était censée chapeauter l'ensemble de la gamme, avec une carrosserie identique à celle de la 2.4 S, et juste →

CONCENTRATION

LES 50 ANS DE LA RS

FÊTÉS AU MANS



Les grands événements organisés par le club RS de France sont incontournables. Celui des 50 ans, qui a eu lieu le week-end de l'Ascension au Mans, restera lui aussi gravé dans les mémoires.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : MARC JOLY ET ANTHONY FAVENNEC

Notez le logo du club sur le totem : la classe !

CONCENTRATION

FÊTE DES CLASSICS

15^{ÈME} ÉDITION

Plus grande concentration organisée par un club français dédiée à nos chères anciennes, la fête des Classics rassemble chaque année, sous l'égide du Club Méditerranée, un magnifique panel de Porsche anciennes sous le soleil provençal. Une recette à succès organisée par quatre passionnés qui ne ménagent pas leurs efforts. Cette année encore était une réussite !

TEXTE ET PHOTOS : FABIEN CARON

FLAT6
CLASSIC

FLAT6
CLASSIC