GUIDE D'ACHAT 996 CARRERA 4 COUPÉ PH 2

FLAT6 Magazine
N°403 - OCTOBRE 2024

FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

DOSSIER

UNE PORSCHE EST-ELLE UN INVESTISSEMENT ?

> Évolution du marché sur 20 ans
> Comparaison avec d'autres placements
> Les modèles concernés

FRANCE : 8,90€ - BEL : 9,50€ - LUX : 9,90€
CH : 15,20 CHF - ITA/ESP/PORT CONT : 9,90€
DOM : 9,90 € - TOM : 1 350 XPF
CAN : 15,50 $ CAD - MAROC : 102 MAD

RENCONTRE
ALEXANDRA ET SA 930 CABRIO BV5

RASSEMBLEMENT
CH'TI CLASSIC 11e ÉDITION

CARNET DE VOYAGE
L'INDRE-ET-LOIRE EN 997 PH 1 (1re PARTIE)

L 15598 - 403 - F: 8,90 € - RD

Sommaire

OFFRE SPÉCIALE ABONNEZ-VOUS P37

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P20 LA PORSCHE DU MOIS
Boxster 718 Spyder RS Ruby Star Neo (1re partie)

P22 LE BILLET DE MARC JOLY
Un mois bien rempli !

P24 ENQUÊTE
Une Porsche est-elle un investissement ?

P38 GUIDE D'ACHAT
996 Carrera 4 Phase 2

P52 CARNET DE VOYAGE
L'Indre-et-Loire en 997 Carrera Phase 1 tipronic S (1re partie)

P68 PORSCHE CARRERA CUP FRANCE
La PCCF a changé la vie de ces champions

P76 CONCENTRATION
Ch'ti Classic 11e édition
C'est le nooooord !

P84 LE PRO DU MOIS
Art Restoration
La passion de la perfection

P86 COURRIER DES LECTEURS

FLAT6 CLASSIC

P90 ACTUS

P94 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Un été 1981 et une rentrée sur les chapeaux de roues

P98 RENCONTRE
Alexandra et sa 930 Cabriolet BV5

P104 RENCONTRE
Olivier Boulay
Profession Designer...

P112 CONCENTRATION
Luftgekühlt
Copenhagen 2024

P118 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Monterey Car Week

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

Lectrice-Correctrice
Nathalie Vrignaud / nathalie@esperluette-correction.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,

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)

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

Crédit photo couverture : Vecteezy

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

www.flat6mag.com
Facebook : flat6magazine
Instagram : flat6magazine
LinkedIn : flat6magazine
Youtube : flat6magazine

Édito

Avec Marc Joly (au centre) et Charlotte Bazaille, à la Ch'ti Classic 2024.

Gardez le moral !

À l'heure où l'on envisage déjà des hausses d'impôts alors que le nouveau gouvernement n'est pas formé, à l'heure où l'inflation nous fait parfois croire que les prix sont indiqués en francs et non en euros, à l'heure où les jours raccourcissent, où la température chute et où les feuilles d'imposition tombent aussi vite que celles des arbres, on pourrait être enclin à une certaine forme de morosité. Les grandes vacances et l'insouciance qui les accompagne semblent déjà loin et la tête de vos enfants à l'entrée de l'école, le jour de la rentrée, a définitivement fini de vous plomber le moral. Et si vous avez passé ce cap (ou que vos enfants sont heureux d'aller à l'école, surtout en Porsche), il suffit d'allumer la radio ou de regarder les infos pour se convaincre que rien ne va, surtout à l'approche de l'hiver. Rassurez-vous, il existe un moyen très simple de traiter cette dépression saisonnière et transitoire : rouler en Porsche ! Certes, je verrais mal notre nouveau Premier ministre proposer cela aux Français, qui pour beaucoup tirent la langue une fois la première quinzaine du mois passée, et dont les finances sont plombées par la hausse du montant des factures pour des salaires qui stagnent. Pourtant, je ne peux m'empêcher de penser à l'ami Christian Tahon qui nous disait, il y a encore peu de temps, et avec beaucoup de cynisme : « je n'ai pas les moyens d'acheter pas cher et en mauvais état ». Et il n'a sans doute pas tort. À l'heure où beaucoup décident de payer un loyer mensuel (totalement à perte) pour disposer d'une auto neuve, d'autres qui préfèrent l'achat auront perdu la moitié de la valeur de leur bien en quelques années à peine. Les plus malchanceux devant se contenter de dépenser leurs maigres économies dans les réparations toujours plus coûteuses d'une auto rapidement devenue obsolète et qu'ils n'ont pas les moyens de changer. Les propriétaires de Porsche (et ceux qui projettent de le devenir) seraient-ils plus malins que les autres, même sans disposer de beaucoup de moyens ? C'est ce que j'ai tendance à croire en lisant la très intéressante enquête de Thomas Schenck de ce mois. Un sujet qui devrait parler à beaucoup d'entre nous, car qui n'a jamais songé, lors de l'achat de sa Porsche, à l'idée de ne pas perdre d'argent à sa revente, voire d'en gagner un peu sur le long terme ? En plus de nous apporter du plaisir et du bonheur au quotidien, les Porsche pourraient-elles être considérées comme un véritable investissement ? C'est que je vous propose de découvrir ce mois-ci.
Bonne lecture, gardez le moral et… roulez en Porsche !

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.

DOSSIER

UNE PORSCHE EST-ELLE UN INVESTISSEMENT ?

C'est des phrases devenues courantes dans les déjeuners des clubs : *« Achète une Porsche, c'est un bon placement »*, *« C'est quoi d'après vous les prochains modèles qui vont monter ? »* Vous ne me croyez pas ? Je pourrais vous montrer un échange de SMS avec une personne qui m'a sollicité pour savoir si elle devait acquérir un 718 Spyder RS dans l'optique de faire une plus-value rapide. L'idée que les Porsche sont de bons investissements ou même des produits susceptibles de dégager des profits rapides et parfois significatifs attise la curiosité, si ce n'est une envie certaine et rarement assumée. Pour autant, est-ce vrai ? L'époque folle où les anciennes bondissaient de 30 % par an est révolue, nous avons vécu le dégonflement d'une bulle, une crise sanitaire et désormais, un contexte économique pesant. Et pourtant… pourtant, si l'on jette un œil sur les tendances de très long terme, les Porsche sportives demeurent des produits qui s'apprécient progressivement au fil des années et l'idée que ces autos sont une façon plutôt maligne de profiter (d'investir ?) de son argent semble légitime. Mais dans quelles conditions ? C'est ce que nous allons décrypter avec l'aide de marchands qui ont pignon sur rue depuis des décennies, et avec l'aide d'un fiscaliste. Remercions dès à présent Éric Goertz, gérant du spécialiste PZRO à Metz, Bruno Scheurer qui intervient en tant que gérant de BS Auto près de Strasbourg, Christophe Goncalves, le responsable des ventes du Centre Porsche Classic de Lorient, et Charles Rupp, dirigeant de Jet Set Cars à Ribeauvillé. Remercions enfin Matthieu Toret, gérant du cabinet d'avocats Enerlex. ➔

AVERTISSEMENT IMPORTANT

Cet article est rédigé à titre purement informatif et n'a pas pour objectif de fournir des conseils en investissement financier. Les informations partagées ici ne constituent en aucun cas une incitation à investir dans un véhicule de marque Porsche ou dans tout autre bien d'investissement. Nous vous rappelons que tout investissement comporte des risques, et il est conseillé de consulter un conseiller financier agréé avant toute décision d'achat ou d'investissement. Notre publication n'est pas enregistrée en tant que prestataire de services d'investissement au sens des articles L. 531-1 et suivants du Code monétaire et financier, et ne relève donc pas de l'autorité de l'AMF. Par ailleurs, les performances passées ne garantissent pas les performances futures.

TEXTE : THOMAS SCHENCK
PHOTOS : PORSCHE AG, TIBO

Guide d'achat

996 CARRERA 4 PHASE 2

Elle vous semble bien familière et pourtant, nous sommes presque face à une rareté dans la gamme 996, puisqu'en trois millésimes, seulement 3 231 exemplaires sont sortis des chaînes de Stuttgart. Suffisamment rare pour que sa carrière passe complètement sous silence, occultée par une cousine aux formes bien plus généreuses, la 996 Carrera 4S. Alors quand Patrice m'a proposé l'essai de sa 996 Carrera 4 affichant moins de 65 000 kilomètres, je n'ai pas réfléchi longtemps. En route pour découvrir une rareté bien discrète.

TEXTE : FABIEN CARON – PHOTOS : VICTOR BREDILLET

L'INDRE-ET-LOIRE (37) EN 997 CARRERA PHASE 1 TIPTRONIC S

(1re PARTIE)

Si le nom de ce département ne vous parle pas spécialement, il est pourtant celui où l'on trouve le plus grand nombre de châteaux exceptionnels en France ! Bienvenue au cœur des châteaux de la Loire, dans un voyage si riche qu'il sera publié en deux parties. Le tout au volant d'une 997 Carrera Tiptronic Phase 1, toute simple et toute belle en Jaune Vitesse !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

km 68 VILLANDRY

PORSCHE CARRERA CUP FRANCE X FLAT 6 magazine

La Porsche Carrera Cup France a changé la vie de ces champions

Ils sont pilotes officiels Porsche, coachs, gérant de circuit... Et tous ont un point en commun : la Porsche Carrera Cup France (PCCF). Julien Andlauer, Anthony Beltoise, Mathieu Jaminet et Patrick Pilet nous livrent leurs parcours ainsi que leurs visions de la compétition dans une interview exclusive. Laurie Gautier, responsable de la Porsche Carrera Cup France chez Oreca depuis neuf ans, apporte son expérience et son recul sur le championnat.

TEXTE : CHARLOTTE BAZAILLE - PHOTOS : ALEXIS GOURE ET PORSCHE CARRERA CUP FRANCE.

CH'TI CLASSIC *11e ÉDITION*
C'EST LE NOOOOORD !

Vous vous souvenez sans doute de cette réplique de Michel Galabru dans *Bienvenue chez les Ch'tis*, alors qu'il préparait Kad Merad à ce qu'il allait vivre dans le plat pays. Cette année, contrairement aux précédentes éditions, on a un peu eu l'impression de revivre certaines scènes du film de Dany Boon. Heureusement, le soleil était dans les cœurs.

TEXTE ET PHOTOS : FABIEN CARON

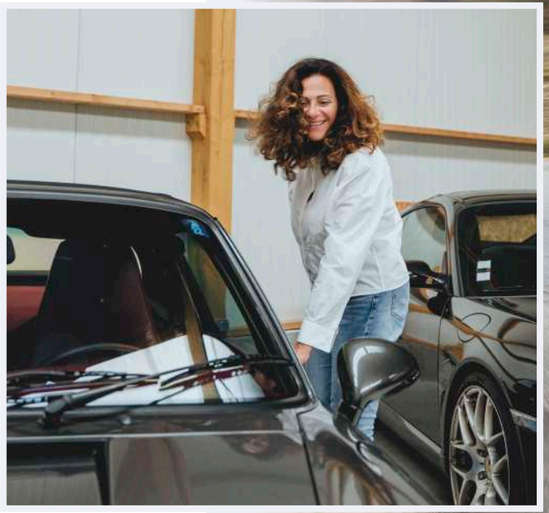
Rencontre

Alexandra et sa 930 Cabriolet

Derrière chaque Porsche se cache une histoire, un personnage, une personnalité. J'ai parfois tendance à penser que ce n'est pas nous qui choisissons nos voitures. C'est même plutôt l'inverse qui semble souvent se produire. Peut-être font-elles en sorte de se trouver au bon endroit, au bon moment dans nos vies ? Vous pensez peut-être que je délire ? C'est pourtant une fois de plus le sentiment que j'ai eu en faisant la connaissance d'Alexandra…

TEXTE : FABIEN CARON – PHOTOS : VICTOR BREDILLET

Soyons clairs, je n'ai jamais été très à l'aise pour parler de femmes et de Porsche. Pas par sexisme, mais plus simplement parce que je déteste l'idée qu'associer une personne de sexe féminin à l'automobile soit suffisamment rare (étrange ?) pour justifier que l'on s'y consacre. Peut-être était-ce encore le cas, il y a quelques années, quand on s'émerveillait de voir une femme dompter une puissante sportive, mais croyez-moi, ces temps sont bien révolus, et même si les clichés ont la vie dure, que les hommes restent majoritairement présents dans l'univers Porsche (et à nous lire…), ce n'est pas parce qu'Alexandra roule en Porsche qu'elle méritait que l'on s'intéresse à elle… et à son auto. C'est plutôt pour son histoire et sa vision des Porsche. Et croyez-moi, vous risquez d'être surpris ! Cap sur la Bretagne, à la découverte d'une personne aussi généreuse et rare que la voiture qu'elle possède.



Alexandra a toujours le sourire quand il est question de rouler !

UNE RÉVÉLATION TARDIVE

De même que pour beaucoup d'entre nous, la passion des voitures n'est pas pour Alexandra le pur fruit du hasard. Comme elle nous le raconte, l'automobile était très présente dans sa famille : *« Mon père adore les voitures. On partait les week-ends sur les circuits voir des compétitions, il participait lui-même régulièrement à des courses de côte. Je me souviens très bien qu'enfant, on allait le voir au volant d'une R8 Gordini ou d'une Simca Rallye. Toutes les vacances se faisaient en camping-car, on était très souvent sur la route. Et puis il y avait aussi les motos dans son univers. Le mercredi, quand il n'était pas là, j'en profitais d'ailleurs pour faire quelques escapades non autorisées en deux roues. Bien entendu, je n'avais pas encore l'âge d'avoir le permis… Rassurez-vous, il y a prescription, et dès que j'ai pu, j'ai eu mon carton rose ! Ma première voiture était une Mini Cooper. Une vraie, l'originale, au bon format. Elle était parfaite pour faire des dérapages sur les ronds-points ! J'ai toujours eu la culture des voitures atypiques, de préférence avec de gros moteurs. Dans la famille, on était plutôt Ford Mustang et Audi RS4. Beaucoup de puissance dans des châssis pas toujours adaptés ! Alors quand j'ai rencontré Ludo, qui est devenu mon compagnon, la surprise fut grande quand j'ai vu dans quoi il roulait. Comme vous vous en doutez, il était Porschiste et conduisait une 911 ancienne : une 2.4 T Targa. À mes yeux, une voiture de filles… toute frêle d'aspect, peu puissante. Et puis j'ai rapidement changé d'avis. Il emmenait régulièrement sa Porsche sur circuit et n'avait pas peur de se mesurer à des autos bien plus récentes et performantes, sur le papier du moins. Quand il m'a confié le volant, j'ai été impressionnée par ses performances, par son comportement routier qui demande un vrai savoir-faire pour en tirer tout le potentiel. C'est vraiment très amusant… et tellement différent des grosses bagnoles aux moteurs survitaminés auxquelles j'étais habituée. Pour résumer, ce fut une révélation ! Beaucoup le disent et ce fut vrai dans mon cas, quand on goûte aux Porsche, il est difficile ensuite de s'en passer. On a très vite envie d'en essayer une autre… puis une autre ! Au quotidien, je roulais alors en Mustang, que j'ai vite remplacée par une 992 Carrera 4S. Au départ, j'appréhendais un peu le regard des gens, quand je faisais mes courses au supermarché. Je guettais leur regard du coin de l'œil. Au final, je n'ai eu que de la bienveillance, des manifestations de soutien et des regards amusés quand j'essayais de tout faire rentrer dans le coffre avant. Après, cela devient une habitude. On ne prête plus attention aux autres. On vit sa vie comme on l'entend. On assume d'exprimer sa personnalité, ses choix. »* ➔

Olivier Boulay

Profession designer…

Notre existence se nourrit de rencontres. Celle qui nous intéresse s'est déroulée (banalement) devant une boulangerie du Lavandou. Entre Christian Tahon (co-fondateur du Magazine *Flat 6*) et le propriétaire d'une Alfa Roméo 2000 Spyder Touring rouge qui se stationnait. Amateur d'automobiles, Christian ne put résister à l'envie d'échanger avec le propriétaire de cette belle italienne… qui se révéla être un designer automobile français renommé : Olivier Boulay*, qui a collaboré durant sa carrière avec PSA, I.DE.A Institute, Porsche, Mercedes, Subaru, Mitsubishi… En entendant prononcer le nom Porsche, l'ami Christian prit rendez-vous sur le champ, afin que je puisse le rencontrer. Échanger avec le seul français présent dans le « sanctuaire » du design Porsche durant les années 80 est un scoop. Rencontre avec un grand témoin de la face cachée de Porsche durant les années 80-90.

PROPOS RECUEILLIS PAR DOMINIQUE MARONI

Bonjour Olivier, je vous remercie de me recevoir pour évoquer votre travail dans le Studio Porsche durant les années 80. Mais avant de rentrer dans le cœur du sujet, j'aimerais faire connaissance avec l'homme Olivier Boulay. Depuis quand date votre intérêt pour l'automobile ?
C'est une passion d'enfance. J'ai toujours aimé ça. Je me souviens, quand on allait chez mon grand-père qui avait une grande propriété du côté de Montargis, nous étions une douzaine de cousins du même âge, nous n'arrêtions pas de créer des routes pour nos vélos, des pompes à essence, on se payait avec des feuilles. On ne pouvait pas se mettre derrière des tablettes, cela n'existait pas. Nous étions extrêmement créatifs. Et puis parmi mes oncles, il y avait ceux qui roulaient en Peugeot, et celui qui roulait en DS. (Sourire.) Des sources de discussions animées autour de la table familiale.

Comment devient-on styliste automobile ?
Une fois passé le bac, j'ai répondu à une conseillère d'orientation : « Je voudrais être styliste automobile. » *La dame me regarde avec de grands yeux :* « C'est quoi styliste automobile ? », *me répondit-elle avec l'accent de Montpellier. Cela n'existait pas, il n'y avait pas d'école en France. Un ami anglais m'avait parlé d'une école d'architecture intérieure à Paris, Penninghen. Je me renseigne, j'y vais, et j'en profite pour rencontrer également des gens de Renault. Finalement, j'ai fait Penninghen ou l'ESAG – 31 rue du Dragon, et je ne le regrette pas. Commencer par l'architecture, c'est se donner les bases. Une voiture, c'est une maison sur quatre roues, tout ce qui est volume, espace intérieur, etc. Nous avons deux métiers, architecte du produit et styliste. En fin d'étude, j'ai réalisé une thèse liée à la voiture et à l'architecture qui s'appelait « L'Acampa ». C'était une voiture de tourisme, avec une sorte de sac à dos intégré. Quand on le détachait, avec un compresseur, on avait une tente qui s'ouvrait. Les gens de chez Renault n'étaient pas très chauds. Je restais en contact avec eux, et réalisais des dessins pour eux. La remplaçante de la R5, par exemple, mais aussi un véhicule de loisir. Très architectural. Avec des* →

*Repères

1982
Diplômé du Royal Institute of Art of London, Olivier Boulay commence sa carrière chez PSA à Coventry, avant d'intégrer au bout de quelques mois, l'I.DE.A Institute de Turin.

1985
Il rejoint le Studio Porsche de Weissach où il travaille d'abord sur la 959, puis la 964, la 993, le Cabriolet 944, mais aussi le cockpit de l'Airbus. Sa formation d'architecte l'amène à concevoir le stand Porsche pour le Salon de l'Automobile de Genève 1985 et le Casino de Weissach

1987
Sollicité par Mercedes, il quitte Zuffenhausen pour Sindelfingen (siège de Daimler-Benz - banlieue de Stuttgart) en 1987. *« Je n'ai pas eu besoin de déménager, simplement de changer de direction le matin »*, glisse-t-il en souriant.

1989
Olivier Boulay déménage au Japon, où il prend la direction du Design de Subaru.

1992
Retour chez Daimler Benz (Advanced Design Center of Japan). Il est à l'origine du projet Maybach présenté au Salon de Tokyo en 1997.

2001
Olivier Boulay est nommé à la tête du bureau de style de Mitsubishi Motors (alors sous contrôle de Mercedes). Lorsque Daimler Benz a mis fin à cette alliance, le grand voyageur pose ses valises à Pékin, où il est nommé vice-président du Mercedes Benz Advanced Design Center of China.

CONCENTRATION

LUFTGEKÜHLT

COPENHAGEN 2024

Le mois de septembre au Danemark est généralement frais et pluvieux. Mais alors que les passionnés d'automobile ont bravé le froid et l'humidité lors d'un Goodwood Revival détrempé à 1 300 kilomètres de là, le même week-end des 6 et 7 septembre, près de 3 000 passionnés de Porsche se sont prélassés sous une température de 26 °C, sous un ciel bleu, à Copenhague.

TEXTE ET PHOTOS : IAN KUAH

L'événement préparatoire du vendredi soir a débuté sur le terrain de H15, un complexe industriel désaffecté au cœur de l'ancien Meatpacking District de Copenhague. Le flot apparemment incessant de 911, de 356 et de quelques 914 a commencé à arriver une heure avant l'heure de départ officielle de 17 heures, ce qui était tout aussi bien, car il leur a fallu un certain temps pour se garer. Mais à 18 heures, tout le monde était en place et la nourriture, les boissons et les bonnes conversations sur les voitures coulaient à flots, alors que la grande et amicale fête des amoureux de Porsche battait son plein.

Sous le chaud soleil du soir, il était également évident, au vu du niveau de personnalisation des véhicules, que de nombreux propriétaires étaient des passionnés purs et durs, avec des idées claires sur ce qu'ils aimaient. Outre les nombreux exemplaires de 911 de 1964 à 1996 totalement d'origine, plus de la moitié des voitures présentes étaient soit modifiées, soit rétro-modifiées, soit des évocations de célèbres 911 de course et de rallye.

Si la diversité est le piment de la vie, elle était également la caractéristique distinctive de près de 260 Porsche de route et de course refroidies par air qui ont participé à la Luftgekühlt de Copenhague. Alors que les voitures faisaient la queue pour être garées par les stewards de Luftgekühlt, nous avons pu constater que si la majorité des voitures étaient immatriculées au Danemark, beaucoup venaient de pays aussi éloignés que le Royaume-Uni, la France et les Pays-Bas, ainsi que de l'Allemagne, de la Suède et de la Norvège voisines.

UN CADRE HORS DU COMMUN

Copenhague compte de nombreux bâtiments de valeur architecturale qui ont été réaménagés, et l'un de ces trésors nationaux est le terminal Vilhelm Lauritzen à Kastrup, où s'est tenu l'événement principal de Luftgekühlt samedi.

À deux pas de l'actuel aéroport de Copenhague, et salué comme un exemple d'architecture moderniste danoise, il s'agissait du terminal d'origine de l'aéroport, symbole d'une époque révolue où le transport aérien était l'apanage des riches. En septembre 1999, exactement 60 ans après sa construction, ce bâtiment classé a été déplacé sur des camions à plateau à travers le tablier et les pistes jusqu'à l'emplacement qu'il occupe aujourd'hui, car l'aéroport actuel était en cours d'agrandissement sur le site d'origine. →

QU'EST-CE QUE LA LUFTGEKÜHLT ?

Luftgekühlt signifie refroidi par air en allemand. L'événement est le fruit de l'imagination de Patrick Long, pilote d'usine Porsche américain et double vainqueur de catégorie aux 24 Heures du Mans, et du directeur artistique Howie Idelson. Long n'avait jamais trouvé l'événement automobile dont il rêvait, alors avec l'aide d'Idelson et d'autres amis influents dans le monde Porsche, comme le photographe et vainqueur de Pikes Peak Jeff Zwart, ils l'ont créé eux-mêmes.

Depuis la première Luftgekühlt, qui a rassemblé 100 voitures sur un parking à côté de la boutique Deus Ex Machina à Venice, en Californie, le collectif de passionnés de Luft est resté intact. Motivée par l'amour de nouveaux challenges, l'équipe basée en Californie du Sud travaille sur la marque toute l'année. Exécutant désormais ses événements dans le monde entier, elle conserve une force talentueuse d'experts en production d'événements, de créatifs, de spécialistes de la manutention automobile, de personnels de production et de bénévoles. En 2024, Luftgekühlt a séduit les foules à Cracovie, en Pologne, et à Copenhague, au Danemark. Luft 10 aura lieu le 5 octobre dans l'arrière-parc des studios Universal à Los Angeles. Il est bien possible que l'on vous en reparle prochainement !