

ENQUÊTE

OCCASIONS: LES PORSCHE LES PLUS RECHERCHÉES

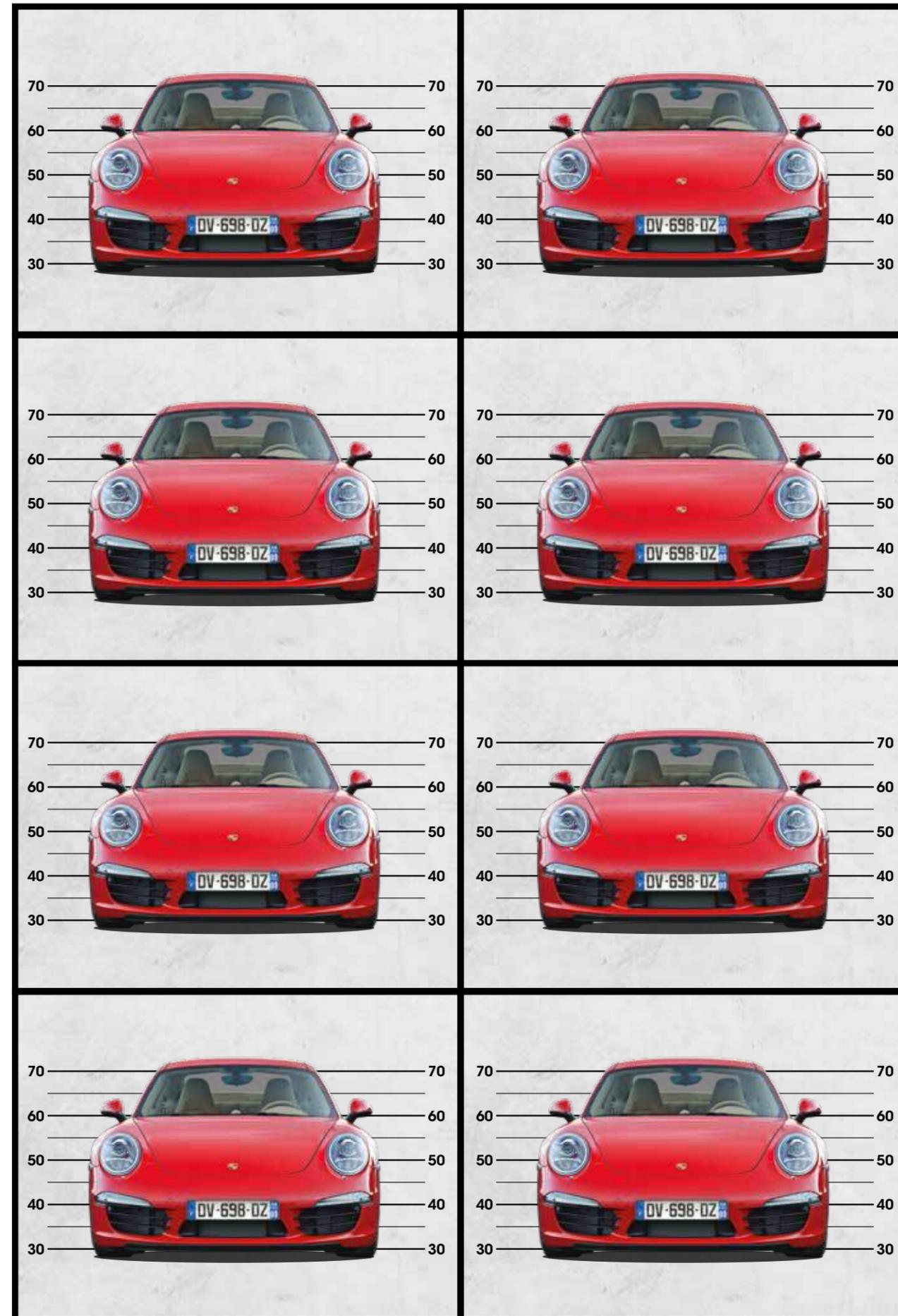
**FACILES À ACHETER ?
UN CHOIX PLAISIR
SIMPLES À REVENDRE !**

A une époque pas si lointaine, tout le monde recherchait une 911 Carrera 3.2. C'était LE best-seller des occasions Porsche. Seulement voilà, le marché évolue sans cesse. Alors aujourd'hui, quels modèles s'arrachent en occasion et pourquoi ? Et avec le recul, est-il rationnel de se tourner vers ces modèles si activement recherchés ?
Tâchons d'y voir plus clair.

TEXTE : THOMAS SCHENCK, AVEC L'AIDE DE MARC JOLY - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Voici encore une engueulade qui restera dans les annales de la rédaction de Flat 6 : au beau milieu d'une journée morne et confinée, toute la rédaction s'est mise à fouiller frénétiquement les sites de petites annonces en ligne, sans trop savoir ce sur quoi nous allions tomber. Et rapidement, ce ne sont pas les voitures mais les chiffres qui ont attiré notre attention. Un petit exemple avec Le Bon Coin : on y trouvait 949 Porsche 997 à vendre, 624 Porsche 991, et 840 Boxster toutes générations confondues. Pouvait-on conclure de ces chiffres que le modèle le plus vendu en occasion est la 997 et que la 991 la talonnait de peu ? En quoi cela

suffisait-il à prouver quoi que ce soit ? Il y a des modèles très demandés qui peuvent être plus rares en occasion, mais le débat était bien posé : il y a dans le monde de la Porsche d'occasion des modèles qui sont plus recherchés que d'autres et qui représentent le plus gros des volumes de ventes d'occasion. Et même si l'idée de dresser un top 10 des Porsche les plus vendues nous semblait alléchante, à la manière d'un top 10 des meilleures ventes d'albums, le fond de notre réflexion consistait à comprendre pourquoi les acheteurs étaient si attirés par un petit nombre de modèles, et si cette démarche était rationnelle. Bon, du coup, faut-il acheter un best-seller ou bien ? Qu'est-ce que cela m'apporte à moi, porschiste, d'acheter un best-seller et pas autre chose ? On y vient, on y vient ! →





1- Qu'est-ce qui fait qu'une Porsche devient un best-seller ?

Vous verrez plus loin dans le corps de cette enquête l'ensemble des modèles qui sont très recherchés par les amateurs, mais pour répondre à cette question, nous nous appuyerons sur l'exemple qui fut le plus redondant au cours de nos échanges : la 997 Phase 2. En s'appuyant sur cet exemple, nous pouvons établir une liste de critères qui permettent de mieux comprendre ce vers quoi les porschistes s'orientent.

/// La fiabilité

En règle générale les Porsche sont très fiables, et il s'agit d'une condition préalable si une Porsche souhaite devenir un best-seller très recherché en occasion. Non pas que les acheteurs soient nécessairement de gros rouleurs. On a même entendu parler d'acheteurs qui ne parcourent pas plus de 2000 km en deux ans avec leur Porsche. Cela étant, ils apprécient de pouvoir compter sur leur Porsche à la moindre occasion, et on les comprend. Qui aimerait mettre 50, 70, voire 90 000 € dans une voiture et savoir que ce sera un calvaire à chaque fois que l'on tourne la clé de contact ? Ce n'est pas trop dans la culture des porschistes.

/// L'esthétique

La beauté d'une Porsche joue également beaucoup dans le fait que les porschistes soient à la recherche d'un modèle. A ce titre, Eric Goertz, gérant du spécialiste PZRO, notait que les amateurs se tournent souvent vers des modèles à l'esthétique très raffinée, quitte à sacrifier un peu (sinon beaucoup) les performances. Il fut un temps pas si lointain où la 993 Carrera 4S était l'un des modèles les plus prisés sur le marché. Dans une certaine mesure, elle demeure aujourd'hui l'une des 993 les plus recherchées, et pas en raison de ses performances. Son esthétique est son principal atout, et cela se vérifie aussi pour une 997 Carrera 4S aux ailes plus larges. Un peu moins performante, peut-être, mais plus belle. Et l'attrait pour la beauté est l'une des rares choses qui soient universelles...

/// Le caractère intemporel

Le design est un des points les plus difficiles à juger, car il est bien souvent le reflet d'une époque. Mais comment juger qu'un coup de crayon n'ait pas vieilli ou qu'un autre, bien qu'ayant vieilli, reste emblématique alors que d'autres ont pris un gros coup de vieux ? Montrez une Lamborghini Miura à dix amateurs de voitures et ils vous diront tous que la ligne est intemporelle. Faites le même exercice avec une Countach, et la plupart vous diront qu'elle sort indéniablement des années 80, mais qu'elle garde une sacrée gueule. Faites la même chose avec une Matra Bagheera (« une quoi ? »), et comment dire... disons que vous aurez moins de succès. En ce qui concerne les Porsche, les amateurs apprécient beaucoup le fait que le dessin d'une 911, sinon de certains Boxster et Cayman, ne vieillisse que très peu dans le temps. Prenez les toutes premières Panamera, difficile d'affirmer qu'elles procurent une émotion débordante. Prenez un Boxster 981, il n'a pas pris une ride malgré ses dix ans. Une 993 Carrera ? La même chose, toujours aussi belle en dépit du poids des années.

/// Elle est plaisante à conduire

Si on achète une Porsche, c'est aussi parce que l'on aime son moteur, son comportement, ses performances. Et aujourd'hui, on constate que les clients recherchent un vrai plaisir de conduire, une sonorité suggestive et du caractère. A ce titre, force est d'admettre que les 718 Boxster et 718 Cayman munis de 4 cylindres turbo peinent à remporter tous les suffrages, à tel point que leur cote s'approche dangereusement de leurs prédécesseurs, les type 981 munis de six cylindres atmosphériques. Les 981 sont certes nettement moins performants, mais ils procurent beaucoup d'émotion.

2- C'est aussi une affaire de budget

Mais le budget entre forcément en ligne de compte lorsque l'on parle de rechercher une voiture ! Si un client rêve d'une 911 mais que son budget s'élève à 45 000 €, le choix sera vite fait, puisque la seule 911 disponible dans cette tranche de prix est la 997 Phase 1. On peut aussi mentionner la 996 Carrera 4S, qui est un peu en-dessous. « Mais comprenez que cela restreint d'emblée les propositions que l'on fera au client. C'est pour cela qu'à mon sens, la notion de best-seller est forcément en rapport avec la notion de budget. » La réflexion de Bertrand Dumarcet, gérant de Virages Automobiles, est on ne peut plus logique, et il n'y a aucune honte à parler de budget. En définitive, c'est un peu comme acheter une maison, on connaît son budget avant de visiter, si bien que l'on ne s'ennuie pas à visiter des maisons à 800 000 € si on n'a que le tiers de ce budget. Il faut donc bien comprendre que même si une petite dizaine de modèles constitue le gros de la demande des clients aujourd'hui, nous aurions pu dresser des listes on ne peut plus complètes de voitures très demandées en fonction du budget. Le Boxster 986 est probablement la Porsche la plus demandée avec un budget de 20 à 25 000 €, mais les spécialistes en vendent très peu. La faute à un prix de vente qui ne permet plus de faire beaucoup de marge, d'autant que le risque pris en garantie est le même que sur une 997 Phase 1 vendue deux fois plus cher. Il était donc difficile de lister tous ces modèles dans nos best-sellers alors que les professionnels n'en vendent que peu. →



3- Est-ce que les best-sellers d'aujourd'hui le seront encore demain ?

Essayons de nous projeter un peu dans le temps : comme nous l'avons mentionné, la 911 Carrera 3.2 a longtemps été la Porsche la plus demandée par les amateurs de Porsche d'occasion. C'était une auto fiable, plaisante à conduire, plutôt jolie, elle tombe pile poil dans les critères d'un best-seller. Le marché a évolué, et s'il existe toujours une demande pour la Carrera 3.2, elle ne provient pas de la même clientèle. La voiture a vieilli, elle devient peu à peu une voiture de collection et elle est d'un usage moins simple qu'une moderne. Si l'on s'en tient à cet exemple, doit-on s'attendre à ce que les modèles les plus demandés aujourd'hui soient les mêmes dans cinq, voire dix ans ? Les 997 Phase 2, les Boxster 981 et les 991 Phase 1 qui représentent les plus fortes demandes des acheteurs aujourd'hui, seront-elles demandées avec la même ferveur demain ? D'après les professionnels, ce sont des modèles qui seront toujours réclamés. Selon Pierre Gay, responsable des Véhicules d'Occasion au Centre Porsche de Vélizy, la cote de sympathie qui entoure ces modèles est importante, et il faut se souvenir que les voitures ont aujourd'hui un statut assez particulier : ce sont des actifs qui décotent peu, que l'on peut quasiment acheter de la même manière qu'une Rolex ou qu'un grand cru. Cela ne rapportera pas d'argent, mais au moins, on pourra se faire plaisir avec et on perdra très peu d'argent à la revente. Dans cette perspective, il y aura bien quelques modèles qui seront toujours recherchés, même si la tendance sera plus favorable aux plus beaux modèles, bien équipés, parfaitement entretenus et avec un kilométrage contenu. Et ces modèles sont appelés à se raréfier avec le temps. Cela étant, bien qu'il semble établi



qu'il existera toujours une demande soutenue pour les best-sellers d'aujourd'hui, on peut émettre un bémol sur le fait qu'ils représenteront toujours la majorité des ventes de Porsche d'occasion d'ici cinq ou dix ans. Le marché aura évolué, et les 991 Phase 1 seront plus accessibles. On peut donc s'attendre à ce qu'il y ait davantage de demandes pour de la 991 Phase 1, et pour de la Phase 2. **Eric Goertz** le remarque déjà, et constate qu'on ne peut aller à l'encontre du progrès : « *J'ai des clients qui viennent pour une 991 Phase 1. Mais finalement, ils se laissent tenter par la Phase 2, car elle est plus performante à tous points de vue pour une différence de budget somme toute assez raisonnable. Le passage au turbo est plutôt bien vécu sur la 911.* » Et comme le signale **Eric Goertz**, on ne regarde plus de films sur une télé noir et blanc. Autrement dit, les demandes des clients suivront inévitablement les progrès technologiques, ce qui signifie que de nouveaux best-sellers émergeront peu à peu.

A l'appui de cette projection, Eric Klein, de First Automobile, anticipe déjà que « *les futurs best-sellers sont les 981 et les 991. D'un point de vue commercial, la 991 est la future 997* » Il constate en effet qu'il y a de cela trois ans, les premières 991 évoluaient autour de 90 000 €. Aujourd'hui, on trouve des modèles intéressants entre 70 et 80 000 €. Soit le prix d'une très belle 997 4S Phase 2 PDK, voire d'une 997 Carrera GTS. La 991 devient accessible, elle est plus moderne, plus performante, et embarque une boîte PDK encore plus pointue. Elle coche également toutes les cases pour devenir une future star. En conclusion, oui, le marché ne cessera d'évoluer, mais cela ne réduira pas forcément la demande pour ces modèles très recherchés aujourd'hui.



4- Un argument de poids : la facilité de revente

Bertrand Dumarcet le souligne à juste titre : l'une des premières questions que l'on pose à l'acheteur d'une Porsche d'occasion est la question de son budget. Inutile qu'un marchand vous montre des Porsche à 70 000 € si vous souhaitez mettre environ 50 000 €. De fait, nous ne sommes pas des millionnaires et lorsque nous achetons une Porsche, l'aspect financier entre en ligne de compte. On est rassuré par le fait qu'une Porsche conserve une valeur financière relativement stable, et même si son utilisation coûte de l'argent (assurance, entretien, essence), sa valeur de revente reste globalement stable. Et avec un peu de chance, elle augmente un peu. Cela étant, comme le signale **Eric Goertz**, « la meilleure des Porsche ne vaut rien si vous n'avez pas d'acheteur en face ». Cela signifie que la valeur de votre Porsche reste purement théorique tant qu'aucun acheteur ne s'est pas manifesté en vous disant « je suis d'accord avec le prix proposé, voici le chèque correspondant au montant demandé. » Et avant de nous prendre pour des fous, dites-vous bien que toutes les Porsche ne se vendent pas en une semaine. Prenons un exemple : d'un côté, une 968 dont la cote se situe aux alentours de 25 000 €. De l'autre, un Boxster 986 S en parfait état dont la cote est sensiblement équivalente. Le Boxster répond à une clientèle beaucoup plus large : on peut le vendre à un porschiste passionné à la recherche d'une sportive accessible, à un nouveau venu dans le monde de la Porsche, à quelqu'un à la recherche d'un bon moteur dans une voiture qui reste moderne et facile à conduire. En revanche, la 968 s'adresse à un public plus restreint : celui des vrais connaisseurs de la marque, qui savent ce qu'ils achètent et qui savent souvent ce qu'il faut vérifier. Et la 968 sera rarement une première Porsche, en trouver une est plus long et plus compliqué.

Pour 25 000 €, vous pouvez donc acheter une Porsche sur un marché où se trouvent beaucoup d'acheteurs, ou un modèle de niche réservé à des connaisseurs moins nombreux et peut-être plus pointilleux. Le jour où vous devrez revendre votre Porsche pour acheter un appartement, créer votre entreprise ou acheter la Porsche de vos rêves que vous venez de trouver par hasard, cette facilité de revente sera plus que bienvenue. Ce n'est peut-être pas pour cela que ces modèles sont si recherchés, mais c'est un argument à garder en tête au moment de l'achat. Et précisons qu'il n'y a aucune arrière-pensée spéculative derrière cela, nous rappelons juste que dans la vie, tout peut arriver, même de devoir vendre sa Porsche en raison d'un imprévu. →



5- Faut-il acheter un best-seller ?

Peut-être est-il nécessaire de préciser ce que nous voulons dire en reformulant notre question : est-il recommandé d'acheter l'une des Porsche les plus demandées, même si je préférerais acheter autre chose ? Les spécialistes que nous avons interrogés peinent à s'entendre sur le fait qu'un effet moutonnier soit à l'origine de la demande des clients. Bien sûr, les conseils de vos amis porschistes ont pu avoir une influence, mais il n'y a pas vraiment de mouvement de foule. Pour répondre à la question, il y a bien des arguments en faveur de ces voitures, mais comme le souligne Pierre Gay, responsable des Véhicules d'Occasion au Centre Porsche de Vélizy, « le meilleur moyen de se planter est d'acheter quelque chose parce que l'on nous a dit qu'il fallait acheter tel modèle ». Et d'ajouter que « la voiture, c'est la liberté, de l'émotion et des souvenirs. » La liberté de se déplacer où l'on veut, l'émotion procurée par la conduite ou le pilotage d'une voiture de sport mythique, et les souvenirs liés aux sorties avec vos amis, votre épouse, vos enfants... Et tout cela nous semble bien plus important que de s'offrir une 991 Phase 1 pour la laisser au coffre et ne pas en profiter, alors que vous auriez peut-être préféré une Panamera GTS pour emmener vos petits-enfants et partir en vacances à la montagne. Oui, il est vrai que la facilité de revente peut être un argument, mais réfléchissez bien aux conditions dans lesquelles vous souhaitez utiliser votre Porsche, cela vous aidera à vous tourner vers le bon modèle pour votre



usage. Eric Goertz résume cela d'une phrase simple : « Faites-vous plaisir avec vos moyens ! » Un Boxster 986 2.7 est une voiture fantastique, inutile d'aller mettre 15 000 € de plus sous prétexte que vous entendez que le Boxster 987 est plus recherché. Prenez grand soin de votre Porsche et il y aura toujours quelqu'un pour vous la racheter.

6- Ces Porsche si recherchées sont-elles de futurs collectors ?

Mettons les pieds dans le plat : collector n'est pas le terme adapté, il faudrait plutôt parler de modèles qui resteront demandés. Eric Goertz se rappelle par exemple des 993 Carrera 4S, 996 Carrera 4S, qui restent appréciées aujourd'hui même si les volumes de ventes chez les professionnels sont désormais plus réduits. Pour autant, ce ne seront pas des voitures de collection au sens premier du terme, c'est-à-dire que les collectionneurs à la recherche de voitures immaculées, avec moins de 5 000

km n'iront pas vraiment rechercher des 997 Carrera 4S Phase 2. Ils iront plutôt rechercher des GT3 RS ou des GT2 RS, qui sont les aboutissements de la gamme en matière de technique et de performance. En sortant de cette optique collection, on peut tout de même se rassurer dans la mesure où, comme nous l'avons dit, ce sont des modèles qui resteront recherchés et appréciés à l'avenir. Mais pour bien vendre, il faudra la proposer au juste prix en fonction de son état et de son kilométrage.



7- Est-ce facile à acheter ?

Paradoxalement, non, ce n'est pas facile à acheter ! Pourquoi ? Parce que tout le monde en veut, ce qui entraîne plusieurs phénomènes :

Il y en a peu à vendre

Les possesseurs de ces autos recherchées savent qu'ils ont entre les mains un modèle plutôt rare, et très apprécié. La conséquence, c'est qu'ils apprécient eux aussi beaucoup leur voiture. Ce phénomène est très significatif avec les Boxster et les Cayman 981, qui sont les derniers munis d'un moteur atmosphérique. Ils n'ont été produits que pendant trois millésimes, ce qui est peu. Les propriétaires de ces modèles les adorent et ne veulent pas s'en séparer. Du coup, l'offre de modèles à vendre est très faible, ce qui ne facilite pas l'achat, d'autant que cela maintient les prix à un niveau assez élevé. Et Nicolas Wack, gérant de Wack Automobiles, signale qu'en raison de la demande, les clients doivent se décider très vite.

Les professionnels ont du mal à s'approvisionner

Dans la mesure où les 997 Phase 2, 991 Phase 1 sont recherchées, les particuliers qui en possèdent une sont tentés par la mise en vente de leur Porsche en direct, sans passer par un professionnel. Par conséquent, les professionnels ont un peu de mal à en trouver, car elles se vendent entre particuliers. Bien sûr, on trouve toujours des autos, mais ce n'est pas si simple.

Les attentes des acheteurs sont très élevées

Comme le résume Eric Klein, les acheteurs arrivent souvent avec ce qu'il appelle des « demandes impossibles ». Par exemple, une 997 Carrera 4S Phase 2 PDK, avec moins de 50 000 km pour environ 60 000 €, et une exigence sur la couleur. Non seulement de tels produits sont rares, mais en plus, le budget du client n'y suffira pas. Acheter une voiture d'occasion est aussi affaire de compromis, et le client devra en faire quelques-uns s'il souhaite tomber sur la voiture de ses rêves. →





8- Les options, ça joue ?

Oui, car nous parlons ici de modèles modernes. Les acheteurs sont à la recherche d'une Porsche dont ils pourront profiter dans le confort, avec un système Bluetooth, un GPS moderne, un régulateur de vitesse et une boîte PDK confortable et performante. Sans revenir sur la longue enquête que nous avons consacrée aux options Porsche dans notre n°350 d'avril 2020, il convient de rappeler qu'un modèle bien équipé aura beaucoup plus de chances d'attirer un acheteur. Nicolas Wack rappelle que les acheteurs se documentent beaucoup avant de choisir le modèle de leurs rêves et leur liste de desideratas comprend souvent un faible kilométrage, un historique clair et certaines options bien ciblées. Tout cela mis bout-à-bout fait que les autos en question deviennent bien plus difficiles à trouver. « Un beau Boxster S 981 dans une belle couleur avec un kilométrage raisonnable va devenir assez recherché. Même un Bleu Nuit n'est pas si simple à trouver. » Et Nicolas Wack confirme que la demande de couleurs originales est très difficile à honorer : « Un Boxster jaune, c'est vendu dans la demi-journée. Ce sont des modèles qui s'adressent à des gens qui veulent une voiture plaisir et à ce titre, ils se laissent tenter par la



couleur. » Il y a donc une vraie demande pour la couleur, demande qui semble ne pas faiblir. Les modèles gris et noirs se vendent très bien également →

EN KIOSQUE MI-JUILLET 2020

HORS SÉRIE : CONSEILS D'ACHAT

FLAT 6
HORS SÉRIE N°2/3

FLAT 6

magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

PORSCHE 911-BOXSTER-CAYMAN

DE 50 000 À 80 000 €

HORS SÉRIE : CONSEILS D'ACHAT - 911-BOXSTER-CAYMAN - DE 50 000 À 80 000 €



M 05385 - 14H - F - 9,90 € - RD



Versions
Equipements
Coups de cœur
Points à vérifier...



Le top 3 des gammes les plus demandées

1 - La 991 Phase 1

Années de production : 2011 – 2015

En bref : Produite de fin 2011 à 2015, la 991 succède à la 997. Plus longue, plus large et plus puissante, elle embarque un moteur atmosphérique dont les qualités seront encensées. Son comportement est irréprochable, surtout pour les Carrera S munies de la suspension PASM. Elle a aussi pour elle d'être la dernière 911 de série à être munie d'un moteur atmosphérique, une vraie machine à sensations. Sa modernité, ses performances, sa facilité de conduite et son moteur atmosphérique en font un must, et cela se ressent sur sa cote qui se maintient plutôt bien. Ces arguments en font une voiture très demandée, d'autant que la 997 commence à vieillir.

▬ Sensations de conduite

Les Carrera

Plus encore que la 997 Carrera, la 991 Carrera "de base" nous avait impressionné lorsque nous l'avions essayée à sa sortie. Deux ou quatre roues motrices (dans ce cas avec les ailes plus larges), coupé, Targa ou cabriolet, son potentiel est énorme. Le nouveau moteur 3.4 respire vraiment fort, et si on lui ajoute l'échappement sport, on ne voit pas ce qui pourrait lui manquer. Pourtant, là aussi, les petites versions sont plus rares, car moins demandées en neuf. Aujourd'hui, en occasion, elles valent pourtant le détour, capables d'aller quasiment aussi vite qu'une 997 S en performances pures, tout en étant plus efficaces en termes de comportement. Oubliez la première impression de trop grande perfection, et laissez-vous porter par cette 911 aussi confortable que sportive, vous ne le regretterez pas !

Les Carrera S

Un des grands points forts de la génération 991 phase 1, c'est leur moteur atmosphérique, le dernier de la lignée pour une 911 non GT. Sur la S, le 3.8 exprime joyeusement ses 400 ch, dans une sonorité qu'on ne retrouvera plus jamais. Très sportive, très rock'n roll. Tout en respectant totalement le confort absolu. Cela permet largement

de compenser la fausse impression d'aseptisation. Le plaisir est là, et bien là. Largement plus produite avec la boîte PDK, nous ne saurions trop vous recommander de la choisir, la manuelle à 7 rapports étant un peu "alambiquée". Les magnifiques nouvelles versions Targa apportent un vrai plus si on aime le principe du toit démontable, mais quelle que soit la version, vous serez enchantés ! La 991 phase 1 ? Un scalpel très épicé !

Les Carrera GTS

Le nec plus ultra de la 911 à moteur atmosphérique, si on exclue bien sûr les ultra-sportives GT3. La 991 GTS phase 1, qu'on la choisisse en deux ou quatre roues motrices, coupé, Targa ou cabriolet, est un must très recherché, qu'on se le dise ! Et sa réputation n'est pas usurpée ! 430 ch, une sonorité de folie, un comportement diabolique, une boîte PDK d'enfer, elle offre un vrai et grand plaisir. Rien que la sonorité est hors normes, avec beaucoup de backfire au lever de pied, et des accélérations rageuses. Le tout enrobé dans un look très sportif, mais pas trop non plus afin de rester dans la catégorie des 911 utilisables au quotidien. Bref, vous aurez compris qu'on aime beaucoup cette version, d'autant plus pour le fait qu'elle soit la dernière d'une longue lignée...

Les modèles recherchés : Modèles Carrera, Carrera 4, Carrera S et 4S, en coupé comme en cabriolet. Les Targa sont moins demandées. Les GTS sont également très recherchées par un public disposant de plus de moyens. **Eric Goertz**, notamment, signale qu'il vend énormément de versions GTS.

Options demandées : La PDK est un must. Sur ces voitures modernes, les acheteurs sont vigilants sur le niveau d'équipement et souhaitent des modèles bien équipés. Échappement sport, intérieur tout cuir, bluetooth, GPS et jantes de 20 pouces sont quasiment impératifs. Il y a une vraie demande pour les couleurs originales, dont le jaune, assez rare.



FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	CARRERA - CARRERA 4	CARRERA S - CARRERA 4S	CARRERA GTS - CARRERA 4 GTS
Type de moteur	6 cylindres à plat atmosphérique, 3,4 litres	6 cylindres à plat atmosphérique, 3,8 litres	
Puissance	350 ch	400 ch	430 ch

L'avis des professionnels

Éric Klein (First Automobile)

Une 991 est une Porsche extrêmement facile à conduire. Elle est vraiment moderne, les clients apprécient. Nous vendons beaucoup de 991 dans les premiers prix. Quelqu'un qui achète une 991 à 67 000 € ne peut pas se tromper, les prix ont déjà bien chuté. Nous avons beaucoup de demande sur de la 991 d'entrée de gamme, même sur des versions Carrera ou Carrera 4. Les modèles que nous proposons à la vente oscillent entre 67 000 € et jusqu'à 89 000€ pour une Carrera S cabriolet. Les premiers prix sont à peu près au même tarif que des 997 Phase 2, donc les acheteurs se posent la question, ce qui est légitime. Il y a même de la demande pour de la boîte mécanique.

Éric Goertz (PZRO)

Les Carrera 4S sont des best-sellers, mais en ce qui me concerne, je constate que la demande a évolué car Porsche a sorti un modèle encore mieux : la GTS. La GTS est la voiture du gentleman driver : l'acheteur type a la quarantaine, il a un enfant qu'il pourra installer à l'arrière. La GTS est adaptée pour le circuit, elle est plus puissante et plus performante qu'une 4S sans verser dans l'inconfort de la GT3. C'est un excellent produit, et elle représente le plus gros de ma demande en 991 Phase 1. J'ai également une demande soutenue pour des Carrera 4S et Carrera S.

Nicolas Wack (Wack Automobiles)

La 997 Phase 2 est une Porsche très demandée et nous avons beaucoup de plaisir à trouver de beaux modèles. Cependant, pour quelques milliers d'€ supplémentaires, vous pouvez avoir une 991. Les acheteurs commencent à se poser la question.

Ghislain Van Hove (Groupe Sonauto)

Une 991 bien placée question prix et équipement part très rapidement. Il faut tout de même signaler que même les Phase 2 se vendent très bien, car l'écart de prix est de l'ordre de 10 à 15 000 €. Une Phase 2 est un peu mieux équipée, plus moderne, plus puissante. Les clients y sont sensibles également.

Les conseils de la rédaction

Même si sa cote se maintient bien, la 991 semble plutôt orientée à la baisse. Nos professionnels le disent, on commence à trouver des modèles sous les 70 000 €.

Rappelez-vous bien que sur une auto moderne comme cela, les acheteurs sont exigeants et veulent des équipements : tout cuir, échappement sport, grosses jantes, boîte PDK font souvent partie de la panoplie indispensable. Nous aurions donc tendance à vous conseiller de privilégier un modèle bien équipé. Non seulement vous en profiterez davantage, mais il sera aussi plus facile à revendre. Un professionnel saura vous aiguiller d'autant que ces modèles rentrent de plus en plus dans le parc occasions des spécialistes indépendants, et il y en a toujours en stock dans les centres Porsche. A ce propos, un lecteur nous a récemment demandé s'il devait privilégier une voiture vendue chez un particulier, ou un modèle à peu près identique proposé en centre Porsche, coûtant plusieurs milliers d'€ de plus. Il faut le répéter, si vous achetez la voiture en centre Porsche, vous n'aurez rien à faire dessus et vous repartirez avec une garantie en béton armé. Oui, c'est plus cher, mais c'est le prix de la sécurité. Si vous connaissez votre sujet et que vous savez ce que vous devez vérifier, rien ne vous empêche d'acheter à un particulier. Dernier point, celui de la boîte de vitesses : tous nos professionnels signalent qu'il existe bien une petite niche d'acheteurs qui veulent de la boîte manuelle. Par conséquent, vous ne serez pas marié avec, car il y a des inconditionnels. On précisera tout de même que 90% des acheteurs sont à la recherche d'une PDK.

Le top 3 des gammes les plus demandées

2 - La 997 Phase 2

Années de production : 2009 – 2011

En bref : Produite entre les millésimes 2009 et 2011, elle est la version remaniée et rafraîchie de la 911 type 997. Il y avait déjà peu de reproches à faire à la Phase 1, il y en a d'autant moins à faire à la Phase 2. Assez proche esthétiquement, son moteur est plus puissant et surtout, elle inaugure la fameuse boîte robotisée PDK à double embrayage. Cela lui fait faire un bond énorme en matière de performance et de modernité, et cela se ressent au niveau de sa cote. La 997 Phase 2 est beaucoup plus chère que la Phase 1 : environ 10 000€ d'écart séparent une Phase 1 et une Phase 2 en moyenne.

/// Sensations de conduite

Les Carrera

Avec 345 ch, elles ont largement de quoi s'exprimer ! Trop souvent déconsidérées, les 997 Carrera phase 2 ont pourtant plus d'un tour dans leur sac, et se suffisent largement à elles même. Avec les options qui vont bien (PASM et PDK, notamment) vous aurez tout des sensations d'une S, avec juste un peu de puissance en moins. Est-ce important ? Non, car on ne peut de toutes façons plus exploiter cette différence sur route... C'est pourquoi les "petites versions", deux ou quatre roues motrices, sont si intéressantes, bien que plus rares. Après tout, 345 ch, c'est 25 ch de plus qu'une 964 Turbo 3.3 ! Ajoutez un comportement parfait (même sans le PASM), une excellente fiabilité, et la possibilité de choisir entre coupé, Targa et cabriolet, sans aucune altération de comportement quelle que soit la version, et si c'était le vrai bon choix ?

Les Carrera S

La 997 Carrera S phase 2 ? Une certaine idée de la perfection ! Une génération (presque) zéro défaut, dont on se plaît à prendre et reprendre le volant. Douce, précise, puissante, performante, il ne lui manque qu'un peu de sonorité. Même en échappement sport, hélas, mais pour le reste, quel bonheur ! En boîte PDK, avec l'indispensable option chronosport, elle devient irrésistible. A recommander, même si la boîte manuelle reste un modèle du genre. Pas étonnant que la 997 S

phase 2 soit autant recherchée, avec elle vous aurez droit à du vrai grand tourisme façon 911, et vous aurez tout mal à ne pas entreprendre des voyages au long cours, tant elle est y incite, surtout en version 4 roues motrices ! Et pourquoi pas avec la Targa et son toit transparent, ou avec un beau cabriolet ?

Les Carrera GTS

Certains disent d'elles qu'il s'agit de petites GT3. N'exagérons rien, les 997 GTS se situent à peu près au tiers du chemin entre une S et une GT3. Un peu plus de chevaux, un look plus sportif, des réglages qui vont bien, et les sensations n'en sont que plus fortes. En très peu de temps, les trois lettres GTS sont devenues synonymes de plaisirs infinis, à tel point qu'on peut affirmer que c'est le meilleur compromis qu'on puisse avoir sur la base de la 997. Sportive, mais pas radicale, affûtée, mais pas pointue, belle sans être excentrique, elle a tout pour elle. Dommage, là aussi, qu'il manque un peu de sonorité, même sur cette version, sinon on ne peut qu'encourager l'achat de ce couteau suisse, capable de tout faire, là aussi en trois versions de carrosseries possibles, coupé, Targa et cabriolet, deux ou quatre roues motrices !



Les modèles recherchés : Toutes les versions sont globalement appréciées, avec tout de même une attirance particulière des acheteurs pour les versions S : Carrera S, et plus encore la Carrera 4S pour ses ailes larges et son bandeau arrière entre les feux. Au niveau des versions Carrera, la Black Edition fait office de valeur sûre. Les coupés et cabriolets, toutes versions confondues, sont recherchés. La Targa est très facile à utiliser, très belle mais reste une voiture de vrais amateurs du modèle. Les GTS sont restées assez chères, ils apportent assez peu pour le supplément de prix réclamé.

Options demandées : La boîte PDK est un must, l'intérieur tout cuir est très demandé lui aussi, tout comme les jantes de 19 pouces. Ensuite, c'est une affaire de goûts, mais il convient de signaler que les clients recherchent des voitures bien équipées. Elles sont à la fois plus faciles à revendre et plus agréables à utiliser.



L'avis des professionnels

Éric Klein (First Automobile)

Nous avons beaucoup de demandes pour la 997 Phase 2, mais le marché devient compliqué. Elles sont souvent assez difficiles à honorer. J'entends par là des versions Carrera 4S PDK à 65 000€ avec une liste d'options très riche et un choix sur la couleur.

Pierre Gay (Centre Porsche Vélizy)

La 997 Phase 2 en boîte PDK représente le plus gros de la demande. Les prix se tiennent très bien, presque trop. C'est un modèle qui a environ dix ans, elle reste moderne mais commence à avoir du charme. Le moteur reste bien sonore, la 997 est performante et avec la PDK, elle est très facile à utiliser. Le plus gros de la demande concerne les Carrera 4S en coupé comme en cabriolet. La GTS est demandée également, mais les prix sont plus élevés. Ce qui justifie la demande pour la 4S ? Elle a le bandeau arrière et des ailes larges, et elle paraît moins ostentatoire qu'une 991. Il faut aussi rappeler que la 997 est très fiable et la PDK reste très moderne contrairement à une Tiptronic qui a vraiment vieilli.

Bertrand Dumarçet (Virages Automobiles)

Si je devais acheter une voiture pour mon stock en sachant que je la revendrai facilement, la 997 Phase 2 ferait partie de mes choix. En phase 2, je prendrais de la PDK comme de la boîte manuelle. La demande est moins forte pour de la boîte manuelle, mais si un client recherche ce type de boîte, je serai le seul à l'avoir, donc cela se vend bien également. Il y a encore des clients qui réclament des boîtes manuelles.

Éric Goertz (PZRO)

Je vends beaucoup de GTS. Le sommet de la gamme Carrera était la 4S, mais lorsque la GTS est sortie, les clients ont vite compris que c'était encore mieux, avec plus de sportivité mais toujours la polyvalence de la 911. D'une manière générale, je vends énormément de 911.

Ghislain Van Hoya (Groupe Sonauto)

Nous pourrions vendre des 997 Phase 2 avant même de les avoir en stock, la demande est énorme. En revanche, il est devenu très difficile de s'en procurer tout en étant compétitif au niveau des prix. Ce n'est donc pas ce que nous vendons le plus.

Les conseils de la rédaction

Rarement une Porsche d'occasion aura si bien tenu la cote. Plusieurs raisons font de la 997 Phase 2 l'une des stars, sinon la star du marché de l'occasion : sa fiabilité, son moteur atmosphérique et sa boîte PDK. C'est la seule Porsche de plus de dix ans qui soit disponible avec cette boîte si moderne. Il n'en fallait pas plus pour que les amateurs de Porsche en veulent une. On l'achète presque comme on achète une Rolex, en sachant que l'on peut en profiter sans perdre trop d'argent dessus. Comme les professionnels le disent, il va tout de même falloir se montrer raisonnable, car il faut compter pas loin de 70 000 € pour un modèle en parfait état en Carrera 4S. Sachez cibler le bon modèle en fonction de votre budget, car mieux vaut une Carrera 4 parfaite dans votre budget qu'une mauvaise Carrera 4S qui ne vous causera que des ennuis. On laisse son ego sur le seuil de la porte

FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	CARRERA - CARRERA 4	CARRERA S - CARRERA 4S	CARRERA GTS - CARRERA 4 GTS
Type de moteur	6 cylindres à plat atmosphérique, 3,6 litres	6 cylindres à plat atmosphérique, 3,8 litres	
Puissance	345 ch	385 ch	408 ch

Le top 3 des gammes les plus demandées

3 - Les Boxster et Cayman 981

Années de production : 2009 – 2011

En bref : Un look d'enfer, un moteur d'enfer, ils ont tout pour plaire. Surtout, il faut bien garder à l'esprit que les Boxster et Cayman 981 ont été produits pendant seulement trois petites années et qu'ils possèdent ce fameux moteur six cylindres atmosphérique que tous les passionnés s'arrachent. Bref, la cote d'amour des 981 est au beau fixe et cela semble parti pour durer. C'était encore l'époque où les Boxster étaient moins puissants que les Cayman. On trouve trois finitions : les 2.7, les S et les GTS, qui sont tous trois très recherchés. Et la boîte mécanique à 6 rapports est elle aussi toujours très appréciée.

/// Sensations de conduite

Les 2.7

La version idéale pour débiter dans le monde de la Porsche ! Une ligne plus agressive que la génération précédente, et un exceptionnel rapport qualité-prix, le tout avec un vrai flat 6 atmo de 2,7 litres qui respire bien, et qui envoie quand même 265 ch, soit plus que le premier Boxster S. Il faut ajouter que le comportement est exceptionnel, avec un équilibre tellement incroyable que certains lui reprochent d'être presque sous-motorisé. Mais qu'on se rassure, il y a largement ce qu'il faut pour s'amuser et se faire plaisir, d'autant que la sonorité est excellente. Doux, sportif, polyvalent, facile à vivre, y compris au quotidien, le Boxster 981 2.7 et son frère le Cayman sont imbattables dès lors qu'on parle de rapport prix-plaisir. Vous hésitez encore ? Arrêtez d'hésiter, et allez de suite en acheter un !

Les S

Ils sont beaux, ils sont performants, ils ont un comportement et un équilibre à faire pâlir de jalousie une 911, ils ont une excellente image, les Boxster et Cayman 981 S sont des Porsche qui font envie, parce que les conduire est un grand plaisir. Le 3.4 atmo sort 315 ch, qui répondent tous présents au moindre coup de gaz, à la fois pour les performances qu'ils offrent, et pour la musique qu'ils envoient sans demi-mesure. Si vous voulez entendre

chanter un bon flat 6, c'est ici qu'il faut venir. A vous de choisir entre l'excellente boîte manuelle à six rapports, ou la PDK, les deux sont parfaites. Idéalement, si vous en trouvez un avec le PASM, ce sera encore mieux, mais le châssis de base est déjà excellent. Le 981 S est celui qui a réconcilié les purs et durs de la Porsche avec la gamme Boxster-Cayman, et c'est justifié.

Les GTS

Si on oublie les versions Spyder et GT4, les Boxster et Cayman 981 GTS font partie des meilleures Porsche qu'on puisse acheter si on se situe sur le plan du rapport prix-plaisir. Véritables jouets pour enfants pas sages, ils vont s'exprimer dans tous les compartiments qui vont apporter le plus de plaisir : un comportement parfait et joueur, une grande sportivité tout en préservant une grande facilité d'utilisation, un moteur sortant 330 ch d'un flat 6 en folie, explosant littéralement dans une sonorité jouant sur tous les registres, ces modèles donnent la banane dès qu'on en prend le volant ! Faites-vous plaisir avec une jolie couleur, offrez-vous le meilleur, allez au bout du rêve, que ce soit en Boxster ou en Cayman, vous allez rentrer dans un autre monde que n'imaginent pas ceux qui ne connaissent pas ces petites Porsche à moteur central.

Les modèles recherchés :

Globalement, tous les modèles sont recherchés par les clients qui apprécient tant les versions 2.7 que les GTS. C'est donc avant tout une question de budget (ou d'équipements) qui fera la différence.

Options demandées : Comme toujours avec les modernes, la boîte PDK, les jantes de 20 pouces et l'intérieur tout cuir remportent tous les suffrages. Et comme pour les 991, les acheteurs semblent apprécier les modèles richement équipés et les combinaisons de couleurs originales.



L'avis des professionnels

Bertrand Dumarçet (Virages Automobiles)

Les Boxster 981 sont très demandés et il y a très peu de voitures à vendre. Un client voulait un Boxster GTS, et nous avons eu un mal fou à trouver autre chose que du blanc. Un modèle affichant 35 000 km coûte encore 72 000€. Toutes les versions 981 sont des valeurs sûres. Il y en a très peu à vendre, c'est le dernier six cylindres et les prix ne bougent pas.

Nicolas Wack (Wack Automobiles)

Je pense que le 981 restera très recherché. Et les prix ont augmenté. A l'époque, il fallait déboursier pas loin de 90 000 € pour s'offrir un Boxster 981 S bien équipé en centre Porsche, donc les modèles bien équipés sont plutôt rares. Un beau 981 S dans une couleur originale avec assez peu de kilomètres au compteur va devenir assez recherché. Même un Bleu Nuit n'est pas si simple à trouver.

Pierre Gay (Centre Porsche Vélizy)

Les 981 restent très chers et décotent peu. La voiture vieillit bien, elle est restée moderne. Ceux qui en avaient les gardent ou changent pour passer sur une 911. Ceux qui veulent absolument un moteur flat 6 se tournent vers le 981, en Boxster comme en Cayman. Il y a peu d'offre et une demande réelle. Un Cayman GTS 981 vaut entre 65 et 70 000 €, cela reste cher. Mais lorsque vous montez à bord, vous en avez vraiment pour votre argent.

Les conseils de la rédaction

Quelle revanche pour le Boxster ! Parfois dénigré, parfois moqué, le Boxster et le Cayman 981 ont mis tout le monde d'accord : un look indémodable, un moteur à la sonorité très plaisante, jamais avare en sensations, les modèles 981 sont devenus incontournables et tout le monde en veut. Toutes les motorisations sont appréciées, ce ne sera encore qu'une question de budget. Attention à ne pas vous jeter sur le premier venu. Les périodes de pénurie sont souvent une source de mauvaises décisions, car on pense devoir acheter le premier que l'on trouve. Gardez la tête froide. Nous n'irons pas jusqu'à dire que ces modèles ne baisseront jamais, il est bien difficile de prédire l'avenir d'un modèle en occasion. Néanmoins, les 981 semblent se positionner comme des valeurs sûres qui en donnent vraiment pour son argent.



FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	VERSIONS 2.7	VERSIONS S	VERSIONS GTS
Type de moteur	6 cylindres à plat atmosphérique, 2,7 litres	6 cylindres à plat atmosphérique, 3,4 litres	6 cylindres à plat atmosphérique, 3,8 litres
Puissance Boxster	265 ch	315 ch	330 ch
Puissance Cayman	275 ch	325 ch	340 ch



A quoi ressemble le marché des modernes à moteurs avant ?

Ce ne sont pas des best-sellers, mais il nous semblait utile de nous pencher sur ces modèles dont, finalement, on sait peu de choses du comportement en occasion. Nos experts ont pris le temps de nous livrer leurs réflexions sur l'état du marché des Macan, Cayenne et Panamera en occasion.

Éric Klein (First Automobiles)

Les Panamera, nous en vendons sur demande. Le marché du Cayenne et du Macan s'est calmé. Nous avions de fortes demandes il y a un peu plus de douze mois, nous vendions presque toutes les configurations de couleurs et de modèles. Aujourd'hui, les clients sont beaucoup plus exigeants. Sous 45 000 €, nos clients sont des particuliers. Au-dessus, ce sont plutôt des sociétés qui font appel à nous.

Nicolas Wack (Wack Automobiles)

Le Macan diesel est un best-seller. C'est une auto très chouette qui ne décote pas trop, en tout cas beaucoup moins qu'un SUV germanique de la concurrence. Le Macan GTS fonctionne bien également. Nous faisons un peu moins de Cayenne, et il faut préciser qu'en vieillissant, le Cayenne peut devenir très cher à entretenir : la suspension pneumatique, le PDCC, ce sont autant de choses qui coûtent cher, d'autant que le Cayenne est une voiture très lourde. Je viens de vendre un Cayenne GTS Rouge Carmin de 2008 à un amateur de 928, il savait parfaitement ce qu'il était en train d'acheter.

Pierre Gay (Centre Porsche Vélizy)

Depuis le déconfinement, je vends très peu de Cayenne et de Panamera. Ce sont des voitures assez sensibles à l'effet nouveauté : lorsque la Sport Turismo est sortie, les clients voulaient de la Sport Turismo. Depuis la sortie du Cayenne Coupé, les clients recherchent du Cayenne Coupé. De fait, les véhicules d'occasion souffrent un peu. Les clients sont très intéressés par les modèles hybrides, et les gros rouleurs sont toujours attirés par les Cayenne Diesel.

Ghislain Van Hoyer (Groupe Sonauto)

Nous enregistrons une demande soutenue pour les Cayenne Coupé Hybrid. Le problème est que la demande est essentiellement orientée vers le neuf qui n'est plus disponible avant 2021. Si nous laissons notre client repartir avec cette déception, nous ne faisons pas notre travail. Il est donc de notre responsabilité de nous procurer des véhicules de direction avec 5 000 km, ou des occasions très peu kilométrées afin d'orienter nos clients vers ces modèles. Le financement par le biais de leur société reste avantageux et nous parvenons à satisfaire la demande en animant le marché de l'occasion. Le marché des Panamera est moins dynamique.

le cas particulier des 992 d'occasion

Ghislain Van Hoyer est responsable des achats de véhicules d'occasion pour trois Centres Porsche : Roissy, Lille, Lyon, et le Centre Service Porsche de Montélimar. Toutes ces entités constituent le Groupe Sonauto. Ghislain Van Hoyer constate une forte demande pour les 992 d'occasion, pour une raison assez singulière : les acheteurs de véhicules neufs sont passablement refroidis par le malus de 20 000 € sur les voitures neuves. Pour cette raison, les clients privilégient les modèles d'occasion. Comme le signale Ghislain Van Hoyer, tout acheteur d'une voiture qui n'a jamais été immatriculée sur le sol français doit s'acquitter d'un malus correspondant à l'année d'immatriculation du véhicule. Dans la mesure où le malus pour l'année 2019 était de 12 500 € environ, et qu'il dépasse 20 000 € pour les modèles 2020, les acheteurs privilégient les modèles 2019. Il y a donc une demande soutenue pour les 992 du millésime 2019.



Remerciements

Nous tenons à remercier tous les professionnels qui ont accepté de participer à cette enquête :

Pierre Gay, Responsable Véhicules d'Occasion du Centre Porsche Vélizy (78)

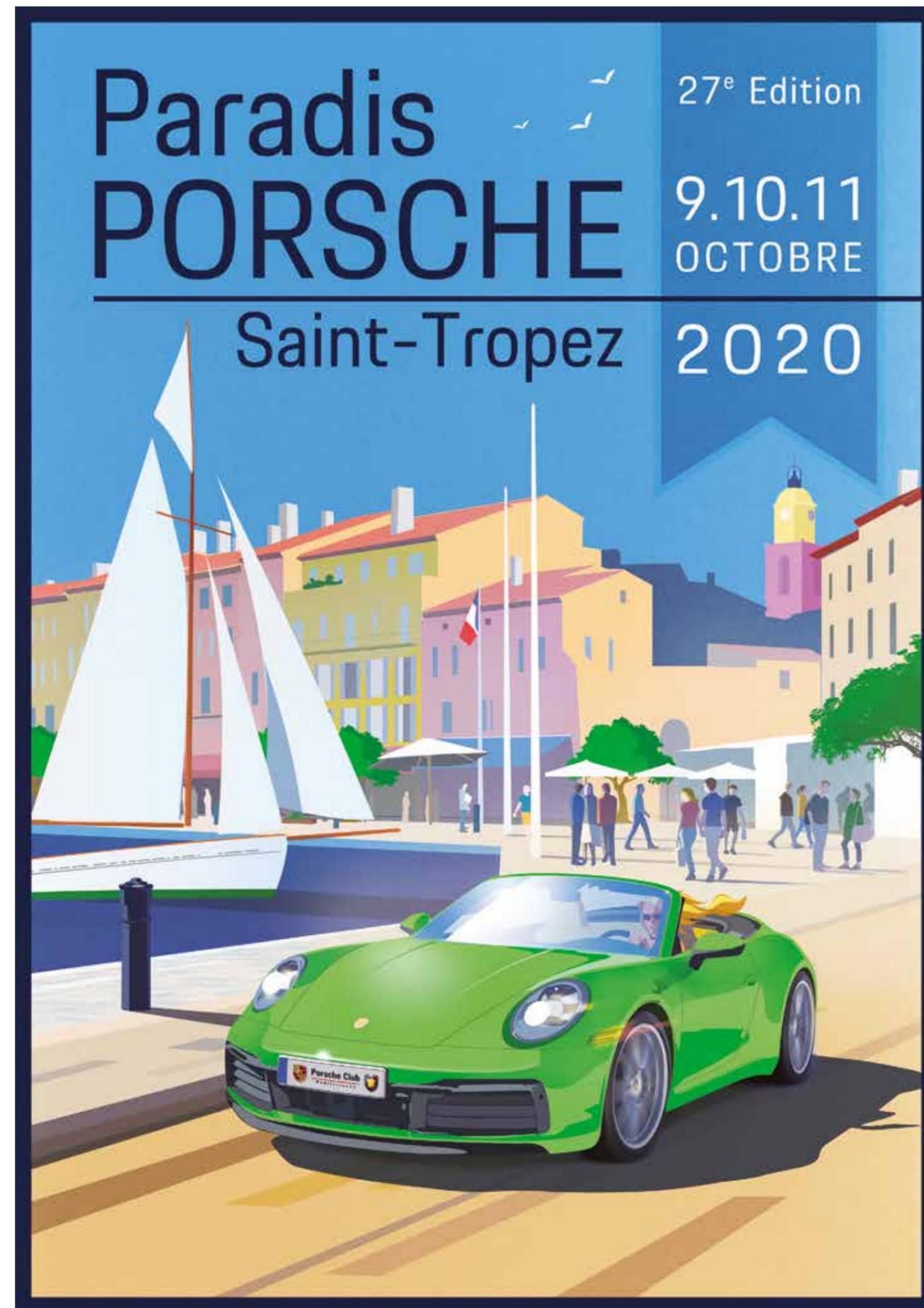
Nicolas Wack, Gérant de Wack Automobiles à Haguenau (67)

Bertrand Dumarcet, Gérant de Virages Automobiles à Courbevoie (92)

Eric Klein, Conseiller Occasion chez First Automobile à Strasbourg (67)

Eric Goertz, Gérant de PZRO à Vigy (57)

Ghislain Van Hoyer, responsable des achats Véhicules d'Occasion du Groupe Sonauto (Centres Porsche Roissy, Lille, Lyon, Centre Service Porsche Montélimar)



INSCRIPTIONS À SUIVRE AU MOIS DE JUILLET SUR
WWW.MEDITERRANEE-PORSCHECLUB.FR