GUIDE D'ACHAT 991 CARRERA GTS PHASE 2

FLAT6 Magazine
N°404 - NOVEMBRE 2024

FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

ESSAI PANAMERA TURBO S E-HYBRID

ESSAI MACAN ET MACAN 4S

992 GT3 PHASE 2

La dernière des atmos ?

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

ÉVÉNEMENT
FLAT 6 RALLYE AU MAROC

CONCENTRATION
31e PARADIS PORSCHE

CARNET DE VOYAGE
L'INDRE-ET-LOIRE EN 997 PH 1 (2e PARTIE)

L 15598 - 404 - F: 8,90 € - RD

Sommaire

OFFRE SPÉCIALE ABONNEZ-VOUS P57

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P20 LA PORSCHE DU MOIS
Boxster 718 Spyder RS Ruby Star Neo (2e partie)

P22 ÉVÉNEMENT
La vente Flat 6

P24 LE BILLET DE MARC JOLY
Deux présentations rocambolesques (suite)

P26 NOUVEAUTÉ
992 GT3 Phase 2

P34 ÉVÉNEMENT
Flat 6 Rallye au Maroc

P44 ESSAI
Macan et Macan 4S
Sur deux ou quatre roues ?

P50 ESSAI
Brabus Rocket R 900
G-Force Junkie

P58 ESSAI
Panamera Turbo S E-Hybrid
On a intérêt d'en profiter !

P64 GUIDE D'ACHAT
991 Carrera GTS Phase 2
Un petit truc en plus

P78 CARNET DE VOYAGE
L'Indre-et-Loire en 997 Carrera Phase 1 tipronic S (2e partie)

P92 CONCENTRATION
Paradis Porsche à Saint-Tropez
31e édition

P102 COURRIER DES LECTEURS

FLAT6 CLASSIC

P106 ACTUS

P108 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH
Sur tous les fronts

P112 CONCENTRATION
Trophée 2024 Christian Gardavot

P114 EN DIRECT DES USA
La Dawri Sicilian
Sur-mesure

P120 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY
Les GT3

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, DPPI, François Flamand, Grégory Lenormand, Jean-Marie Carenta

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

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

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

Édito

On prend les mêmes et on recommence !

Serait-on tenté de dire à la vue de cette « nouvelle » 992 GT3 que j'ai eu la chance de découvrir en studio, quelques semaines avant sa présentation officielle, en présence des ingénieurs chargés de son développement. Certes, nous nous sommes accoutumés aux changements esthétiques mineurs qui rythment le cycle de vie d'une génération. Mais quand je lis ce matin (le 17 octobre, 24 heures avant la révélation officielle du modèle), le communiqué de Porsche titré *« Porsche s'apprête à dévoiler une version GT de la nouvelle 911 »*, je ne peux m'empêcher d'aller lire les commentaires sur les réseaux sociaux : *« nouvelle version baptisée GT ? »*, *« j'espère qu'il s'agira d'une énième version plus radicale »*, *« je pense à un modèle qui va s'intercaler entre la GTS et la GT3 »*. Et là, j'imagine un peu la douche froide pour les amateurs de la marque, à la découverte de la « nouveauté » en question. Désolé les amis, il ne s'agit pas d'une nouvelle version dans la gamme. C'est « juste » la 992 GT3 qui s'est repoudré le nez. Puissance identique, couple en baisse, performances maintenues en raccourcissant les rapports de boîte, V max en diminution. Certes, personne n'achète une GT3 pour rouler à fond sur l'autoroute, mais jusqu'à présent, chaque nouvelle GT3 était plus performante que la précédente. Plus puissante, plus rapide. Ben là, non. Doit-on en vouloir à Porsche, ou plutôt à ses ingénieurs ? Pas du tout. Comme ils nous l'expliquent, il est devenu pratiquement impossible de gagner en puissance avec un moteur atmo, tout en respectant des normes de pollution qui ne cessent de se durcir. Nos amis de Weissach ont, comme d'habitude, fait de leur mieux, avec les contraintes avec lesquelles ils doivent composer. Il faut plutôt en vouloir au législateur (et quand même un peu aux gens du marketing). Alors, fin d'une époque ? On peut le craindre. Quasiment tous les constructeurs de voitures de sport thermiques ont cédé aux sirènes de l'hybridation ou de la suralimentation, Ferrari faisant exception à la règle avec sa nouvelle *Dodici Cilindri*. Mais là, on évolue dans d'autres sphères tarifaires, avec des volumes bien plus restreints. D'ailleurs, côté tarifs, chez Porsche aussi on se lâche. 212 000 € pour cette nouvelle GT3, alors qu'on était à un peu plus de 170 000 € en 2021 quand la 992 GT3 phase 1 avait été présentée. Et je ne vous parle pas du malus écologique, qui a doublé entre-temps. L'essai nous dira si ces phase 2 – n'oublions pas la Touring – « valent le coût », mais il est peut-être temps que Porsche (ça me fait mal de l'écrire) abandonne ses moteurs à aspiration naturelle, si la marque ne veut pas se laisser rattraper par d'autres firmes qui ont déjà presque toutes cédé à la facilité. Gardons espoir et faisons confiance aux ingénieurs, ils travaillent déjà sur la prochaine mouture.

Fabien Caron

Prochain numéro en kiosque le vendredi 29 novembre 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.

Nouveauté

992 GT3 PHASE 2

Le chant du cygne

À la surprise générale, Porsche vient déjà de révéler la phase 2 de la 992 GT3. Quelques semaines avant la présentation officielle, une poignée de journalistes s'étaient rendus dans les studios secrets du constructeur, pour une découverte de celle qui pourrait bien être la dernière 911 atmosphérique de l'histoire. Bien sûr, *Flat 6 Mag* était présent et vous livre tous ses secrets. TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : PORSCHE AG

C'est vrai que j'exagère peut-être un peu en annonçant *« la dernière 911 atmo de l'histoire »*. Traditionnellement, la GT3 RS sort plus d'un an après sa petite sœur et c'est avec elle que nous pourrions être amenés à nous poser des questions sur la pérennité des moteurs à respiration naturelle, sous le capot de la légendaire sportive de Stuttgart. Mais voilà, Porsche a tendance à brouiller les cartes ces derniers temps, et l'ordre quasi immuable de sortie des différentes versions de la 911, qui rythmait comme un métronome notre vie de Porschiste, semble désormais quelque peu perturbé. À qui la faute ? Sans doute au législateur, dont la future norme Euro 7, qui fixe les limites d'oxydes d'azote (NOx), de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures non brûlés et de particules fines, devrait entrer en vigueur au plus tard en 2027. Soit environ dans trois ans. Trois ans (et demi pour être précis), c'est le temps que sera restée sur le marché la 992 GT3 Phase 1. Un cycle de vie anormalement raccourci pour une 911, car il est habituellement de quatre ans. Vous allez dire que je chipote pour six mois, mais quand on sait que la 992 Carrera, présentée en janvier 2021 a attendu cinq ans et demi pour voir apparaître celle qui lui succède aujourd'hui, on se dit que quelque chose de nouveau se prépare pour 2027-2028. Autre indice, Andreas Preuninger, le Grand Patron de la division GT chez Porsche et Jörg Jünger, Manager de cette même division, présents lors de cette présentation à huis clos, ne cachaient pas que toute l'énergie des ingénieurs-motoristes était passée dans le maintien de la puissance et des performances, dans le respect des dernières normes de pollution. Jörg nous le disait lui-même : *« Avec la suralimentation ou l'hybridation, il est très facile de respecter ou de contourner ces normes européennes toujours plus draconiennes. Avec un moteur atmo, c'est quasiment impossible. Pourtant nous l'avons fait ! Mais pour combien de temps ? »* Ce discours, nous l'avions déjà plus ou moins entendu en mars 2021, quand Porsche annonçait fièrement avoir réussi à maintenir l'aspiration naturelle sur sa 992 GT3, tout en gagnant péniblement 10 ch. Cette fois-ci, on y croit vraiment. Pourquoi ? Parce que cette GT3 phase 2 que j'ai sous les yeux est la première de l'histoire à voir sa puissance stagner… et son couple diminuer ! Oui, oui, vous avez bien lu. Et si vous cherchez bien, à part Ferrari avec sa *12 Cylindri* fraîchement dévoilée, plus aucun constructeur au monde ne sort de sportive atmosphérique. Vous avez l'air surpris ? Cherchez comme moi, et si vous trouvez, écrivez-moi ! La fin d'une époque ? On dirait bien… →

ÉVÉNEMENT FLAT 6 RALLYE AU MAROC

L'AVENTURE C'EST L'AVENTURE

Après avoir sillonné la Corse, la Sardaigne et le Pays basque lors des précédents Flat 6 Rallye, Marc Zighera, qui veille aux destinées de votre magazine préféré, et Stéphane Giraud, le boss de Rallystory, voulaient proposer à quelques Porschistes privilégiés un voyage exotique, dans un pays où ils n'iraient pas spontanément. Le Maroc s'imposa.

TEXTE : SGDG - PHOTOS : DPPI FRANÇOIS FLAMAND ET GRÉGORY LENORMAND.

MACAN
MACAN 4S

Sur deux ou quatre roues ?

En lançant son Macan exclusivement en version électrique, Porsche a fait un sacré pari. La gamme se décline désormais avec deux versions plus accessibles en Macan 4S et Macan deux roues motrices. Un essai qui a réservé son lot de surprises.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : PORSCHE AG

BRABUS ROCKET R 900

G-FORCE JUNKIE

Au cours de l'été 2022, j'ai conduit la Brabus 820, basée sur la dernière Porsche 992 Turbo S. Elle s'était avérée extrêmement véloce, que ce soit en matière d'accélérations ou de reprises, au point d'être presque malade face aux G qu'elle générait. Que dire alors de la R 900 que je viens d'essayer…

TEXTE ET PHOTOS : IAN KUAH

Essai

PANAMERA TURBO S E-HYBRID

On a intérêt d'en profiter !

La berline hautes performances de Porsche fait peau neuve et le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle a des arguments pour séduire jusqu'aux passionnés de sportives : ligne racée, équipement pléthorique, pas de malus (en 2024) et oh ! Un moteur que vous allez vraiment aimer… TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : PORSCHE AG

UN PETIT TRUC EN PLUS

991 CARRERA GTS PHASE 2

Pas grand-chose finalement. Une once d'exclusivité esthétique, une pincée de puissance supplémentaire, quelques touches d'Alcantara et un soupçon de sportivité suffisent-ils à faire de ce modèle l'une des stars des 911 d'occasion, avec un attrait qui ne s'est encore jamais démenti ? C'est ce que nous allons tenter de découvrir à bord d'un très bel exemplaire, qui ajoute, à l'aura de ses trois lettres magiques, un brin d'exclusivité supplémentaire par sa teinte Bleu Gulf.

TEXTE : FABIEN CARON – PHOTOS : VICTOR BREDILLET

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

(2e PARTIE)

Seconde partie de notre carnet de voyage en Indre-et-Loire, le département où sont concentrés quelques-uns des plus beaux châteaux de la Loire ! Une balade riche et exceptionnelle, d'autant plus magique que la plupart des châteaux ont joué le jeu en nous ouvrant grand leurs portes. Associant ainsi merveilleusement la beauté de notre Porsche 997 Carrera à celle de ces joyaux de l'histoire de France.

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

km 395 CHÂTEAU DE CHENONCEAU

Concentration

PARADIS PORSCHE À SAINT-TROPEZ

31e ÉDITION

C'est une tradition bien ancrée qui, chaque année, clôture en beauté la saison des grands rassemblements Porsche. À la mi-octobre, les belles de Stuttgart se mettent sur leur trente et un et se retrouvent dans le port le plus select de la Méditerranée pour faire la fête trois jours durant. Il faut dire que cette année encore, il y avait quelques anniversaires à célébrer.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : JEAN-MARIE CARANTA, ELLEN PRIESTER ET FABIEN CARON

LA DAWRI SICILIAN

SUR-MESURE

Durant les années 50, l'apparition de la fibre de verre dans la fabrication automobile a conduit divers carrossiers et fabricants de voitures de sport artisanales à produire des véhicules attrayants. Le coupé *La Dawri* appartient à cette catégorie. Construit en Californie, il a hérité de l'ADN de Porsche – il utilise en effet une longue liste de composants de 356 !

TEXTE ET PHOTOS : STEPHAN SZANTAI