



FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

NOUVEAUTÉ

992 GT3 RS

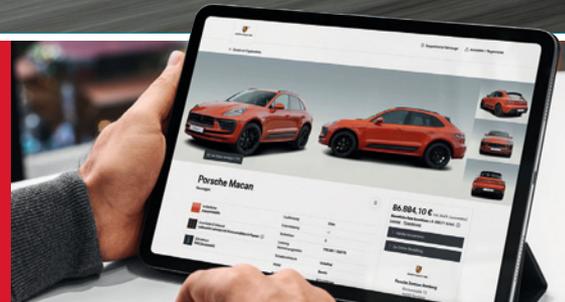
Ha-lu-ci-nante!



- > 525 ch
- > une RSR de route
- > des détails aéro de folie

DOSSIER

Comment Internet transforme le marché de l'occasion Porsche



RARETÉ

997 Turbo S 918



ANNIVERSAIRE

les 40 ans de la 956-962



VOYAGE

La Meuse en Speedster 991



L 15598 - 378 - F - 7,90 € - RD



Edito



Toujours plus loin !

On avait beau s'y attendre, la sortie de la nouvelle 992 GT3 RS nous a quand même estomqués ! Que Porsche soit encore capable de nous étonner et de nous exciter à ce point dans un monde ayant bien trop tendance à devenir aseptisé et virtuel tient presque du miracle. Là, c'est du lourd, du concret, du rêve à l'état brut, du sport de haute volée. Jamais encore Porsche n'avait poussé l'évolution aérodynamique d'un modèle de route aussi loin ! Sur photos, déjà, elle impressionne énormément, mais quand on lit le descriptif complet que nous propose Thomas Schenck dans ce numéro (il est le seul de notre rédaction à l'avoir vue de ses yeux vus, et même à s'être installé à bord, l'heureux veinard !), on comprend que le processus a été poussé loin, très loin, bien plus loin qu'on pourrait l'imaginer. A commencer par l'absence de compartiment à bagages, remplacé par un gros radiateur de refroidissement. On parle pourtant bien d'une Porsche de route ! Le service marketing vous répondra : "Si vous voulez une 911 très performante pour faire de la route, il y a la Turbo ! La GT3 RS est pour les pistards, qui se rendront éventuellement sur les circuits par la route, il fallait donc

donner priorité à l'efficacité !" Et puis il y a cet énorme aileron arrière qui s'ouvre façon DRS (l'histoire ne dit pas si on ne pourra l'ouvrir que dans les zones réservées à cet effet !), et il y a la possibilité, pour le pilote, de faire divers réglages de trains, de traction control et de différentiel directement au volant. Notre titre de couverture le résume bien, cette GT3 RS est juste ha-lu-ci-nante ! Et si réconfortante ! Qu'en 2022 notre marque préférée sorte, à quelques mois d'intervalles, deux outils aussi délirants que le GT4 RS et la GT3 RS démontre à quel point ils continuent d'y croire ! Dans quoi ? Dans la vraie passion des voitures, la seule, l'unique, celle qui nous fait totalement vibrer ! Et pour montrer qu'il n'y a pas que le futur, ils savent aussi utiliser merveilleusement leur passé, organisant une journée anniversaire de la mythique 956-962 durant laquelle ils ont fait rouler six modèles du musée, dont deux ayant gagné les 24 heures du Mans. Quel autre constructeur pourrait en faire autant pour entretenir notre passion ? Loin de ralentir le rythme, ils vont toujours plus loin, allant au bout de leurs (et de nos) convictions. Ne changez rien !

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.

Sommaire



P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P16 LA PORSCHE DU MOIS
Panamera 4 E - Hybrid Platinum
Edition Papaye métallisé M2Y

P61 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6

P80 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

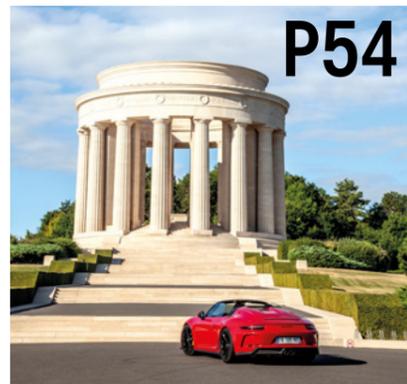
ESSAIS

P46 ESSAI
Taycan GTS

MAGAZINE

P18 RUMEURS
Boxster Spyder RS

P20 NOUVEAUTÉ
992 GT3 RS



P54

P30 NOUVEAUTÉ
992 GT3 R

P36 DOSSIER
Comment internet transforme le marché de l'occasion Porsche

P54 CARNET DE VOYAGE
La Meuse en 991 Speedster

P72 RARETÉ
997 Turbo S Edition 918 Spyder

CLASSIC

P84 ACTUS

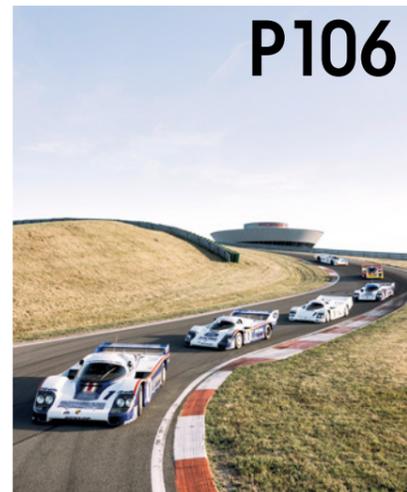
P86 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Un programme très varié

P90 GUIDE D'ACHAT
964 Turbo 3.6

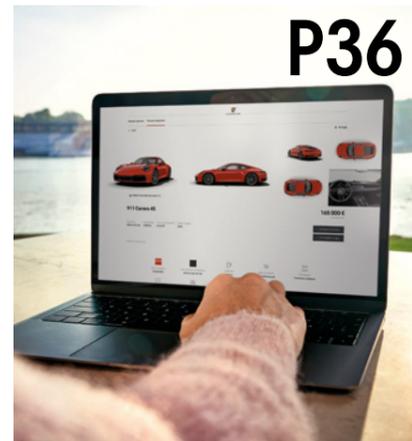
P106 ANNIVERSAIRE
Les 40 ans de la Porsche 956-962

P118 EN DIRECT DES USA
911 2.4 S : la longue 'S'capade

P124 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Électrique, ça va ou ça ne va pas ?



P106



P36

Nouveauté

992 GT3 RS

Chaque génération de 911 GT3 RS est attendue fiévreusement par les passionnés de Porsche. En exclusivité, nous avons pu découvrir la nouvelle 992 GT3 RS, plus bestiale et fascinante que jamais. TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : PORSCHE AG



Nouveauté

992 GT3 R

Porsche a profité des 24 heures de Spa pour présenter sa nouvelle 992 GT3 R, sur qui repose tout l'avenir de la marque dans les compétitions GT, en vue de l'extinction prochaine de la RSR. TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG

Il aura donc fallu attendre quatre ans après la sortie de la 992 de route pour voir apparaître sa version compétition ! La GT3 R phase 2, quant à elle, existait sous cette forme depuis la saison 2019, toujours sur base 991. Il était grand temps de lui donner une remplaçante, sur base de la 992, mais pourquoi avoir attendu si longtemps ? Tout simplement pour se caler sur les nouvelles réglementations. Un petit rappel s'impose pour tout bien comprendre : jusqu'ici, en GT, vous aviez les GTE, alignées à la fois en WEC (championnat du monde d'endurance), soit pour l'usine, soit pour des équipes privées, et en IMSA (championnat d'endurance américain). La GTE de Porsche

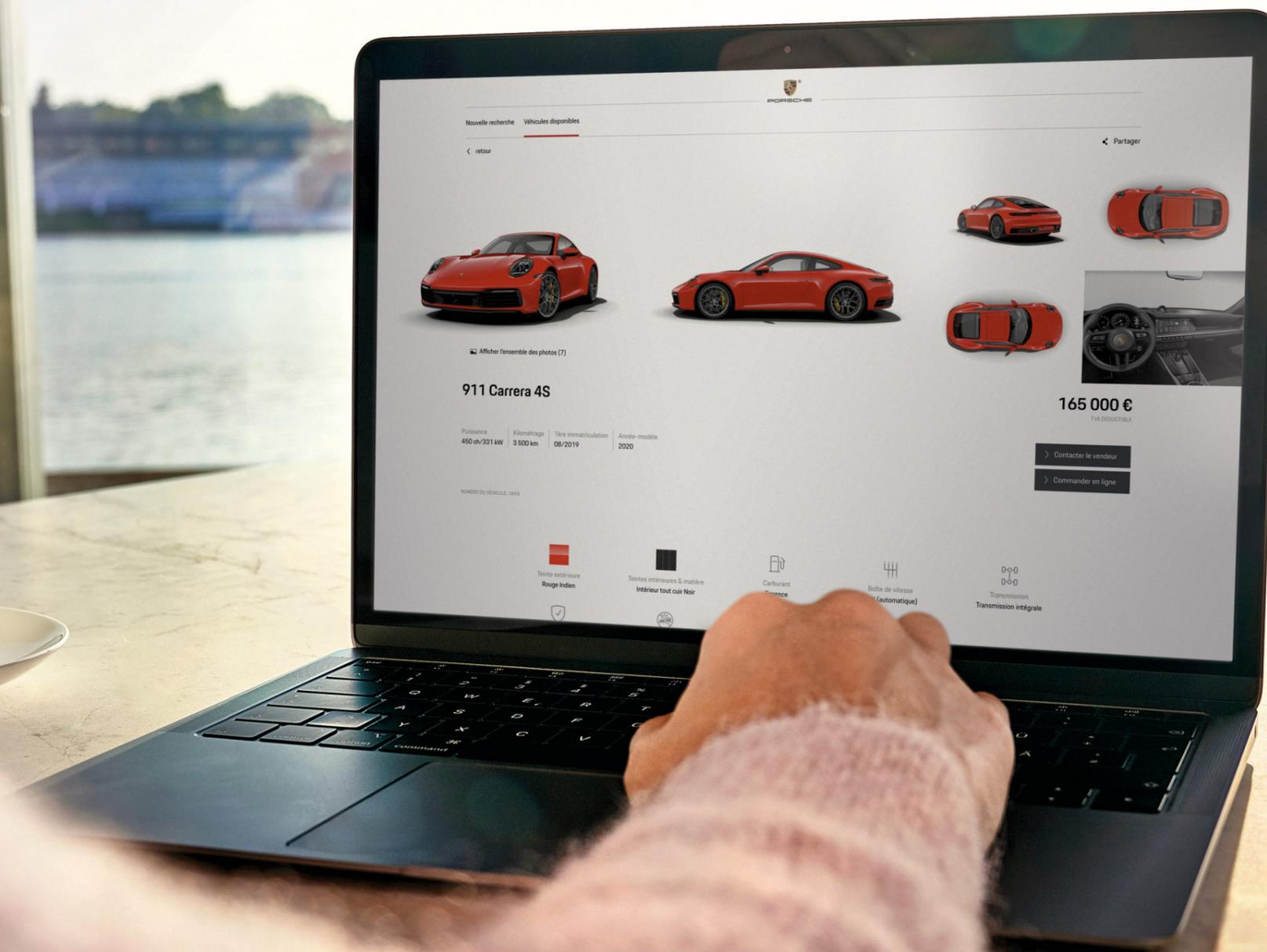
était la RSR, dont l'ultime évolution, toujours sur base 991, est apparue en 2019. C'est elle qui a gagné en GTE Pro la dernière édition des 24 heures du Mans. En-dessous, vous avez la catégorie GT3, avec de vraies voitures de course, mais moins évoluées et moins sophistiquées que les GTE. On pourrait dire que les GT3 sont plus proches des modèles de route. Toutes les courses GT dans le monde (hors WEC et IMSA), se déroulent avec des GT3, engagées par des équipes privées. Pour Porsche, c'était donc la 991 GT3 R. Mais à partir de 2023, les règlements vont changer, d'où ce délai rallongé pour que la 992 colle à l'actualité : l'an prochain sera une année de transition, à savoir qu'en WEC et en IMSA, les →



COMMENT INTERNET TRANSFORME LE MARCHÉ DE L'OCCASION PORSCHÉ

La mutation se fait presque sans qu'on y prête attention, mais elle est réelle. La digitalisation du monde de l'occasion ouvre de nouvelles possibilités pour les acheteurs : avec ses opportunités, mais aussi ses pièges.

TEXTE : THOMAS SCHENCK
PHOTOS : ARCHIVES PORSCHE



Essai

TAYCAN GTS



Chaînon manquant dans la famille Taycan, le GTS se place entre la version 4S et la version Turbo. A la clé, une finition et des équipements spécifiques, une puissance allant jusqu'à 598 ch, des réglages châssis plus sportifs et une sonorité retravaillée. Suffisant pour en faire le plus intéressant de la gamme ? C'est ce que nous allons voir. TEXTE ET PHOTOS : FABIEN CARON

Voilà un moment que l'on se tourne autour, le Taycan GTS et moi. Présenté au salon de Los Angeles de novembre 2021, je devais l'essayer quelques jours à peine plus tard sur les routes de Majorque, au Baléares. Le Covid ayant eu raison de moi, j'ai dû passer mon tour. Fin janvier, je me retrouvais en passager aux côtés du pilote officiel Porsche, Jorg Bergmeister, sur les routes enneigées de l'Autriche dans le cadre de l'essai des versions Sport Turismo, mais pas question de prendre le volant des versions GTS, réservées aux pilotes usines conviés pour l'occasion. Frustrant... Finalement, c'est Grégory Galiffi qui a pu étrenner cet exemplaire Rouge Carmin du parc presse avant moi, dans le cadre du Rallye Flat 6. Pas question pour ma part de me taper la bourre avec des petits copains en Porsche thermiques sur les routes du Pays Basque. Parti de Paris, j'ai mis cap au Nord (de la France...), pour tenter de répondre à plusieurs questions : qu'apporte la version GTS ? comment a évolué l'offre de recharge depuis mon dernier essai longue durée effectué durant l'été 2020 ? Quelles sont les consommations et autonomies précises de ce modèle ? J'en ai profité pour emmener avec moi quelques passagers, de 19 à 88 ans, et vous allez voir que leurs commentaires sans filtres sont assez amusants...

TAYCAN GTS, LA BONNE AFFAIRE ?

Avec un prix de départ hors options de 137 847 €, on a du mal à croire que le GTS puisse apporter un réel avantage client par rapport à la version 4S qui ne coûte « que » 111 602 €. Pourquoi d'ailleurs comparer les deux ? Simplement car chez Porsche, les principales différences entre une version S et une version GTS (hormis un léger gain de puissance et une sonorité spécifique) se situent au niveau de l'équipement. Ainsi, il est possible de configurer un Taycan 4S assez proche d'un GTS. Et là, la facture grimpe très vite quand on fait la somme des options chiffrables qui équipent de série le GTS : parmi elles, la batterie Performance Plus vaut déjà 5568 €. Le bouclier avant Sport Design ? 3108 €. Les jupes latérales Sport Design ? 948 €. Le Pack Sport Chrono ? 2148 €. Les phares matriciels teintés à LED PDLs+ ? 2214 €... Les sièges Sport + à 18 réglages ? 1860 € ! Je me suis amusé (façon de parler...) à faire la somme du montant de tous ces équipements supplémentaires. Bilan, le GTS vaut environ 1800 € de moins que le 4S équipé sensiblement de la même manière. Sensiblement puisque des éléments restent spécifiques au GTS, comme les inserts sur les jupes latérales, les éléments spécifiques en Race Tex (un matériau proche au toucher de l'Alcantara), et le pack alu brossé en noir dans l'habitacle, les broderies sur les appui-têtes, ou les jantes Taycan Turbo S Aero Design en 20" peintes en noir satiné. Des →

Carnet de voyage

LA MEUSE (55) EN 991 SPEEDSTER

Après le très spectaculaire département 06, qu'il a fallu répartir en deux parties, voici celui de la Meuse, bien moins connu et bien moins fréquenté, mais pas forcément moins intéressant. Ici, presque à chaque pas, c'est le poids de l'histoire qui vous accompagne. Et en Speedster 991, cela rend passionnant le moindre kilomètre !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

Nous ne cessons de le dire, l'un des intérêts de ces carnets de voyage est à la fois de montrer la diversité de notre pays, chaque département étant différent, mais aussi la diversité de tout ce que compte l'histoire de la marque Porsche. Ce double plaisir recèle un facteur commun : le plaisir de conduire nos belles autos sur de merveilleuses routes. Si certains départements attirent la lumière (je devrais dire la foule) plus que d'autres, notre rôle est justement de vous aider à en découvrir d'autres que vous ne connaissez pas forcément. La Meuse en fait sans doute partie. Ce qui fait la force de ce département, c'est le poids de son histoire.

Ici l'on marche constamment dans les pas de la première guerre mondiale, ce qui va rendre la manière de rédiger ce carnet un peu différente de d'habitude, comme vous allez le voir.

Je n'y avais qu'une seule proposition d'un de nos lecteurs, mais quelle proposition ! Rien moins qu'un Speedster 991, avec une très rare (pour ce modèle) couleur rouge carmin. Du genre qui ne se refuse pas, et qui donne envie d'arriver en courant sans prendre le temps de respirer. Alors en route vers de nouvelles aventures, au volant d'une des 911 les plus excitantes et les plus insolites qui soient lorsqu'il s'agit de partir en voyage. Un immense merci à François, son propriétaire, qui avait hâte de me voir découvrir son département avec ce modèle hors-normes. →

997 TURBO S EDITION 918 SPYDER

Il y a bien longtemps que nous ne vous avons présenté un modèle dans la rubrique "rareté". Et là, dans le genre rare, nous faisons fort en vous présentant la fameuse Turbo S 918, que seuls les acheteurs de Spyder 918 pouvaient s'offrir. D'ailleurs, histoire de faire encore plus fort, nous avons ajouté un Spyder pour les photos. Jamais encore ces deux-là n'avaient été réunis dans nos colonnes ! TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : VICTOR BREDILLET

Nous vous avons présenté l'incroyable collection de Mark Wegh dans notre numéro 375. Une centaine de Porsche réunies, souvent des séries limitées, souvent des modèles rares. Mark nous avait reçus à la fin de l'hiver dernier pour visiter son Centre Porsche Classic Gelderland et sa collection, et nous avions prévu de rester deux jours sur place. Le second jour, il m'avait invité à choisir dans sa collection deux ou trois modèles qu'il aurait

pu extraire du musée pour qu'on aille faire des photos. Imaginez l'embarras du choix... Un sujet le matin, un autre l'après-midi avant de reprendre la route. En tombant sur la Turbo S 918 et le Spyder côte à côte, je n'ai cependant pas hésité longtemps. Comme indiqué en intro, jamais nous n'avions réussi à les réunir. Dans notre numéro 247 de Septembre 2011, nous vous avons présenté un exemplaire français, également en cabriolet, dans le cadre de la saga que nous démarrions alors, intitulée "J'ai commandé un Spyder 918". Aujourd'hui, 11 ans après le lancement de cette série →



964 TURBO 3.6

Encore un guide d'achat exceptionnel dans les colonnes de Flat 6 ! Après la légendaire Carrera RS 2.7 parue il y a deux mois pour ses cinquante ans, voici une autre icône, qui fêtera ses trente ans en octobre. Certains la considèrent comme la dernière « vraie » 911, d'autres comme l'ultime Turbo « à l'ancienne ». Rien que ça ! Place à sa Majesté la 964 Turbo 3.6. Prêt à succomber à ses charmes ? Suivez le guide !



ANNIVERSAIRE

LES 40 ANS DE LA 956-962

Pour fêter les 40 ans de celle qui domina de la tête et des épaules le championnat du monde d'endurance et les 24 heures du Mans dans les années 80, à savoir la Porsche 956-962, le musée a sorti rien moins que six exemplaires pour une journée de souvenirs sur le site de Leipzig en présence des plus grands pilotes de l'époque. Très beau moment !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG



911 2.4 S

LA LONGUE 'S'CAPADE

Avec plus de 400.000 kilomètres au compteur, cette 911 S de 1973 version route/piste porte fièrement ses éclats de peinture sur le capot avant. L'auto possède une belle histoire, appartenant depuis les années 80 à Chuck Miller. Ce résident californien continue à influencer la scène Porsche, étant l'un des responsables du fameux club Early 911S Registry.

TEXTES ET PHOTOS : STEPHAN SZANTAI - PHOTOS SUR CIRCUIT : CHRISTELLE BÉCASSE

