



# FLAT6 magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

# LE VRAI PRIX DES PORSCHE

## COTE ET TENDANCES 2024

### RETOURNEMENT DE SITUATION

**DOSSIER**  
**40 PAGES**



**GRÉGORY GALIFFI**

**“J’ai roulé dans une vraie Porsche 911 3.0 RSR”**



**SALON**

**TECHNO CLASSICA À ESSEN**



**CARNET DE VOYAGE**

**LA MAYENNE EN 996 CARRERA CABRIO**





## Sommaire

**OFFRE SPÉCIALE ABONNEZ-VOUS P51**

**P5 ÉDITO**

**P6 ACTUS**

**P18 LA PORSCHE DU MOIS**

992 GT3 RS Grey-Black/Rouge Pyro  
997 GT3 RS Anthracite/Rouge Indien  
2<sup>ème</sup> partie

**P20 LE BILLET DE MARC JOLY**

Nemo contre Ratatouille

**P22 FLAT 6 DAYS BY**

**RACETRACK DAYS**  
Programme 2024

**P24 ENQUÊTE**

**LE VRAI PRIX DES PORSCHE**  
**COTE ET TENDANCES 2024**

Oldtimers, 914, Caisse G, 964, PMA,  
993, Boxster, Cayman, Supercars, 996,  
997, 991, la gamme actuelle

**P64 CARNET DE VOYAGE**

La Mayenne en 996 Carrera phase 2  
Cabriolet

**P78 CONCENTRATION**

Porsche Club Francorchamps Days  
22<sup>ème</sup> édition

**P86 COURRIER DES LECTEURS**

**P90 ACTUS**

**P92 LA CHRONIQUE**  
**DE JÜRGEN BARTH**

Pas de trêve estivale

**P96 GUIDE D'ACHAT**

911 2.2 S Targa

**P110 SALON**

Techno Classica Essen 2024

**P118 LE COUP DE CŒUR**  
**DE GRÉGORY**

«J'ai roulé dans une vraie 911 3.0 RSR»

**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**

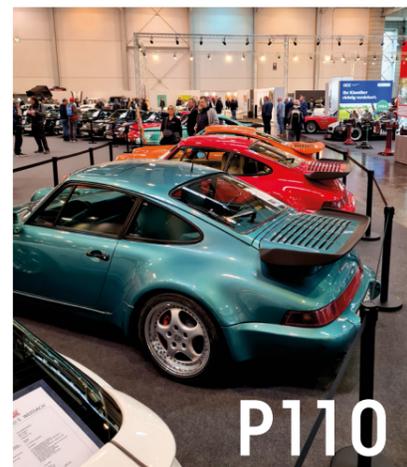
**P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT**



**P64**



**P96**



**P110**

Flat 6 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

**Rédacteur graphiste**  
Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr

**Assistante de gestion**  
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, Frédéric Guisset,  
Alexis Ruben

**Correspondants étrangers**  
Stéphane Szantai (USA), Ian Kuch

**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  
**Origine du papier**  
intérieur - Allemagne  
couverture - Belgique  
Taux de fibres recyclées : 0%

Certification : PEFC  
Plot : intérieur 0,016 kg/tonne  
Plot : 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

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



## Que la fête continue !

Qu'il est bon d'avoir le sentiment d'appartenir à une grande famille! Un univers qui vous permet de ressentir l'impression d'être « au bon endroit, au bon moment », mais surtout avec les bonnes personnes. La famille dont je vous parle, c'est peut-être la vôtre, mais c'est également la communauté Porsche, cet univers qui vous fait comprendre que le monde est petit, dès que vous rencontrez un autre passionné. Ce sentiment, qu'il est bon de le retrouver au moment où débute la saison des grands événements dédiés à Porsche, et que j'ai pu ressentir à nouveau il y a quelques jours en Belgique, lors des Porsche Club Francorchamps Days. Pour ma première participation, j'étais ravi de rencontrer une équipe de bénévoles aussi généreux qu'accueillants, passionnés et investis. J'ai également été touché par le lien transgénérationnel et l'affranchissement des barrières sociales tout au long de ces deux jours. Petits et grands, jeunes ou moins jeunes, riches collectionneurs ou simples spectateurs, tout le monde vibrait à l'unisson d'une passion commune. Plus de 10 000 personnes

réunies autour d'un même nom, uniquement parce qu'un jour, un homme, fils d'un ingénieur de renom a dit : « Je ne trouvais pas la voiture de sport de mes rêves, alors je l'ai construite moi-même ». C'est ce genre d'événements qui nous donnent un sentiment d'appartenance, de communauté, qui nous permet d'oublier, l'espace de quelques heures, une actualité ou des événements pas toujours heureux, qui parsèment nos vies. Ce numéro, le plus attendu de l'année, vous permet de faire le point sur la cote des Porsche, et vous verrez que les surprises sont nombreuses, avec une tendance forte qui se dessine depuis plusieurs mois : la baisse de prix amorcée des modèles récents, et la bonne santé des youngtimers. L'occasion pour certains peut-être, d'enfin franchir le cap de l'achat, ou de renouveler sa passion. Bonne lecture, profitez de cette nouvelle saison des grands rassemblements Porsche, et jouissez de la vie. Car celle-ci passe, paraît-il, beaucoup trop vite. Ce n'est pas de moi, c'est de mon père.

**Fabien Caron**

Ce numéro est dédié à la mémoire de Jean Caron (1934-2024)

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.

ENQUÊTE

# LE VRAI PRIX DES PORSCHE

COTE ET TENDANCES 2024

RETOURNEMENT DE SITUATION  
RETOURNEMENT DE SITUATION

La voilà, la très attendue enquête annuelle sur le vrai prix des Porsche ! Référence depuis plus d'un quart de siècle auprès des acheteurs et des vendeurs, elle devrait, comme chaque année, vous aider à faire le point sur un marché qui, plus que jamais, opère un tournant. On vous aide à faire le point, génération par génération, entre celles qui montent... et celles qui baissent ! Explications.

TEXTE **FABIEN CARON** AVEC L'AIDE DE **MARC JOLY** ET **THOMAS SCHENCK**



## SOMMAIRE

<b>Oldtimers</b> (911, RS 2.7)	p. 32
<b>914</b> (914/4, 914/6)	p. 34
<b>Caisses G</b> (années 70, 911 SC, Carrera 3.2, 930, Speedster)	p. 34
<b>964</b> (964, 964 RS, 964 Turbo, Speedster)	p. 38
<b>PMA</b> (924, 944, 968, 928)	p. 40
<b>993</b> (993, 993 RS, 993 Turbo)	p. 42
<b>Boxster</b> (986, 987, 987 Spyder, 981, Spyder 981, 718 GTS ph1)	p. 44
<b>Cayman</b> (987, 981, GT4 981, 718 GTS ph1)	p. 48
<b>Supercars</b> (959, Carrera GT, 918 Spyder)	p. 50
<b>996</b> (3.4, 3.6, GT3, GT2, Turbo)	p. 52
<b>997</b> (ph1, ph2, Sport Classic, Speedster, Turbo, GT3, GT2)	p. 54
<b>991</b> (ph1, ph2, Turbo, GT3, R, GT2, Speedster)	p. 58
<b>La gamme actuelle</b>	p. 62

# Carnet de voyage

## LA MAYENNE (53) EN 996 CARRERA PHASE 2 CABRIOLET

Bienvenue dans la France profonde que nous aimons tant ! Bienvenue dans le département de la Mayenne, apaisant, tranquille, propice à de belles promenades en Porsche. Et pourquoi pas en 996 Carrera Cabriolet phase 2 Tiptronic ? En route vers de nouvelles aventures...

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY



# Concentration

# PORSCHE CLUB FRANCORCHAMPS DAYS 22<sup>ÈME</sup> ÉDITION

Il est des pèlerinages que tout bon porschiste se doit de faire dans une vie. Parmi eux, il y a un incontournable dont *Flat 6 Magazine* est le partenaire depuis toujours, les fameux « Francorchamps Days ». Cette année, je parlerai plutôt de baptême me concernant, mais un baptême sans eau puisque nous avons eu l'immense chance de profiter d'une météo printanière. Récit. TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : FRÉDÉRIC GUISET ET FABIEN CARON



# 911 2.2 S TARGA DOLCE VITA À L'ALLEMANDE

Le printemps arrive et les beaux jours reviennent enfin. C'est le moment de revoir sa garde-robe, de sortir les tenues légères et les couleurs pimpantes ! C'est aussi l'occasion de se faire plaisir avec une Porsche ancienne, et pourquoi pas découvrable. Mais pas n'importe laquelle : ce mois-ci je vous propose l'une des plus appréciées des 911 Classic, dans sa définition Targa : la 911 2.2 S ! Attachez votre ceinture pour un voyage dans le passé, dans une véritable machine spatiotemporelle.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : ALEXIS RUBEN, AVEC LE CONCOURS D'ARTCURIAL MOTORCARS



# TECHNO CLASSICA ESSEN

*Comme chaque année, Essen tient son rôle de plus grand salon dédié à la voiture ancienne dans le monde. Aussi incontournable soit-il, Essen ne serait-il pas en manque de souffle ? Voici notre compte-rendu.*

TEXTE ET PHOTOS : THOMAS SCHENCK





# “ J’ai roulé dans une vraie 911 3.0 RSR ”

L’histoire de Porsche est marquée, comme chacun sait, par une suite ininterrompue de modèles mythiques, le plus souvent liés à la compétition. La 911 3.0 RSR, évolution de la 2.8 RSR, elle-même élaborée sur la base de la 911 Carrera RS 2.7, fait partie de cette espèce extrêmement rare et convoitée. Alors imaginez l’émotion que j’ai pu avoir en prenant le volant de l’un des rares exemplaires authentiques, fabriqués par l’usine entre 1974 et 1975. Un rêve devenu réalité grâce au team Joffroy, grand spécialiste français des RS et RSR. Suivez le guide...

Texte : Grégory Galiffi - Photos : DR

**A**vant toutes choses, retour rapide sur ce qu’est une RSR. Je vous le disais en préambule, sa base n’est autre au départ que l’iconique 2.7 RS, présentée le 05 octobre 1972 au salon de Paris, qui était alors l’une des grandes messes incontestées de l’automobile. Porsche, victorieux en endurance avec sa 917 et ses titres de champion du monde en 1969, 1970 et 1971, souffre cependant dans le championnat d’Europe GT, où Ford et BMW se taillent la part du lion. Zuffenhausen décide alors de revenir aux affaires lorsque la FIA entreprend un changement de la réglementation en vigueur. L’idée est de prendre la meilleure version disponible de la 911, la 2.4 S, et d’en faire une machine à gagner pour la saison 1973. Le succès est immédiatement au rendez-vous. Dans la foulée, Porsche extrapole également sur la base toute fraîche de cette

2.7 RS, une version Groupe 4, exclusivement destinée aux circuits, et baptisée 2.8 RSR. Forte de 300 ch, elle devient à l’époque la 911 la plus puissante jamais produite par l’usine. Cette première RSR s’imposera d’ailleurs immédiatement dès sa sortie lors des 24 Heures de Daytona en 1973. En une seule saison, Porsche écrase la concurrence et enfonce le clou en présentant début 1974 une nouvelle RSR avec un plus gros moteur, mais surtout développée sur la nouvelle caisse dite « Type G », remplaçante de la Type F apparue en 1963. C’est l’avènement des 3.0 RS et RSR.

## Présentation technique

Les 911 3.0 RSR sont les versions ultimes de ces 911 de course, avec des ailes ultra larges, nécessaires pour loger les roues de 10 pouces et demi à l’avant et 14 pouces à



Cette RSR fait partie de la dizaine d’autos assemblées par des teams privés après la livraison des coques par l’usine. Celle-ci a été fabriquée en 1974 par l’écurie suisse Wicky Racing Team, et sa teinte d’origine était déjà ce vert très flashy.

l’arrière. Porsche en profite pour récupérer les centres de roues mono-écrou des 917, ainsi que leurs freins. Tout est pensé pour en faire la Groupe 4 la plus ultime possible. Le poids est forcément limité au maximum, bien davantage que sur une 2.7 RS. Et toutes les RSR bénéficient d’une chasse aux kilos superflus. L’emploi massif de matières plastiques, l’adoption de tôles encore plus minces et des surfaces vitrées plus fines y contribuent largement. Même les vérins de capot et de coffre sont supprimés pour gratter le moindre gramme un peu partout. Bilan, l’homologation de la 3.0 RSR claque un poids hallucinant de 900 kg. Côté moteur, Porsche a mis les petits plats dans les grands pour le bloc type 911/75. Le carter en aluminium et le vilebrequin forgé sont repris à la version 3.0 RS, idem pour les pistons, les cylindres et les deux culasses en alu. En revanche, ce moteur dispose d’un taux de compression

plus élevé, sans oublier son double allumage, une injection à guillotine, et des arbres à cames spécifiques. Grâce à tous ces raffinements technologiques mis en œuvre par Porsche, la 911 Carrera 3.0 RSR développe 330 chevaux à plus de 8500 tr/min, contre 230 ch pour la RS. Les chronos pour l’époque sont sans appel ! Elle abat le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes et elle atteint 275 km/h en vitesse de pointe. La 911 Carrera RSR sera l’une des meilleures voitures « compétition-client » de toute l’histoire de Porsche. Elle va s’imposer partout et semer la terreur dans toutes les courses de Grand Tourisme. Du championnat d’Europe GT au championnat d’Europe de la Montagne en passant par le championnat IMSA ou la série Trans-AM aux US, sans oublier le championnat du monde des constructeurs pour la catégorie GT. Elle gagne sur toutes les latitudes et tous les continents. Alors forcément, quand →