GUIDE D'ACHAT LES 992 CARRERA PHASE 1

FLAT6 Magazine
N°401 - AOÛT 2024

FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

QUEL AVENIR POUR LA 911

INFOS ET RUMEURS

SCOOP

Grégory Galiffi a essayé la 992 GTS T-HYBRID

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

VÉCU
LA PREMIÈRE PORSCHE DE CHARLOTTE

ESSAI
LES NOUVEAUX TAYCAN

CARNET DE VOYAGE
LE JURA EN 997 TARGA 4S PH 2

L 15598 - 401 - F: 8,90 € - RD

Sommaire

OFFRE SPÉCIALE ABONNEZ-VOUS P75

P3 ÉDITO

P6 ACTUS

P18 LA PORSCHE DU MOIS
718 Boxster Spyder RS 914 Olymp Blue Z16 (1re partie)

P20 LE BILLET DE MARC JOLY
Pour l'amour du son (suite)

P22 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
992 Carrera GTS T-Hybrid

P28 ESSAI
Taycan phase 2
La berline électrique «2.0»

P36 DOSSIER
Quel avenir pour la 911 ?

P48 GUIDE D'ACHAT
992 Carrera et Carrera 4 phase 1
Des mal-aimées très attirantes

P64 CARNET DE VOYAGE
Le Jura en 997 Targa 4S phase 2 (1re partie)

P76 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
Au volant de la 992 Carrera T avec Paul Cauhaupé

P82 VÉCU
J'ai acheté ma première Porsche

P92 ÉVÉNEMENT
Flat6 Days 2e édition

P100 CONCENTRATION
Savoie Cup 16e édition

P108 COURRIER DES LECTEURS

FLAT6 CLASSIC

P112 ACTUS

P114 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
1981, entre rallyes et circuits

P118 CONCENTRATION
Fête des classics 17e édition

P126 PORSCHE CLUBS

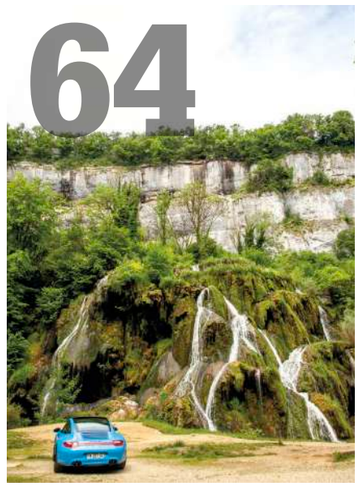
P130 LA COTE DE FLAT 6

P136 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

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 Murtin

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, Gaëtan Jean, Olivier Guillot, Ellen Priester

Correspondants étrangers
Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah

Gestion des ventes au numéro et de la promotion
(numéro réservé aux dépositaires et diffuseurs)
TBS Services - 01.40.94.22.23
Julien Tessier / jtessier@ajustetitres.fr
Réassort et quantités modifiables sur Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

PEFC 10-31-1495

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
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

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

FR

Edito

On veut du son, du vrai !

J'aime bien écrire l'édito. Il annonce les derniers peaufinages de la réalisation d'un nouveau numéro, le moment où le magazine prend réellement vie. C'est aussi l'occasion de faire un parallèle entre les différents sujets abordés, et c'est souvent à ce moment-là, sans même réfléchir, que je sais de quoi je vais vous parler. Ce mois-ci, deux sujets ont particulièrement retenu mon attention : le billet de mon ami Marc Joly, et l'essai des nouveaux Taycan. Quel rapport, me direz-vous ? Le son ! Comme vous pourrez le lire dans mon article sur les versions « upgradées » de la berline électrique du constructeur, cette auto n'a pas grand-chose à se reprocher. Venant de Porsche, le contraire aurait été étonnant. Je ne vais pas vous dévoiler l'intrigue du sujet, mais s'il y a bien une chose qui manque au Taycan, c'est ce truc qui vous connecte sans Bluetooth ni Wifi à votre « bagnole ». Porsche y a pourtant pensé, et il y a bien une identité sonore qui a été créée pour l'occasion, mais cela ne suffit pas. Un son, une vibration ou même une odeur, pour peu qu'ils soient authentiques, et non artificiels, font partie des éléments irrationnels, qui ne se mesurent pas avec des capteurs, et qui contribuent pour beaucoup au lien que l'on tisse avec sa voiture. Le claquement caractéristique de la porte d'une 911 Type G, l'odeur de l'habitacle d'une Classic, le bruit du démarreur d'une 997, les backfire d'une 991 phase 1, les envolées lyriques d'une GT3 à 9000 tr/mn… vous voyez de quoi je parle ? Ces petits trucs si importants qui chatouillent nos capteurs et maintiennent nos sens en éveil risquent bien de disparaître avec l'avènement du « tout électrique » souhaité par le législateur. Hyundai, avec son Ioniq 5 N, a bien tenté de reproduire le comportement d'un moteur thermique sur sa sportive, ce qui, paraît-il, a beaucoup amusé mes camarades journalistes, mais franchement, êtes-vous prêts à écouter un son de flat 6 artificiel, à générer des talons-pointes de synthèse ou à ressentir des sensations transmises par des vibreurs placés dans votre siège ? Pas moi ! Autant profiter des quelques avantages que nous apportent l'électrification des voitures : silence, souplesse et sérénité, et gardons pour nos voitures thermiques tous ces petits défauts qui les rendent si attachantes. Ce n'est pas notre journaliste Charlotte Bazaille qui me contredira, elle qui vient de craquer pour un joli Boxster jaune. Croyez-moi, la passion n'est pas près de s'éteindre, et le premier essai, par Grégory Galiffi, de la toute nouvelle 992 Carrera GTS T-Hybrid tend à nous le prouver : *« Le meilleur des deux mondes »* écrit-il. L'instantanéité et la force de l'électrique, la sonorité et l'émotion du moteur thermique, c'est peut-être cela, après tout, l'avenir de la Porsche sportive. *« La dernière voiture qui sera construite, sera une voiture de sport »* disait Ferry Porsche. Tant mieux ! mais j'espère que ce sera une Porsche qui envoie du son, du vrai !

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.

992 Carrera GTS T-Hybrid
La 911 survoltée

La Porsche 911 est, à mon sens, la parfaite incarnation de la voiture qui, année après année, génération après génération, ne cesse de fasciner. Cela est d'autant plus vrai aujourd'hui avec l'apparition, pour la première fois de son histoire, d'une version électrifiée. Cette véritable révolution signe-t-elle une perte d'identité ou plutôt une sublime évolution ? Nous allons le découvrir ensemble…

Texte : Grégory Galiffi - Photos : DR

Alors forcément, je ne vais pas vous mentir, j'ai aussi eu la même appréhension que vous au départ. J'étais de ceux qui ne voulaient même pas entendre parler de la moindre hybridation concernant la 911. Car forcément, cette technologie est synonyme de poids supplémentaire, et très souvent d'un manque de feeling au volant, deux non-sens évidents lorsqu'on parle d'une auto sportive.
Sauf que si l'on regarde dans le rétro, la 911 n'en est pas à sa première révolution technologique. Rappelez-vous : 1974, Porsche lance sa première version Turbo. 1998, la génération 996 devient la première 911 à refroidissement liquide. Ou encore en 2015, l'abandon pour la 911 Carrera d'un moteur atmo au profit d'un bi-turbo. Au fil des années, et sur huit opus, la 911 s'est toujours adaptée avec pour seul objectif d'être encore et toujours plus enthousiasmante à piloter, et surtout plus performante. Force est de constater, le pari a toujours été gagnant, et même les plus radicaux d'entre nous se sont, au final, toujours rangés du côté des choix techniques qui avaient été faits par Zuffenhausen.

Une seule version pour le moment

Alors forcément aujourd'hui, la 992 fraîchement et légèrement restylée arrive dans un premier temps avec cette nouvelle et unique GTS qui devient donc la première 911 électrifiée.
Pourquoi commencer par cette finition ? Déjà parce qu'il s'agit aujourd'hui du modèle le plus vendu sur l'ensemble de la gamme 911. Apparue sur la 997 phase 2, millésime 2011, la GTS cartonne car elle conjugue, à mon humble avis, la parfaite polyvalence que j'attends d'une Porsche, entre circuit et vie de tous les jours. Et c'est peut-être pour cela que Porsche a choisi justement ce modèle, afin de nous démontrer tous les bienfaits au quotidien de l'électrification. Alors attention, je vous sens vous tendre →

La face avant spécifique de cette nouvelle GTS intègre les feux de jours dans le bloc optique, et permet ainsi de dégager des lames actives qui jouent sur l'aéro et le refroidissement des freins, c'est beau et ingénieux à la fois.

TAYCAN PHASE 2

La berline électrique « 2.0 »

A la manière d'un smartphone, le Taycan, première berline électrifiée signée Porsche, bénéficie, pour son évolution de mi-carrière, de nombreuses améliorations visant à la rendre plus performante, plus intelligente, tout en améliorant son autonomie et sa facilité de prise en main. Simple objet connecté sur roues ou véritable Porsche ? C'est ce que nous avons essayé de savoir sur les routes de Croatie.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : PORSCHE AG

La voiture électrique, on aime… ou on déteste ! Parfois, on trouve des amateurs d'automobiles suffisamment curieux pour se faire leur propre opinion, mais le plus souvent, dans l'univers « Porschiste » dans lequel nous baignons, les avis sont beaucoup plus tranchés, et pas forcément de manière positive. Parmi les remarques les moins dérangeantes à publier, la plupart des détracteurs nous font part d'un manque d'âme, de saveur. Quelque chose difficilement quantifiable avec des instruments de mesure mais qui contribue pour beaucoup au plaisir que nous procure l'automobile : un son, une vibration, une odeur, un toucher, une interaction. En résumé, quelque chose de mécanique qui semble malgré tout « vivant », et qui nous pousse à développer un lien émotionnel avec l'objet. Avec son Taycan, sorti en 2019, Porsche, pourtant spécialiste par excellence des voitures « plaisir », a pris un gros risque, à la fois financier et stratégique, au point que certains se demandaient à l'époque si le constructeur de Zuffenhausen n'était pas en train de vendre son âme au diable. Pourtant, près de 5 ans plus tard, les chiffres parlent d'eux-mêmes : plus de 150 000 Taycan produits et pas moins de 40 600 unités écoulées en 2023 à travers le monde. En France, cette berline électrique représente la troisième gamme du constructeur en nombre de ventes. On ne peut donc pas parler d'échec commercial. Doit-on se réjouir de ces chiffres ? Oui s'ils permettent de répondre à une vraie demande de la part des consommateurs, et oui encore s'il s'agit du prérequis nécessaire pour que Porsche puisse continuer à nous proposer des autos bien plus émotionnelles d'un point de vue mécanique. Vous l'aurez compris, je parle de voitures thermiques. Le Taycan est-il pour autant condamné à être rejeté par les passionnés ? A nous de le vérifier. →

Les nouveaux Taycan sont d'emblée disponibles en trois variantes de carrosserie : berline, Sport Turismo et Cross Turismo

QUEL AVENIR POUR LA 911 ?

INFOS ET RUMEURS

L'icône absolue qu'est la 911 paraît insubmersible, mais elle se trouve à un carrefour crucial de son existence. Alors que Porsche s'oriente résolument vers l'électrification de ses gammes, la question se pose : quel avenir pour la 911 dans ce contexte de transition énergétique ?

TEXTE : THOMAS SCHENCK – PHOTOS : DR

Tout le monde le sait, depuis que les modèles S existent (soit depuis la génération 993 !), l'attrait pour les 911 Carrera « toutes simples », en deux et quatre roues motrices, n'a fait que faiblir. Au point que le constructeur en a presque dissimulé l'existence quand ces versions sont sorties avec la 992, près d'un an après leurs grandes sœurs. Pourtant, vous allez voir qu'elles ne manquent pas d'attrait.

TEXTE : FABIEN CARON – PHOTOS : VICTOR BREDILLET

992 CARRERA ET CARRERA 4 PHASE 1

DES MAL-AIMÉES TRÈS ATTIRANTES

LE JURA (39) EN 997 TARGA 4S PHASE 2

(1re PARTIE)

Dès qu'on parle du Jura, il y a unanimité pour dire qu'il s'agit là d'un très beau département, l'un des plus beaux de France. Sauf que si l'on creuse un peu, on réalise qu'il est finalement très méconnu. Et si on partait à sa découverte une bonne fois pour toutes, entre douces montagnes toutes vertes, très jolies routes et grands sites à profusion ? Le tout au volant d'une magnifique 997 Targa 4S Bleu Riviera, sans doute unique en son genre…

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

Déjà, quand on parle du département du Jura (région Bourgogne-Franche-Comté), il y a confusion : on a tendance à y englober tout un coin de France, comprenant finalement une partie du Doubs et de l'Ain. Ce qui est compréhensible, puisque le massif jurassien couvre finalement trois départements. Ce mois-ci, je vous invite donc à partir explorer en détail ce bien beau département qu'est le Jura, qui, entre autres plaisirs, offre un terrain de jeux parfait pour nos Porsche. Assez peu fréquenté, à l'écart des grands axes, il comporte de nombreuses belles routes où il fait bon se promener ! Le plus dur, finalement, a été de pouvoir le réaliser avec des conditions météo acceptables, ce qui a été particulièrement compliqué durant ce printemps pourri. Nous avons, après bien des reports et hésitations, fini par trouver une fenêtre correcte à la mi-juin. J'en entends qui persiflent déjà en disant : «C'est normal, il pleut tout le temps dans le Jura !» Ce sont des mauvaises langues, il a plu partout en France durant tout l'hiver et le printemps, et quel que soit le département choisi, j'ai eu bien du mal à faire mes carnets. Pour parcourir le Jura, j'avais trois propositions, dont une survenue alors que j'étais sur le point de m'y rendre. Un grand merci à tous ! Et particulièrement à Hervé, qui m'a envoyé son premier mail en 2021, alors qu'il venait de se porter acquéreur de cette superbe Targa. Il m'a relancé de nombreuses fois depuis, et nous sommes enfin arrivés à nous voir. Une rencontre bien sympathique, et une Porsche en tout point merveilleuse, que demander de plus ? ➔

Km 29 LE VIN JAUNE À CHÂTEAU-CHALON

PORSCHE CARRERA CUP FRANCE X FLAT6 Magazine

Au volant de la 992 Carrera T avec **Paul Cauhaupé**

Élu Junior Porsche Carrera Cup France (PCCF) en 2024, Paul Cauhaupé évolue au volant d'une 992 GT3 Cup au sein du team CLRT Schumacher. Nous nous sommes donné rendez-vous en région parisienne afin d'échanger sur le junior programme et son parcours de vie, le tout au volant d'une très jolie 992 Carrera T Vert Python. En route !

TEXTE : CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : CHARLOTTE BAZAILLE ET ALEXIS GOURE

Lors de la troisième manche de la Porsche Carrera Cup France à Spa-Francorchamps, Julia Rebillon (Assistante Motorsport), Christophe Servens (Responsable Motorsport), Paul Cauhaupé et moi-même, avons fixé une date pour réaliser ce reportage. Très vite, nous nous sommes mis d'accord sur le choix de la 992 Carrera T pour nous accompagner. Modèle léger, sportif, à la teinte Vert Python, bref, un engin idéal pour l'occasion ! Quelques jours plus tard, Paul et moi nous sommes retrouvés au Centre Porsche Levallois-Perret, prêts à prendre le volant de notre monture de la journée. Départ à 9h45, direction la vallée de Chevreuse. Les premiers kilomètres ont permis à Paul de se familiariser avec une 911 de série et de mon côté, d'apprendre à connaître l'un des plus jeunes pilotes de la saison, élu avant celle-ci « Junior Porsche Carrera Cup France 2024 ».

Le sport automobile, une histoire de famille

Paul, c'est la force tranquille incarnée. Et c'est assez déroutant, dans un milieu de compétition et d'enjeu, de voir une personne aussi zen. Après quelques minutes passées sur la route, nous sortons de la ville, et augmentons le rythme. Mode Sport Plus activé pour Paul, le Rookie CLRT Schumacher découvre les joies d'une 911 de série. Cet habitué des 992 Cup n'avait jamais pris le volant d'une 911 sur la route, mais de vous à moi, ça ne se voit pas. Peu impressionné par le moteur biturbo 3.0 de 385 ch, le jeune pilote trouve rapidement ses marques. Très joueuse, la 911 Carrera T est très plaisante à conduire. Paul a le sourire, c'est bon signe. Et il continue d'illuminer son visage lorsqu'il s'agit de parler de son histoire de famille : « *Lorsque j'avais 3 ans, mon père a acheté une 993 Carrera S grise. Je ne m'en rappelle pas, mais je sais que je suis monté très tôt dans une Porsche. Deux ans après, il a opté pour une 996 GT3. J'avais 5 ans, et j'en garde des souvenirs. Dernièrement, il s'est offert une 930 Turbo avec une boîte 4 vitesses. C'est un régal cette voiture. Mais pour le moment, je n'ai pu monter qu'en passager, il ne me laisse pas encore prendre le volant ! Mon père participait à des courses organisées par V de V Sports. Il a aussi roulé en Clio Cup, j'allais le voir lorsque j'étais petit. Il est ami avec Jean-Pierre Pla, dont le fils est Olivier Pla. Parfois, nous allions également l'encourager lors de ses courses. J'ai baigné dans le sport automobile. Depuis mes 6 ans, je regarde toutes les courses d'endurance. Je remercie mon père car c'est lui qui m'a transmis cette passion pour le sport automobile et particulièrement les Porsche. Ma mère est également une adepte* →

La 992 Carrera T se fond dans tous les environnements avec cette teinte Vert Python

J'AI ACHETÉ MA PREMIÈRE PORSCHE

J'ai réalisé mon rêve le plus fou à 25 ans, celui de devenir Porschiste. Me voilà propriétaire d'un Boxster S 987 phase 1 Jaune Vitesse et je découvre désormais tous les plaisirs qui vont avec. Mais avant d'y parvenir, la route a été semée de rencontres, de volonté et de travail. Entre expérience personnelle, arrivée chez *Flat 6 Magazine* et premier achat, voici « Ma Porsche, mon histoire ».

TEXTE : CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : GAËTAN JEAN

LA PREMIÈRE PORSCHE FAMILIALE : L'ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR

Habituée à raconter des histoires de Porschistes depuis mes débuts sur le site de *Flat 6 Magazine* (rubrique «Votre Porsche, votre histoire» sur notre site Flat6mag.com), me voici, non sans une certaine émotion, à vous conter la mienne. Et pour être tout à fait honnête, j'ai l'impression de me livrer à vous comme à des proches qui n'auraient pas eu connaissance de mon projet, alors qu'ils me connaissent depuis des années. Commençons par le début. Il faut remonter à 2011, date à laquelle tout a commencé pour moi. Ou plutôt pour mes parents, Annabelle et Xavier, qui ont réalisé leur rêve, devenir propriétaires d'une Porsche. Je m'en rappelle comme si c'était hier. Nous partions un matin, direction la Villa Rose (spécialiste des Porsche d'occasion à Lyon) afin de voir une voiture. Une Porsche 964 Carrera 4 gris polaire précisément. Je ne comprenais pas réellement ce que nous faisions là, jusqu'à ce que nous partions faire un essai. Je revois encore le sourire sur le visage de mon petit frère, Robin, et me souviens de cette première sensation de vitesse sur la route. Signature faite, mes parents venaient de s'offrir le plus beau des cadeaux. Ils ont à ce moment-là, sans le savoir, apporté à mon frère et à moi-même une passion pour la vie. Celle qui guiderait mon parcours professionnel et des après-midis de car spotting pour mon frère. →

ÉVÉNEMENT

FLAT 6 DAYS

BY RACETRACK DAYS 2e ÉDITION

Les 28 et 29 juin derniers avaient lieu, sur le circuit Paul Ricard, un événement qui risque bien de devenir un incontournable du calendrier de tout bon Porschiste. Pour sa deuxième édition, les Flat 6 Days avaient décidé de voir les choses en grand avec deux jours complets de roulage sur la piste varoise et le concours officiel de la marque Porsche. Avec à la clé, quelques belles surprises.
On vous explique tout.

TEXTE : FABIEN CARON
PHOTOS : OLIVIER GUILLOT, ELLEN PRIESTER ET FABIEN CARON

SAVOIE CUP

ENTRE LACS ET MONTAGNES

16e ÉDITION

Pour sa 16e édition, la Savoie Cup retourne à ses fondamentaux : des routes magiques et un centre névralgique dans la commune d'Aix-les-Bains, sur les bords du lac du Bourget. Cols mythiques, paysages grandioses, convivialité, passion mais aussi nouveautés étaient au programme de ce grand classique des événements Porsche de l'année. Retour sur deux jours de dépaysement total, entre lacs et montagnes.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : ELLEN PRIESTER ET FABIEN CARON

TEXTE : FABIEN CARON – PHOTOS : ELLEN PRIESTER ET FABIEN CARON

FÊTE DES CLASSICS
17e ÉDITION

Il semblerait que la Fête des Classics continue de bénéficier chaque année de son petit miracle. Et cette 17e édition, qui s'est déroulée sous un ciel radieux, n'y a pas fait exception. Peut-être est-ce le choix du lieu de rassemblement cette année, Notre Dame des Lumières, qui a permis de l'exaucer ? En tout cas, le Paradis des Porsche anciennes se trouvait bien en Provence le dernier week-end de mai. Et nous y étions !