

Place du marché

Il est de coutume d'affirmer que c'est au Techno-Classica que se fait et se défait le marché de l'automobile ancienne et tout particulièrement de la Classic allemande, Porsche en tête. C'est sûrement toujours vrai, la nuance vient de ce que la folle accélération des cotes a visiblement marqué le coup sur cette édition 2017.

Texte et photos Josué Chevrel

Tous les ans au début du printemps, toute la communauté de l'automobile ancienne se donne rendez en Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Pas spécialement pour le paysage soyons honnêtes, ni pour la météo encore aléatoire à la saison. Non, à Essen se retrouvent les collectionneurs automobiles de tout bord, et les exposants qui prétendent faire le marché. Parce qu'il paraît que c'est là que ça se passe. Le Techno-Classica, c'est le salon qui explose toutes les références. Si,

même avec vos meilleurs croquenots, vous faites difficilement le tour des 60000 m² d'un Rétromobile en une journée, alors prévoyez un peu de rab à Essen. Avec plus de 127000 m², le salon fait référence à l'échelle européenne, si ce n'est mondiale. Il est immense! Les constructeurs "locaux" ne manquent pas le rendez-vous non plus et les trois halls principaux accueillent des stands officiels dignes d'un show international, Mondial de Paris par exemple. Par "constructeurs locaux", comprenez principalement ceux qui ont une volonté et un savoir-faire à afficher dans la sauvegarde de leur patrimoine. C'est le cas en particulier de Mercedes-Benz qui déploie un stand phénoménal sur fond noir pour mettre en valeur ses joyaux. À l'extrême opposé (de style, mais dans le hall voisin entièrement consacré au Groupe VAG), Porsche mettait en avant sur fond blanc, et sur un espace conséquent, les compétences de son réseau de "Classic Partners" à travers foison de modèles fraîchement restaurés. Si fraîchement même que la sellerie du cabriolet 356B Carrera 2 bleu était installée mercredi, en live, alors que les premiers visiteurs sillonnaient déjà le stand. L'éventail allait de la presque banale 911T (presque, si ce n'est l'étiquette du tarif, qui fait cher payer le label) à la très exclusive 904 du Centre Porsche Munich, en passant par des 993 Turbo S, 356 Pré-A 53, 911S 2.7 ou autre Speedster 964.

Cette édition 2017 était aussi l'occasion pour la marque de célébrer sobriement les 40 ans de la 928 dont le premier millésime est estampillé 1978. En expo, donc, un trio composé d'un des rares exemplaires de course (928S qui a participé aux 24H de Daytona en 1984), un "éclaté" de démonstration, et le shooting brake vu quelques semaines auparavant à Rétromobile, celui que Ferry Porsche s'était vu offrir pour ses 75 ans en 1984.

Quelques Centres Porsche allemands prennent aussi l'initiative d'exposer des pièces exceptionnelles sur leur propre stand. Celui de Bensberg, par exemple, mettait en vedette une exceptionnelle 964 Turbo S Leichtbau, en se gardant bien d'en afficher le prix – sur demande. Ah, les prix!... Nous avons toujours fait le choix, dans *Speedster*, de privilégier la passion pour l'objet automobile, de causer bagnoles, et de laisser de côté la lecture des étiquettes. Mais le Techno-Classica reste le Techno-Classica, le mètre étalon du marché, et il serait hypocrite de vous laisser croire que nous ne les avons pas regardées, les étiquettes. Même s'il est avéré que les prix affichés représentent rarement la réalité des transactions, leur évolution a toujours été un indicateur de tendance. Vous voulez celle de l'année? Premier constat, c'en est terminé des affichettes rayées de la mention *Verkauf/Sold* avant même l'ouverture au public. Et le coup d'œil aux prix nous a presque rassurés. Personne n'ira prétendre que le marché se retourne comme on a pu le lire par ailleurs, mais l'évolution irrégulière des cotes a pris un violent coup de frein, au point que les prix annoncés ressemblent beaucoup à ceux de 2016...



Le Techno-Classica est l'occasion pour Porsche de promouvoir son savoir-faire dans la conservation de son patrimoine roulant. Ici, les premières étapes de restauration d'une 930.



Une "simple" 911T peut être l'objet de toutes les attentions et retrouver son lustre original.



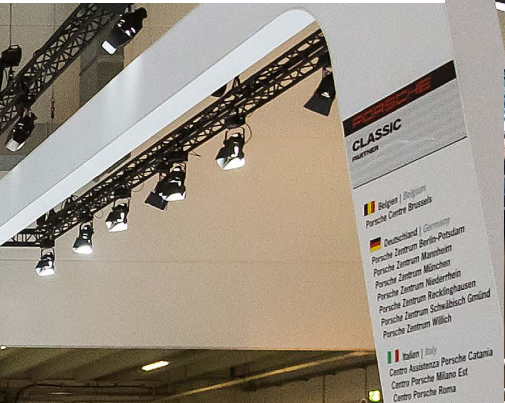
Une "simple" 911T peut être l'objet de toutes les attentions et retrouver son lustre original.



En 1956, Michael May faisait les premiers tests d'un aileron sur le Spyder 550-031.



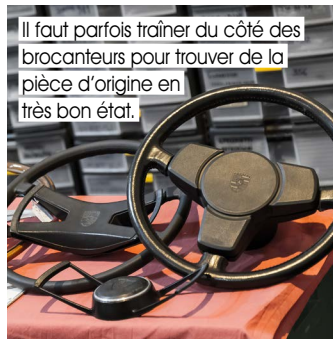
Les clubs Porsche Classic allemands ont leur espace dédié.



Coupé 1500 GS Carrera 1957. Ce genre de 356 vaut 590000 euros!



Économie circulaire en un exemple: fûts d'huile et sacs de café...



Il faut parfois traîner du côté des brocanteurs pour trouver de la pièce d'origine en très bon état.



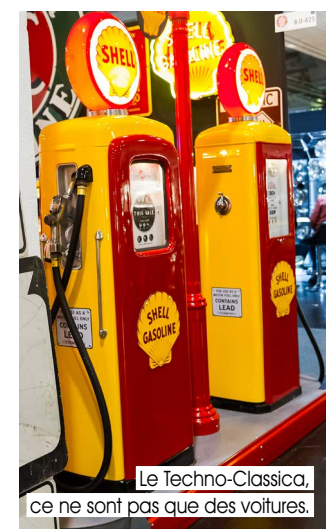
Ce coupé 356A-11 était exposé sur le stand d'Automobilia, le spécialiste rémois de la Classic.



À côté de ce clone de 2.3S/T plus vrai que nature, Franco Lembo proposait aussi une admirable 911T Targa et une 964N/GT.



La Rudge à écrou central, toujours disponible pour 356.



Le Techno-Classica, ce ne sont pas que des voitures.



2017, ce sont les 40 ans de la 928 que Porsche célèbre sur son stand.



Vue sur le stand Reutter...



Sérieusement préparée pour la course (192 ch), cette 911 de 1965 (millésime 66) était affichée 165 000 euros.



L'éventail de Porsche est toujours fort appétissant chez Serge Heitz !

forme de nouveaux enjoliveurs au design affiné. Autour, deux motos du même cru. Le reste est beaucoup plus classique, mais au moins aussi exclusif. On vous avouera un vrai coup de cœur pour le cabriolet 356 pré-A 54 rouge à l'intérieur caramel. Mais on aurait très bien pu se laisser tenter par un Roadster B-T5 ou T6 gris ardoise, un Convertible D noir, ou, soyons fous, le cabriolet Carrera 2 de 62. voire cet autre cabriolet qui ne paie pas de mine mais qui est mû par les 130 ch d'un six à plat... Si vous êtes plutôt 911, vous aviez presque autant de choix, de la SWB de mars 1965 au cabriolet 993, en passant par l'une des premières S Targa (de 1967, donc) ou carrément la 3.0RS.



911 L chez Steenbuck, entre les Alfa et BMW...



Oldtimer Land a préparé cette '66 pour le rallye dans les années 2000. Elle n'a pas vieilli !



Ce qu'on considérait il y a encore peu comme une vieille 964 fait désormais partie des collecteurs convoités à Essen...



SuperPro est pas spécialisé dans le guidage des trains roulants.



911 SC de '79 en état d'origine. 8.000 km et une configuration parfaite... si on aime les jantes ATS !



Beaucoup de travail, mais 39 000 euros !...



Guards Red, Lime Green, Rubystone Red, Maritime Blau, Technicalmate n'a pas lésiné sur la palette.

La tendance était déjà palpable depuis plusieurs mois, elle se confirme. Pourrait-elle maintenant éloigner les purs investisseurs-spéculeurs du marché, et rendre les Porsche aux vrais passionnés qui en ont été progressivement privés ? Parenthèse mercantile fermée...

Cocorico !

Les Porsche à Essen, ce n'est pas seulement chez Porsche, loin de là ! Permettez que nous débutions la visite par les stands qui portent haut les couleurs hexagonales. Chez Art Restoration, Patrick Pugin n'est plus un néophyte. Depuis plusieurs années qu'il est présent, on lui doit d'avoir imposé à un public international l'excellence du savoir-faire à la française. Sous une note teintée d'orange, son stand n'a pas fait défaut. Entre la 911T 2.2 de 1971 en cours de remontage et la 2.7 Targa sublimement restaurée, il démontrait une nouvelle fois le haut niveau d'exigence de la maison.

Deux allées plus loin, Serge Heitz dévoilait les petites évolutions apportées à son concept Hedonic Storm basé sur un Roadster 356C, dont la principale prend la

Dans le hall voisin, Franco Lembo ne manquait pas d'espace non plus ! S'il n'est pas entièrement dévoué à la marque de Stuttgart, le spécialiste rémois connaît bien le sujet et disposait d'un joli panel, rassemblant, entre autres, 964RS, 911T Targa et une évocation fidèle de S/T, ainsi qu'une très belle 356A-T1.

Le défi à Essen, c'est de parcourir tous les halls de fond en comble, sans en oublier aucun, ni même une allée, et sans se laisser duper par ses habitudes. Parce que le salon évolue à chaque édition et que les Porsche sont partout. Cette année par exemple, une surface supplémentaire a été ouverte à l'extrémité des halls habituels. Le négliger, même par inattention, ça signifiait faire l'impasse sur un stand assez extraordinaire. Par sa dimension fort respectable d'une part, par la variété et l'éclat des couleurs d'autre part, mais



Lewy Classic Cars mettait en avant un Speedster 964 fort sympathique... à 264 000 !



La 911 S avec laquelle Don Pike courait en Trans-Am en 1969 au sein du Porsche America Racing Team, restaurée chez Nostalgricar.



AMS Racing fait dans la restauration traditionnelle.



Il manquait encore la capote sur ce cabriolet pré-A "split" en cours de reconstruction, mais le travail est remarquable.



Fraîchement sorti de grange, ce Speedster 356A-T1 semble être né rouge.



Superbe récréation de 2.5S/T qui dévoilait le talent de l'atelier suisse Auto Klassiker.



964 Carrera RS améthyste. Comme dans un rêve...



surtout par le fait qu'il est exclusivement garni de Porsche. Peut-être aussi parce que le spécialiste en question est japonais et qu'il confirme la dimension internationale de l'événement. Imaginez l'impact (ou filez voir les photos) d'un alignement de 964N/GT Rubystone Red, 911 Carrera 2.7 Lime Green, 964 Speedster Maritime Blue ou Guard Red. Et au milieu de tout ça, des 993 Carrera S Pastel Yellow ou Targa Turquoise Blue, 964 Turbo 3.6 Amazon Green ou RS Amethyst. Et de la 911S 72 Tangerine, ou ce duo de 993 Turbo S Arctic Silver. Waouh!

Partout!

Des Porsche partout, ça signifie nécessairement la frustration du pauvre journaliste qui sait déjà sur place qu'il ne pourra pas tout vous montrer, ni même vous en parler. Et la vôtre certainement de ne pas tout voir. Parce qu'elles se comptent par centaines. Ça signifie aussi que le moindre enseigne multimarque a obligatoirement sur son stand de quoi vous aimer, plus ou moins fort selon votre sensibilité. Ici un cabriolet 356 Continental (donc 54) copieusement patiné, là un Speedster 57 "barn find", par ici une 935 JLP, par-là un Jagdwagen militaire. Si ce sont les légendes de la compétition des années 60 et 70 qui vous font rêver, vous aviez tout intérêt à passer par le stand de Jan B. Lühn admirer une des 911R pilotées par Larrousse, une 911RS du Tour Auto 73, une 934, la 924 Carrera GTR "Boss", un

Spyder RS... Si ce sont les configurations atypiques qui vous branchent, c'est chez Axel Schuette que vous allez tomber en pâmoison devant une 930 de 76, jaune Talbot à l'habitacle rouge clair (hellrot), commande spéciale d'époque. Si vous êtes sensible aux "curiosités" (je n'ai pas dit farfelues...), un détour chez Early 911S allait inévitablement vous interloquer: en vedette, un objet présenté comme un designstudio (étude de style) de 1965 sur une plateforme de 911, mais qui ressemble surtout à une mauvaise réplique de Miura... C'était l'anecdote sur un stand qui se veut toujours aussi impressionnant. Manfred Hering est l'un des plus importants restaurateurs de Porsche Classics au monde, et son stand s'en veut la parfaite représentation. Ne serait-ce qu'à détailler les coques Gulf Orange de 964 Turbo S Leichtbau ou hellgrün de 2.4S Targa... Ou les restaurations abouties, 964N/GT mintgrün en tête, entre une

Technicalmate est un spécialiste Porsche japonais qui dispose désormais d'une filiale en Suisse. C'était certainement l'un des stands les plus colorés. Et 100 % Porsche Classic



Sur une superficie démesurée, Porsche exposait le savoir-faire de ses Classics Partners européens.



Chez Axel Schuette, une 930 de février 1976 passée par le Sonderwunsch programm, et un Speedster pré-A 55 matching numbers.



Derrière la 911S de 1967, Porsche Classic expose un échantillon de ses rééditions de pièces.



Les couleurs d'une génération...



Jaune Pastel, moins banal qu'un Polar Silver...



une coque de 356 B Roadster pour présenter son travail de décapage par bain.



Coups de cœur que ce cabriolet de 1954 aux couleurs parfaites!



Passez chez Early 911S, vous en verrez de toutes les couleurs! Mais uniquement des 911 air-cooled.



Spyder Kremer Porsche K8 dans sa livrée du Mans 95.



356 pré-A chez Steenbuck.



C'est une 911 Carrera 3.2 qui vante les qualités des suspensions Bilstein...



Deux des 21 GT Evo de 98 étaient sur le stand de TJ Schmitz.



Porsche Jagdwagen type 597 daté 1958.



La seule des 18 Carrera RS Touring Gulf Blue avec un toit ouvrant. Le prix de l'exclusivité: 625 000 euros!



Pré-A 1954 en vedette chez Vredestein.



Du coupé 356 T6 à la 911 Carrera 2.7 RS Touring en passant par les 911 T ou S, il y a toujours un vaste choix chez PS Automobile.



Cette Carrera RS vert chartreuse sort de restauration chez Jean Lain Vintage.



Il y en avait quelques-unes, des 964 Carrera RS N/GT au Techno-Classica. La couleur fera la différence!



Le concept Hedonic évolue avec de nouveaux enjoliveurs de roues.

Dansk propose quasiment de quoi reconstruire une coque de 911 à partir de rien...



paire de 911 Turbo 3.0, une série de 2.4S et une brochette de 993. L'autre curiosité, elle était sur le stand de Kreisel, petit constructeur germanique qui a intégré les technologies de propulsion électriques dans... une reproduction de Porsche 910! Résultat: l'Exev 910 abat le 0 à 100 en 2,5s, sans un bruit. Mouais!...

En revanche, les créations neoclassic qui attisaient, elles, la curiosité les quelques années précédentes se sont faites beaucoup plus discrètes cette année. Il faut bien reconnaître que l'excellence du californien Singer dans cet art laisse peu de place à d'autres initiatives qui seront difficilement aussi abouties. Il n'y a guère que PS Automobile qui résiste en exposant deux versions de sa 964ST, de 270 ou 305 ch, à des tarifs très étudiés.

Tout l'univers de la voiture de collection se rencontre à Essen, jusqu'au petit brocanteur chez lequel on peut encore trouver la pièce d'époque, mais aussi le fabricant qui réédite de la pièce neuve. Hoffmann Speedster fête ses trente ans et le fait savoir. Plus loin, sur un petit stand badgé Reutter, on a repéré quelques pièces intéressantes comme des boutons de tableaux de bord de 356 refabriqués

Le stand Early 911 S est toujours aussi impressionnant.

C'est une débauche de Porsche à tous les stades de restauration chez le pape du secteur!

à partir de l'outillage originel. Dansk a mis en scène l'ensemble des éléments de carrosserie qui pourront reconstituer un bloc avant complet de 911, ailes comprises. Fuchs avait mis sur un piédestal une pétillante réplique des 930 Targa "rainbow" telles que les préparait BB au début des années 80, équipée des jantes de la marque.

Bref, encore plus grand cette année, le Techno-Classica confirme son statut de rendez-vous incontournable de l'automobile ancienne. Mais vous savez quoi? Le mieux reste encore de vous octroyer une ou deux journées à Essen entre le 21 et le 25 mars 2018 pour juger par vous-même de la démesure de l'événement.

Pour 145 000 euros chez Küke, vous avez le choix entre un clone de 3.0RS ou une 964 Cab de la Police. Et 189 000 pour un cabriolet 356SC 64...



Chez Jan B.Lühn, la 911 R avec laquelle Gérard Larrousse a couru la Ronde Cévénole en 1969...



Chez 901 Classic, 911 S/T 2.3 de 70, 964 Carrera Cup et 964 Turbo 3.3 à l'intérieur magenta...



Quelques semaines après notre shooting, la 934 "3M" de ce numéro était à Essen.



Une 911 Carrera RS Sonauto du Tour Auto '73 chez Jan B.Lühn.

993GT: du lourd chez Girardo & Co, à côté d'une... Ferrari 512S, concurrente des 917!



Un prix élevé sur cette 2.2E Targa, mais la restauration est poussée à son maximum.



"Designstudie" chez Early 911 S. Cette évocation de Miura datée '65 est basée sur une 911 2.0.



Casting presque banal: 935 JLP.



2017 est très Tangerine chez Art Restoration! Mais le spécialiste strasbourgeois a durablement installé la qualité française dans l'esprit du public international.



DP Motorsport, toujours présent dans l'allègement et le backdating.



Une brute à l'état pur: 964 Turbo S Leichtbau de 385 ch.



Chez Fuchs, un Targa BB Rainbow Turboemblématique des eighties.



Carrera 2.7 (rouge) affichée 220 000 euros, la 2.7 RS Touring 73 est à négocier sur la base de 659 000 euros.



PS Automobile est l'un des seuls à disposer d'une offre neoclassic S/T sur base de 964. De 270 à 305 ch.



964 RSR avec 4 000 km!



Tandler, qui produit des engrenages, exposait une 3.0 RSR.