

# Courrier des lecteurs

Cette rubrique vous est dédiée ! Posez vos questions à la rédaction ou tout simplement faites nous part de vos réactions sur les articles et le contenu du magazine. Des idées, des suggestions, des remarques, des propositions, ou encore des anecdotes...

Pour nous envoyer un courrier des lecteurs, deux adresses possibles :  
✉ Flat 6 Magazine - Courrier des Lecteurs - CD 928 - CS 70721 - 80142 Abbeville Cedex  
@ mjoly@flat6editions.fr (courrier des lecteurs en objet)



## AGRÉMENT TIPTRONIC ?

Porschiste depuis 1969 et évidemment lecteur de Flat 6 depuis le n°1, j'ai lu avec intérêt votre reportage sur la 997 Turbo phase 1.

J'ai possédé ce véhicule en remplacement de ma 996 Turbo, modèle avec boîte tiptronic. Vous me permettrez de ne pas être d'accord avec vous sur l'agrément de la tiptronic. Je dois même dire qu'elle m'énervait au point d'en faire une obsession et je regrettais tous les jours de ne pas avoir une boîte méca. En reprise, pour ne pas avoir un temps mort exaspérant, j'étais toujours obligé de passer par la touche "sport" et encore... les commerciaux Porsche avec qui j'en parlais était d'accord avec moi. La simple boîte auto de ma mini "John Cooper Works" est beaucoup plus réactive. Aussi lorsque j'ai pu changer ma 997 Turbo tiptronic pour une 997 Turbo PDK, quel plaisir, quelle joie ! Quel progrès ! Avec ma 993 Turbo ça sera la Porsche que je regretterai le plus. Les dernières Turbo ne rentrant pas dans mon garage et encore trop chères, et l'âge aidant... je suis devenu possesseur d'une 991 Carrera S cabrio de 2016 (phase 2) dont je suis très content et, cerise sur le gâteau, qui consomme exactement 5 litres de moins que la 997 Turbo.

Longue vie à votre mensuel et, petite digression, je ne crois pas à l'avenir du tout électrique, pour de multiples raisons.

**Bernard Cattorini**

**RÉPONSE** Il est clair que la PDK est supérieure, sur bien des points, à la Tiptronic, là-dessus nous ne pouvons qu'aller dans votre sens. Durant nos différents essais, le temps de réponse de la Tiptronic sur les 997 Turbo ne nous a jamais trop perturbés (disons qu'il nous permettait de préférer une boîte méca), et nous continuons de lui trouver beaucoup d'agrément sur ce modèle. Votre avis d'utilisateur est cependant précieux...

## VOITURE ÉLECTRIQUE

Tout d'abord, félicitations pour « Flat 6 » que je lis dans le moindre détail, voire relis, dans certains cas, en attendant le début du mois suivant. Et cela depuis que j'ai la chance de redécouvrir ma 911 à chaque sortie.

Je voudrais revenir sur votre article concernant les Porsche électriques. Article très complet et bien documenté. L'électricité, on y va « tout droit » quel que soit le constructeur et quelle que soit la technologie ; hybride, un peu, beaucoup, « tout électrique » ... Chacun (les constructeurs) est sûr de son coup ou « fait ce qu'il peut » pour mixer sa gamme sans aller dans des délires de développement s'il n'en a pas les moyens (développer une plateforme spécifique, par exemple). Pour cela, faisons confiance à nos amis ingénieurs de Porsche pour proposer les meilleurs compromis (800 V par exemple), même au prix de développements que d'autres ne pourront pas se permettre, et surtout, en tenant compte du développement des modèles de compétition et autres "déplaçoirs" à 4 portes, déjà expérimentés avec succès. Une 911 hybride : ??? non ! qu'importe... faut voir, si l'émotion est là... pourquoi pas ? mais alors... c'est quand ? Ce ne sera bien sûr pas un 100% copié-collé, en provenance de la compétition, mais l'acquis est déjà considérable. Revenons au « tout électrique » : c'est vrai, les rendements sont très supérieurs aux moteurs thermiques... pour le moteur qui est dans l'auto, mais au niveau global de consommation d'énergie ?

L'électricité, il faut bien la produire... Comment, déjà ? Ah oui, centrale nucléaire ou thermique pour 75 à 80% en France... et en Allemagne : part du thermique ?

Et comme le rendement global énergétique est le produit des différents rendements de la chaîne énergétique... il faut multiplier le rendement du moteur de l'auto par celui de la centrale de production, et ajouter tous les besoins induits. Ça change la donne...

Alors : « vive le nucléaire » ou redescendons sur terre avec des rendements voisins de l'existant si nous utilisons du thermique...

Ah, j'oubliais les énergies renouvelables. Pour l'éolien et le solaire : pas rentables, pas gérables (stockage) mais tellement politiquement correctes... Il reste encore deux voies louables : l'hydroélectricité (déjà saturée) et le géothermique (pourquoi ne développe-t-on pas plus cette technologie ? voilà une idée qu'elle est bonne...)

Quels seraient les besoins de production supplémentaires en électricité pour alimenter une part du parc automobile ? Calcul à faire d'urgence ! Il s'agit de l'équivalent de plusieurs centrales nucléaires supplémentaires pour alimenter un parc automobile de 20% du parc français actuel... ça pique...

J'allais oublier nos amis du fisc... On n'arrête pas de les mettre à contribution (les pauvres !) pour l'hybride ou l'électrique : subventions à l'achat, malus minoré voir bonus, perte d'exploitation sur les revenus de l'essence ou du gasoil... Je ne pense pas que cela va durer si ces technologies veulent tuer la poule aux œufs d'or ! Faisons leur confiance pour revenir bientôt sur ce sujet.

En conclusion, demandons à nos experts de réaliser une vraie étude globale qui montre les avantages et inconvénients de chaque option technologique en prenant en compte les effets collatéraux (que Monsieur Carlos Tavarès présente très intelligemment).

Ensuite nous pourrions choisir nos autos, que ce soit pour tous les jours ou pour nos séances plaisir... Encore bravo pour notre mensuel PS : C'est quand le bimensuel ?

**Gérard Leroi - Ingénieur automobile retraité**



## LA VIE EST BELLE !

Fidèle lecteur de votre revue depuis des années, je salue ainsi toute la rédaction pour la qualité et la pertinence de leurs articles dans chaque numéro. C'est un magazine qui respire la passion et qui fait du bien au moral ! C'est une revue qui incite à profiter de nos belles Allemandes sur routes, et circuit, et non de les laisser sous une vulgaire bâche au fond du garage comme un placement. C'est si bon de rouler et de prendre du bon temps, un antidépresseur assurément ! Cela étant dit, je tenais à vous faire part de ma joie au volant de cette très belle 991.2 GT3 Jaune Porsche Racing. La panoplie d'options est très importante : boîte PDK (250), pack Clubsport (M003), repère position 12 heures rouge sur le volant (886), pack carbone intérieur (EKG), sièges baquets (P11), pack Sport-Chrono Plus (QR5), phares LED teintés et directionnels (XEY), ceinture de sécurité Jaune Porsche Racing (XHN) ... Un véritable bijou dont je ne me lasse pas de regarder ! Au Printemps, elle ira effectuer ses premiers tours de roues de l'année sur le mythique circuit du Paul Ricard ! Imaginez donc, une GT3 dans une couleur éblouissante sur l'un des plus beaux circuits et dans l'une des plus belles régions de France, la vie est belle !

**Louis (Nîmes, Gard)**



## " JAMAIS 2 SANS 3"

La première en 2012 : un Boxster 987 jaune vitesse (parue dans votre N° 282 d'août 2014). La deuxième en 2016 : un Boxster 981 PDK 2.7 rouge Indien (parue dans votre N° 302 d'avril 2016). Et voici la troisième, toujours un Boxster 981 GTS PDK et toujours de la couleur Jaune Racing. Ce n'est pas vous cher Marc qui allez me contredire que ce Boxster est une fabuleuse Porsche (et de surcroît en couleur vive mais toujours aussi difficile à trouver dans cette livrée). Je profite de ce courrier pour remercier et saluer Eric Goertz, professionnel indépendant reconnu dans le monde des porschistes (qui a un encart dans les pages occasions de chacune de vos éditions). Eric m'a aidé et accompagné dans ma recherche de ce très beau modèle trouvé en Centre Porsche Allemagne. Merci à lui pour la qualité de son écoute, son professionnalisme et sa très grande connaissance de la marque et du marché, un vrai pro ! J'en profite aussi pour glisser un petit coucou à nos amis porschistes Valérie et Jérôme que nous retrouvons toujours avec autant de plaisir chaque année au "Paradis" de St Tropez. A présent cela commence à sentir bon les beaux jours pour profiter de rouler avec nos Porsche, bonne route et belle saison à tous les amis porschistes. Merci encore pour votre magnifique revue que nous attendons chaque mois avec impatience. Le virus est bien ancré mais quelle belle addiction !

**Patrick / Lyon**

## L'AVENIR DE L'ÉLECTRIQUE ?

Bravo pour l'enquête sur l'avenir électrique de Porsche. Toutefois je ne partage pas tout. "Que vaut une voiture électrique en occasion" ? Nécessairement et quelle que soit la marque, les prix à l'occasion vont dégringoler. Pourquoi ? Parce que, tout simplement, toutes les voitures électriques à énergie stockée (batteries) sont déjà obsolètes dans leur conception même. J'ai moi-même testé l'électrique il y a deux ans avec l'achat d'une Nissan Leaf d'occasion, très récente, en concession. Elle est vite devenue une voiture anxieuse surtout en hiver avec seulement 130 km réels d'autonomie. J'ai aussi vite compris que la technologie des batteries évoluait très rapidement et c'est cette deuxième raison qui m'a décidé à la revendre rapidement. Aujourd'hui, encore plus qu'il y a deux ans, acheter une voiture électrique est une certitude de perdre beaucoup d'argent parce qu'invendable rapidement à l'occasion. Pourquoi obsolète ? Déjà d'autres solutions technologiques sont présentes mais pas encore sur le plan industriel. D'abord, il faut savoir que dans la technologie actuelle des batteries lithium ion il faut un refroidissement liquide pour éviter la surchauffe des éléments, d'où un surpoids dû à l'installation du système de refroidissement et un surcoût financier bien entendu. La technologie du refroidissement solide est déjà effective en laboratoire et permettra de supprimer tous ces inconvénients. LA SOLUTION technologique la plus intéressante existe déjà. C'est celle des super-condensateurs. Plus de lithium mais aluminium et carbone sont nécessaires et recyclage garanti. En plus on supprime tous les inconvénients d'utilisation : recharge ultra rapide, pas plus long que de faire son plein de carburant fossile, et autonomie identique voire plus qu'actuellement avec nos réservoirs à carburants. Et la cerise sur le gâteau, une durée de vie bien supérieure, de 10 à 15 ans contre 8 ans avancés par les constructeurs pour les batteries actuelles et je pense qu'ils sont optimistes. Pour revenir à l'occasion présente il faut savoir que changer un bac de batterie complet coûte environ 6000€ pour la Nissan Leaf que j'avais. Pour info une société française sortira l'année prochaine un vélo électrique "U-Feel" sans batteries avec la technologie des super-condensateurs. Bien entendu il ne faudra pas pédaler pour faire avancer sa voiture, il suffira de recharger avec une prise électrique. Pour terminer, vous dites, à juste titre, dans votre billet qu'on impose l'électrique et c'est ce qui me gêne aussi, tout ça dans un contexte faussement écologique. L'activité humaine pollue, certes, et il faut tout faire pour réduire sa pollution mais la terre est régénérée depuis 4,5 milliards d'années par des règles physiques que ne peuvent entraver l'humain. Il suffit de s'intéresser un peu à l'astrophysique pour comprendre. Nos politiques se servent de cette fausse écologie pour nous faire peur et faire passer des obligations dictées par des lobbies financiers. Pour vraiment terminer, une solution comme le dopage à l'eau pour les moteurs thermiques, essence ou diesel, pourrait être généralisée. Seul BMW l'a adoptée sur sa M4 GTS. On diminue de beaucoup par le fait la pollution et la consommation. Ah mince !! moins de taxes à rentrer dans les caisses, alors ... Bien, j'espère, Marc, ne pas avoir été trop long mais le sujet me passionne !!

**Claude Brissard**