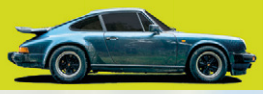
GUIDE D'ACHAT 911 CARRERA 3.2 BOÎTE 915



FLAT6 magazine
N°397 - AVRIL 2024

FLAT6 magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

COMPARATIF

Spyder for ever

TOUTES LES GÉNÉRATIONS À L'ESSAI

FRANCE : 8,90€ - BEL. : 9,50€
LUX : 9,90€ - ESP/ITA./PORT. CONT. : 9,90€
CH : 15,20CHF - DOM : 9,90€ - TOM : 1350XPF
CAN : 15,50 $CAD - MAROC : 102 MAD

ENQUÊTE

NOUVEAUX PORSCHISTES

ET SI C'ÉTAIT VOUS ?

NOUVEAUTÉ

TAYCAN TURBO GT

L 15598 - 397 - F: 8,90 € - RD

VISITE
LES ATELIERS SINGER EN CALIFORNIE

CARNET DE VOYAGE
L'AUBE EN 992 GT3 TOURING

Sommaire

OFFRE SPÉCIALE ABONNEZ-VOUS P55

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P20 LA PORSCHE DU MOIS
992 GT3 RS Grey-Black/Rouge Pyro
997 GT3 RS Anthracite/Rouge Indien
1ère partie

P22 LE BILLET DE MARC JOLY
Cannonball ! 4ème et dernière partie

P24 NOUVEAUTÉ
Taycan Turbo GT

P28 COMPARATIF
Spyder for ever
Toutes les générations à l'essai

P42 ENQUÊTE
Nouveaux Porschistes
Et si c'était vous ?

P56 ÉVÈNEMENT
The W Collection
De Stockholm à Monaco

P62 CARNET DE VOYAGE
L'Aube en 992 GT3 Touring

P78 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
Saison 2024

P84 COURRIER DES LECTEURS

P88 ACTUS

P90 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Été 1980

P94 GUIDE D'ACHAT
911 Carrera 3.2 boîte 915
L'éternel retour

P108 INÉDIT
Visite des ateliers Singer en Californie

P118 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
964 RS-GT par REEN Cars

P124 PORSCHE CLUBS

P128 LA COTE DE FLAT 6

P134 PETITES ANNONCES

P174 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET CARNETS DE VOYAGE

P177 CLUBS INDÉPENDANTS

P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT

Flat6 Magazine est publié par
Flat 6 Éditions SAS au capital de 884 724 €

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
Fabien Caron / fcaron@flat6editions.fr

Reporter
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@flat6editions.fr

Ont participé à ce numéro
Thomas Schenck, Gérard Joly, Jürgen Barth, Grégory Galiffi, Dominique Maroni, Victor Bredillet

Correspondants étrangers
Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah

Gestion des ventes au numéro et de la promotion
(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)
A Juste Titres
Julien Tessier / jtessier@ajustetitres.fr
Réassort et quantités modifiables sur
Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

Impression
Léonce Deprez - Zac Artois Pole 2
Allée de Belgique - 62128 Wancourt

PEFC 10-31-1495

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
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
Business Developer
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
LinkedIn : flat6magazine
Youtube : flat6magazine

FR

Edito

Devenez Porschiste !

Dans un univers ouvertement « autophobe », dans un pays où l'automobiliste est régulièrement assimilé à une « vache à lait », dans un environnement qui fait culpabiliser chaque conducteur dès l'instant où il démarre son moteur, dans des publicités où l'acheteur potentiel est invité à emprunter les transports en commun, dans des villes où les ZFE se précisent, le titre de cet édito pourrait paraître quelque peu frondeur. Pourtant, vous tenez bien ce magazine entre les mains, et plusieurs cas sont possibles : Soit vous êtes curieux et vous avez bien raison de vous intéresser à notre titre, soit vous avez confondu *Flat 6 Magazine* et *Santé Magazine* et je vous invite à vous rapprocher de votre buraliste pour procéder à un échange, soit vous possédez déjà une Porsche et la nostalgie vous gagne, ou soit, tout simplement, vous envisagez l'achat d'une Porsche, et on ne peut que vous donner raison ! Inutile de continuer à vous dresser une liste qui ne sera jamais exhaustive de toutes les bonnes raisons que vous pourriez invoquer pour ne pas accéder à votre rêve. Nous les connaissons tous. Nous avons préféré, comme toujours, aller à contre-courant des conventions, des qu'en-dira-t-on, des « peut-être, un jour… ». Comme le montrent chacun de nos néo-Porschistes présentés dans l'enquête du mois, aucun n'a regretté son achat. Ne nous taxez pas de favoritisme ou de sélection orientée, si l'un d'entre-eux avait regretté son achat, nous ne nous serions pas privés de lui donner la parole. Seulement voilà, le regret le plus souvent exprimé par ceux qui se sont offert une Porsche, c'est de ne pas l'avoir fait plus tôt. Alors si vous hésitez encore, espérons que ce numéro vous aidera à définitivement franchir le pas. Coïncidence amusante et totalement fortuite, le guide d'achat est consacré ce mois-ci à une auto qui a permis, pour beaucoup d'entre vous, d'entrer dans la grande famille Porsche : la 911 Carrera 3.2. Certes, avec le temps, son statut a bien changé en raison de prix qui se sont envolés, mais depuis, d'autres créations de Stuttgart ont pris le relai, Boxster en tête. Une « petite Porsche » qui rapidement s'est taillée une véritable réputation de « Porsche plaisir », comme en atteste notre match sur les plus représentatives de l'espèce : les Spyder, dont les quatre générations s'affrontent ce mois-ci. Bonne lecture, faites de beaux rêves, et surtout, réalisez-les !

Fabien Caron

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.

TAYCAN TURBO GT

Plus de 1000 ch !

Porsche réaffirme clairement ses ambitions dans l'univers des véhicules électriques. La présentation du Taycan Turbo GT ne passe pas inaperçue : le modèle n'est pas encore commercialisé qu'il détient déjà deux records sur circuit. LA pistarde électrique du constructeur de Stuttgart fait son entrée en fanfare, mais sans un bruit. Caractéristiques, performances et équipements, découvrons ce Taycan Turbo GT.

TEXTE : CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : PORSCHE A.G.

TAYCAN TURBO GT, LA PORSCHE DE SÉRIE LA PLUS PUISSANTE DE TOUS LES TEMPS

Porsche Taycan Turbo GT. Le nom est confirmé et derrière lui se dévoile la Porsche électrique la plus puissante jamais commercialisée. Plus encore, jamais une Porsche de série n'avait atteint une telle puissance. Avec plus de 1000 ch, le Taycan Turbo GT tombe le 0 à 100 km/h en 2,3 secondes (2,2 secondes avec le pack Weissach), dépassant ainsi les 2,4 secondes réalisées par le Taycan Turbo S Sport Turismo. Encore plus impressionnant, le Turbo GT réalise le 0 à 200 km/h en 6,6 secondes et 6,4 secondes avec le Pack Weissach, soit 1,3 seconde plus rapide que le Taycan Turbo S phase 2. Ces nouveaux Taycan peuvent atteindre 290 km/h pour le Taycan Turbo GT et 305 km/h pour la version équipée du Pack Weissach. Pour obtenir de tels résultats, le moteur développe jusqu'à 1108 ch (815 kW), dont 163 ch d'overboost disponibles durant une dizaine de secondes, et un couple maximal de 1340 Nm. Comparé à la fonction push-to-pass des autres modèles Taycan, le mode Attack offre 50 kW de puissance supplémentaire. Pour rappel, la fonction push-to-pass repose sur un système optimisé pour la conduite sur piste. Elle fonctionne de la même manière que sur les voitures de course 99X qui courent dans le championnat du monde de Formule E.

Parmi les nouveautés qu'offrent ce Turbo GT, l'onduleur à impulsions fait partie des composants électriques qui ont retenu toute l'attention des ingénieurs de Weissach. Situé sur le train arrière, il délivre une intensité maximale de 900 A. Il libère davantage de puissance et de couple que l'onduleur de 600 A du Taycan Turbo S. Pour une meilleure efficience, le carbure de silicium est utilisé comme matériau semi-conducteur, ce qui réduit considérablement les pertes et permet des fréquences de commutation plus élevées. Si ces termes semblent incompréhensibles pour vous, retenez une chose : le Taycan est plus puissant que jamais ! Le rapport de transmission et la robustesse du réducteur ont également été améliorés, ce qui permet d'obtenir des valeurs de couple plus élevées. Sur les deux déclinaisons, le couple maximal atteint 1340 Nm. Porsche met l'accent sur les performances de son modèle sur circuit. Le Taycan Turbo GT a obtenu le titre de voiture électrique de série la plus rapide à Laguna Seca, en Californie, le 23 février dernier, avec un temps de 1'27''87. Lars Kern, auteur de cet →

Après la Nordschleife du Nürburgring et Laguna Seca, quel sera le prochain record du Taycan Turbo GT ?

SPYDER FOR EVER

Et si, pour une fois, on occultait tout classement de performances, de rigueur ou d'efficacité ? Et si, pour une fois, on laissait juste libre cours à nos émotions ? A la simple notion de plaisir pur ? Pour nous accompagner dans cette terrible quête, nous avons rassemblé les quatre Porsche Spyder, du Boxster-Spyder 987 sorti en 2010, au tout dernier 718 Spyder RS, dont les premiers exemplaires viennent d'être livrés. Séquence émotion.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : VICTOR BREDILLET

ENQUÊTE

NOUVEAUX PORSCHISTES

ET SI C'ÉTAIT VOUS ?

Ils ont entre 20 et 74 ans, ils roulent en 924, en Macan, en Boxster et même en GT3. Ils viennent d'acheter leur première Porsche et découvrent les joies ou les contraintes de la vie en Porsche. Hier, c'était peut-être vous. Aujourd'hui, c'est eux. Demain, et si c'était votre tour ? Histoires croisées.

TEXTE : THOMAS SCHENCK, CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Ceux qui ont la mémoire longue vont grommeler en disant que le thème des « nouveaux porschistes », nous l'avons déjà abordé. C'est vrai, sauf que c'était en 2016, il y a quasiment cent numéros. Alors pourquoi remettre le couvert ? A l'époque, il n'y avait pas de malus, pas de Porsche électrique, et les codes des nouveaux porschistes d'hier ne sont pas nécessairement ceux d'aujourd'hui. Autrement dit, tout a changé : la marque, le rapport des jeunes et des moins jeunes à l'automobile et les histoires que je voulais vous raconter à l'époque ne sont plus celles que j'ai l'intention de vous raconter aujourd'hui. Si on m'avait laissé faire, j'aurais même intitulé ce dossier « achetez votre Porsche le plus tôt possible ! ». Un titre un peu provoc' mais qui résume assez simplement l'expérience de ceux qui ont déjà acheté une Porsche et qui savent ce que ça fait de passer de l'autre côté de la barrière. Si vous avez déjà une Porsche, vous savez ce que c'est de tergiverser, et vous savez à présent que si c'était à refaire, vous le feriez dès que vous en auriez l'occasion. Les histoires de nos porschistes vous rappelleront certainement beaucoup de souvenirs. Et si vous n'avez pas de Porsche, leurs histoires serviront, je l'espère, à allumer la mèche. →

Carnet de voyage

L'AUBE (10) EN 992 GT3 TOURING

Et nous voici à l'aube de la 8ème saison de nos carnets de voyage par départements ! Qui démarre par… l'Aube ! Bon, d'accord, elle était un peu facile, celle-ci, mais c'est qu'on reprend en fanfare, avec un fleuron de la gamme actuelle : la 992 GT3 Touring ! En route vers de nouvelles aventures !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

Km 417 CHÂTEAU DE LA MOTTE-TILLY

THE W COLLECTION
DE STOCKHOLM À MONACO

Imaginez recevoir un appel inattendu de la maison de vente Artcurial Motorcars, à peu près formulé en ces termes : *« Monsieur Caron, vous êtes convié à découvrir, dans un lieu encore tenu secret, l'une des plus importantes collections privées d'Europe, en préambule à sa dispersion. Vous aurez, bien entendu, l'occasion de conduire quelques modèles de votre choix ».* Qu'auriez-vous fait ? La même chose que moi je suppose… Direction le sud de la France, à la rencontre de la W Collection.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : ARTCURIAL MOTORCARS

J'adore mon métier. Il m'amène à rencontrer des voitures exceptionnelles et des personnages attachants. Souvent même les deux. Et puis il est rempli de surprises. Quand les trois sont réunis, on approche du Nirvana. Un peu comme aujourd'hui. Mais cela, je ne le sais pas encore lorsque Pierre Novikoff, le sémillant Directeur Adjoint de la célèbre maison de ventes aux enchères, m'accueille aux abords d'un discret entrepôt balayé par le mistral, perdu au milieu de la garrigue provençale. L'homme est charismatique, chaleureux, passionné par son métier et les belles autos. Aujourd'hui, il semble particulièrement amusé à l'idée de me faire découvrir en avant-première et de façon bien mystérieuse le prochain événement de la maison Artcurial. De manière un peu théâtrale, il actionne la commande du rideau métallique qui fermait jusqu'à présent l'accès au bâtiment, et me laisse pénétrer dans l'immense cachette accompagné de ces mots : « Bienvenue dans la W Collection ! »

TRÉSOR CACHÉ

Devant moi, une cinquantaine de voitures, soigneusement bâchées, sont rangées de façon un peu aléatoire. Des housses rouges marquées du célèbre Cavallino de Maranello, d'autres bleu marine agrémentées d'une étoile à trois branches, et une bonne moitié restante, grises, sont frappées du blason de la marque Porsche. Ici et là, elles laissent apparaître une aile, un capot ou un bout de pare-chocs. On devine des lignes de 356 ou de 911 qui se dessinent sous l'épais tissu. Une 911 Turbo 3.3 noire, état collection, attire déjà mon regard. A ses côtés, une splendide 911 SC cabrio blanche semble tout droit sortie d'usine, tant son aspect immaculé saute aux yeux. Derrière ce duo, une autre association inédite me fait de l'œil : il s'agit de deux 964 Rouge Indien, semblables en apparences, et leur état de conservation laisse pantois. La première, de 1989 est une Carrera 4. Un œil à son habitacle en cuir souple fauve laisse apparaitre son kilométrage : 64 440 km… La seconde, plus sobre avec son intérieur noir, est une Carrera 2 Tiptronic de 1991 qui affiche fièrement 32 763 km au compteur. Un peu à l'écart, une 993 Carrera S semble délaissée. Il s'agit d'une « Vesuvio », cette teinte aux reflets violets particulièrement recherchée. Pierre, déjà affairé à déplacer certaines autos, revient vers moi : *« Je te laisse découvrir les voitures et sélectionner celles qui t'intéressent. Elles sont ouvertes et les clés sont sur le contact. »* Ainsi, tel un enfant au pied du sapin devant ses cadeaux encore emballés, je vais de surprise en surprise et je ne sais plus où donner de la tête en déshabillant une à une la grosse vingtaine de Porsche qui me sont proposées. 26 pour être précis. De la 356 A Speedster de 1956 à la 964 Carrera RS de 1992, il y en a pour tous les goûts. Face à ma sidération et à mon air interloqué devant de telles beautés, Pierre Novikoff m'explique cette collection. ➔

911 CARRERA 3.2 BOÎTE 915
L'ÉTERNEL RETOUR

Un grand classique fait son retour dans les pages de Flat 6 ! Voila bien longtemps qu'une Carrera 3.2 n'avait pas tenu la vedette de notre célèbre guide d'achat. Il y a six ans, elle avait du mal à trouver sa place entre son rôle de baroudeuse et son rôle de collector. Vous allez voir qu'aujourd'hui, la vision que l'on a d'elle a bien changé. Vous êtes prêts ? Alors suivez le guide !

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : VICTOR BREDILLET

VISITE DES ATELIERS SINGER EN CALIFORNIE

Le mois dernier, nous partions à la découverte d'une Porsche 911 « Reimagined by Singer » qui réside en France. Curieux d'en savoir davantage sur cette entreprise californienne fascinante, *Flat 6 Magazine* a eu l'honneur de visiter l'incroyable siège social de Singer, à Torrance, où grouillent plus de 400 employés sur 10 000 m². Et ce n'est pas tout… Son fondateur et Directeur Exécutif, Rob Dickinson, nous a accordé une interview exclusive. Direction la Californie, dans le temple du Restomod.

TEXTE : STÉPHANE SZANTAI - PHOTOS : COURTOISIE SINGER

Voilà un moment que nous souhaitions découvrir les nouveaux locaux de Singer, inaugurés en 2022. Seul hic : pénétrer dans l'antre du sorcier californien s'avère difficile, le nombre de visiteurs étant strictement limité. Tout vient à point à qui sait attendre ! Avec un peu de persuasion, et grâce à la gentillesse de Deb Pollack, publicitaire de Singer, nous avons eu la chance de découvrir les lieux. Mais pas seulement. Nous avons aussi posé diverses questions à Rob Dickinson, l'attachant personnage à l'origine de l'entreprise, afin qu'il nous dévoile les secrets de sa « success story ». Le site est tout bonnement incroyable, par sa taille, sa propreté et son organisation. Tout est là pour exécuter la restauration des Porsche 911 « Reimagined by Singer» : atelier de fabrication, cabines de peinture (huit au total !), intérieurs, remontage et finitions… Seul le démontage complet des autos est effectué à l'extérieur du site. Combien de Porsche se trouvent sur place ? Probablement 70 ou 80 au premier coup d'œil. Et rappelons qu'il s'agit uniquement de 964 produites de 1989 à 1994 ! Notons que certains services sont totalement fermés au public, dont le studio de design, classé « top secret » !

Cette visite et notre interview avec Rob nous ont également permis de mieux cerner les études Singer (on ne parle jamais de « modèles » chez eux), permettant aux clients de définir la direction de leurs projets 964. Ces derniers s'articulent autour d'une restauration de A à Z, agrémentée de nombreuses modifications, pour répondre aux attentes des clients. Toutes les folies sont possibles, y compris un choix de couleurs infini et des intérieurs des plus surprenants : pour exemple, un client a récemment choisi une sellerie incluant 12 couleurs différentes. Le prix des projets est bien-sûr en conséquence… Votre facture s'élèvera quelque part entre 750 000 et 1 800 000 dollars… Oui oui, vous avez bien lu ! Et cela n'inclut pas le prix de la voiture servant de base, car il vous faudra trouver une 964 à fournir à Singer.

Plutôt qu'un long discours, passons directement à l'interview de Rob, qui nous a dévoilé tous les secrets de Singer : la genèse de l'entreprise, son développement depuis 15 ans, le design et la description des études, etc. Quelle belle aventure pour ce passionné de Porsche ! →

Rob Dickinson en compagnie de sa 911 E de 1969. Sans elle, l'aventure Singer n'aurait peut-être jamais existée !