



Limited Edition

TROP D'ABUS ?

Depuis toujours, le constructeur de Stuttgart propose des séries limitées, on se rappelle par exemple les « Jubilé » sur base de 3.2 lancées en 1988, ou encore la série « Millennium » en 2000 élaborée à partir d'une 996 Carrera 4 ou bien la rarissime 997 « Sport Classic » produite à seulement 250 exemplaires. Mais depuis quelques années, il semblerait que notre marque fétiche multiplie ses séries spéciales. Le trop serait-il devenu, dans ce cas, l'ennemi du bien, la réponse de nos experts !

Afin de planter le décor, j'ai demandé à **Didier Laurent**, journaliste spécialisé depuis 29 ans, et membre du jury de la voiture de l'année, de nous apporter son éclairage sur ce phénomène : « Il y a déjà de plus en plus de nouveaux riches dans le monde et ils veulent forcément une voiture différente, quelle que soit la marque. Chaque constructeur de prestige propose d'ailleurs son département de personnalisation comme « Porsche Exclusive » à Stuttgart, ou bien « MSO » pour McLaren Special Operation, chez le constructeur britannique, etc... Et cette recherche d'exclusivités est encore plus vraie chez Bentley, ou Ferrari. Ça c'est la

première des choses, et puis dans un second temps, il faut différencier, ce que je qualifierais de séries limitées purement marketing, et celles qui offrent de vraies évolutions mécaniques. En gros, le constructeur peut faire une série anniversaire ou évocation avec une couleur spéciale, comme par exemple la 992 Targa Heritage Edition. Là on joue sur la veine historique de la marque, mais l'auto n'a aucune spécificité technique qui la différencie d'une autre 992 Targa 4S, c'est juste de la peinture et de l'équipement, facturés à prix d'or. Ensuite, il y a des séries plus radicales où là le constructeur en offre vraiment plus, comme la fameuse 997 GT3 4,0 litres qui était l'ultime évolution de la GT3 RS avec un moteur spécifique qui faisait 500 ch, contre 450 ch ! Enfin, plus →

Facturée 40.000 euros de plus qu'une « simple » 911 Targa 4S au moment de sa commercialisation en 2020, la Targa Heritage Edition s'inspire des codes esthétiques des premières 911, et même de son aïeule 356. Elaborée uniquement sur la génération 992, elle est limitée au même nombre d'exemplaires.



Lancée comme un champ du signe de la génération 991, cette Turbo S Exclusive Series aura été limitée à 500 exemplaires et malgré les rumeurs de fortes spéculations lors de sa présentation en 2017, la cote ne semble pas s'être affolée depuis !



Le coup de cœur de Grégory Limited Edition, trop d'abus ?

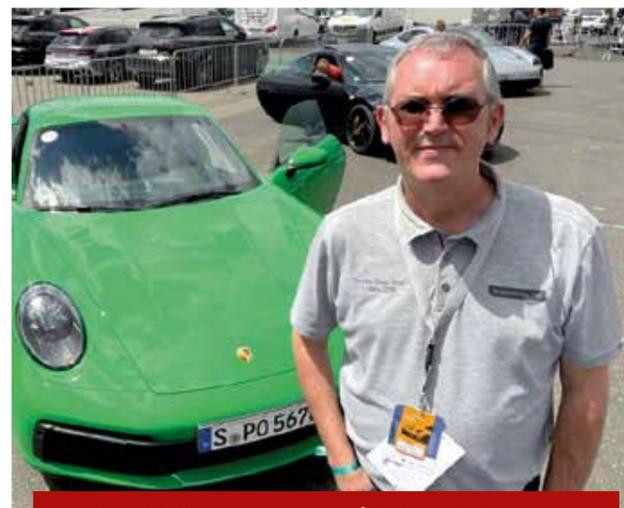
largement, la série limitée est, depuis longtemps, une astuce marketing pour créer du neuf dans une gamme qui n'a pas forcément de nouveautés. Ça permet de l'animer assez facilement et en plus c'est une véritable cash-machine ».

Ok, on cerne mieux l'opportunisme du constructeur qui répond à la fois à une attente du marché et qui en profite pour gonfler astucieusement son carnet de commande.

Mais est-ce que cela fonctionne vraiment auprès des acheteurs ? Demandons à Patrick B., collectionneur depuis plus de 20 ans et véritable amateur de belles autos et notamment de Porsche. **Patrick B. :**

« Cela fait 40 ans que je suis les 911, et ça fait en gros une bonne vingtaine que je les collectionne, même si je ne me définis pas comme un collectionneur. J'ai effectivement la chance d'avoir de très belles autos, mais pour moi, le plaisir est avant tout de rouler avec. Pour répondre à ta question sur la multiplication des séries spéciales, cela dépend vraiment de ce que l'on cherche. Par exemple si tu es, comme moi, un amoureux des mécaniques

issues de la compétition et des 9000 tours, tu te tournes naturellement vers les GT3. Je les ai quasiment toutes eues, alors dans un esprit de collection, t'es obligé d'avoir la 997 RS 4 litres ! C'est LE Graal, avec seulement 600 autos fabriquées et j'ai la chance d'avoir la numéro 97. Là, tu as tous les ingrédients du collector avec plein de spécificités et bien sûr un moteur fantastique qui marche très tôt dans les tours, je suis amoureux de ce modèle. Alors quand je vois Porsche sortir une 992 Safari, là je me demande ce que l'on fait avec ça, et puis si l'on parle des Targa Heritage, c'est juste une peinture et des stickers. Personnellement, ce n'est pas vraiment collector, mais il y a forcément des clients. Par contre, la 992 ST s'annonce, elle, grandiose avec une auto encore allégée par rapport à une GT3 Touring et avec des solutions techniques propres au modèle, et d'ailleurs, j'en ai commandé une ! Le vrai collector doit apporter quelque chose de plus qu'une simple auto produite en série limitée avec une peinture et quelques équipements supplémentaires que tu peux avoir en option ». D'ailleurs, permettez-moi, une petite parenthèse si vous le voulez



Eric Goertz fait partie de ses spécialistes de la marque qui arrive toujours à vous débusquer une configuration étonnante, et au fil des années, il en a fait, l'une de ses spécialités !



Didier Laurent, journaliste spécialisé et grand amateur de Porsche, vit avec ses filles, Clémence et Clarisse qui conduisent toutes les deux sa 4S cabriolet en conduite accompagnée, histoire d'être sûr que le virus de la marque soit correctement transmis.

bien, sur les listes d'options qui ne cessent de croître, remarque faite lors de ces interviews par **Didier Laurent** : « Hormis le prix des Porsche qui a augmenté de façon déraisonnable, aujourd'hui une 911 correctement équipée vaut aux alentours de 150.000 euros contre 100-110, il y a moins de 10 ans, mais la grande nouveauté, c'est le panier moyen d'options qui a littéralement explosé. Les catalogues sont devenus des bouquins, et de temps à autre, je m'amuse à aller sur le configurateur maison, et je suis médusé par l'infini des possibilités. Alors oui, cela répond encore une fois à l'augmentation de capacité de personnalisation souhaitée par le client mais en arriver à proposer un essuie-glace arrière en option, je trouve ça vexant et un peu limite. Si vous achetez une Peugeot 508 PSE, vous aurez de série, une sellerie alcantara avec surpiques vertes. Chez Porsche, on vous laisse le choix, mais tout cela est payant, avec la possibilité de rajouter des ceintures vertes par exemple, de mettre de l'alcantara sur le pavillon, et plein d'autres choses, mais rien n'est gratuit. Bilan : le panier moyen d'options sur une 997 en 2007 était de moins de 20.000 euros, aujourd'hui, on est plutôt à 35.000 euros. Et attention, à ne pas se tromper, car à la revente, certaines options sont indispensables, comme le Pack Chrono, l'échappement Sport, ou le cuir intégral ». Cette parenthèse étant fermée, revenons à cette pléthore de « limited Edition » et demandons son avis à **Eric Goertz**, grand spécialiste Porsche indépendant depuis 25 ans : « Si on remonte dans le temps, les séries limitées ont toujours existé, mais c'était à des dates clés, c'est un peu comme pour nous, on fête plus facilement ses 50 ans avec ses amis, que très rarement ses 49 ans. Mais, maintenant ce qu'il faut comprendre, c'est que la marque est dans le business. On est passé d'une société familiale à une multinationale cotée en bourse qui pense naturellement à faire des sous. Et donc ils sortent autant qu'ils peuvent de séries spéciales car il y a une forte demande aujourd'hui. En Belgique, on retrouve une série limitée 992 « Jacky Ickx » bleu nuit et pour les US, ils viennent de sortir l'America Roadster en argumentant que c'est en hommage à une 356, et il y a plein d'autres exemples. Mais j'y vois deux effets pervers, premièrement les gens vont être perdus si ce n'est pas déjà le cas, et à force, même les collectionneurs vont s'arracher les cheveux. Ensuite, le deuxième effet, c'est que certaines séries passent parfois totalement inaperçues, si je vous parle de la 991 Endurance Racing Edition sortie en 2016, personne ne s'en souvient et à la revente, il n'y aura pas



Pour la plupart des spécialistes et amateurs, la 997 GT3 RS 4 litres est l'archétype du véritable collector car le ramage est à la hauteur du plumage, et elle apporte l'ivresse que l'on attend d'une auto exclusive, si vous en avez une, gardez-la précieusement et sachez que vous êtes un sacré petit chanceux !

forcément de surcote. Ou encore une 991 Turbo S Exclusive Edition, ça valait 300.000 euros et aujourd'hui, ça se vend sous le prix de départ, donc n'espérez pas de plus-values. ». Alors, il y a donc bien sûr cette sempiternelle spéculation qui frappe la marque Porsche depuis de nombreuses années mais qui devient aujourd'hui problématique pour certains porschistes qui ne peuvent plus accéder à l'objet de leurs désirs car les prix s'envolent. La réponse de notre amateur éclairé, **Patrick B. :** « Déjà, comme je le disais plus haut, je ne me considère pas comme un collectionneur, car selon moi, sa première motivation aujourd'hui, c'est de gagner de l'argent à la revente. C'est d'ailleurs, un phénomène encore plus ancien chez Ferrari où l'on a une sorte d'obsession des faibles kilométrages, quitte à faire du mal à sa voiture. Car une auto qui roule 200 km par an, c'est une voiture qui tombe en panne, si tu décides de partir avec en week-end. La logique de ce genre de clients, c'est de placer du liquide en solide, et si l'on regarde les scores des ventes aux enchères de tel ou tel modèle, on voit nettement les tendances, mais là on est très, très loin de la notion de plaisir d'utilisation que je place au centre de ma démarche. Du coup, ses séries limitées peuvent pour certaines bénéficier parfois d'un effet de levier spéculatif mais vous serez obligé de la laisser au garage et de ne pas rouler avec, et là à mon sens, ça ne rime plus à rien ». Un phénomène qui fait d'ailleurs réagir de façon assez énergique **Eric Goertz** : « Il y a 30 ans, on achetait une Porsche 50.000 euros, on la revendait 40 après quelques années à son volant et beaucoup de plaisir, et ça ne choquait personne. Sauf que depuis peu, les gens achètent une auto 60, et ils veulent la revendre derrière 70 ou 80 ! On a l'impression de revendre un livret de caisse d'épargne, et moins un objet de plaisir. J'ai l'impression qu'une grande partie des clients sont devenus aujourd'hui des marchands, et Porsche surfe aussi là-dessus ». Cette spéculation existe, c'est un fait mais elle peut s'avérer parfois très volatile lorsque la série limitée n'est plus aussi exclusive qu'elle ne l'était comme nous le rappelle **Didier Laurent** : « L'un des exemples récents, les plus parlant concerne la 911 R ressortie avec la génération

991 et développée sur une base de GT3. Lancée sur l'année 2016, elle était l'unique « GT3 boîte méca » au catalogue à ce moment-là. Et comme, elle était limitée à 991 exemplaires, la demande a explosé, et il a été impossible pour Porsche de servir tous ses clients, et cela a généré de sérieux mécontentements. Il y a eu derrière un énorme phénomène spéculatif, le prix de base était de 193.000 euros mais certains exemplaires ont dépassé les 500, voir 600.000 euros. Du coup, Porsche a sorti derrière la Touring pour calmer le jeu, et les cotes artificielles des R se sont écroulées. Aujourd'hui, elles valent à peine 350.000 euros, ce qui demeure très au-dessus du prix de départ, sauf pour ceux qui les ont payées 500.000, du coup il faut quand même se méfier de la spéculation qui d'ailleurs, selon moi, a commencé aux Etats-Unis, ils ont ça dans leur ADN ».

Alors oui, il y a clairement ce phénomène spéculatif, et un peu d'opportunisme de la marque de créer davantage de séries spéciales, mais il y a aussi un marché qui grossit et même si Porsche a considérablement augmenté sa production depuis la génération 996, les demandes n'ont jamais été aussi fortes pour certains modèles comme



Notre Ami et grand amateur de la marque, Patrick B. n'hésite pas à utiliser dans toutes les conditions possibles ses autos à commencer par sa RS 4 litres ou bien son 991 Speedster avec lequel, il revient d'un petit rallye balade dans les Cévennes !

Le coup de cœur de Grégory Limited Edition, trop d'abus ?

La nouvelle 911 Sport Classic est le deuxième pétale de collection Heritage Design, qui devrait à terme en compter quatre. Cette édition est limitée à 1 250 exemplaires et elle est signée par Porsche Exclusive Manufaktur ! En plus du look de 2,7 RS, le moteur reçoit un gros boost avec 550cv et surtout une boîte méca. Le prix est lui aussi conséquent à près de 273.000 euros, hors malus !



nous l'explique **Eric Goertz** : « Porsche est comme un restaurant, qui peut recevoir 100 clients par jour mais il en a 150 qui se présentent devant sa porte pour avoir une GT3 RS, ils ne peuvent pas faire que des GT3 RS, car elles leur coûtent chères à construire à cause notamment des taxes européennes d'émission de CO2. Du coup, ils doivent aussi produire des Taycan afin de faire un équilibre carbone s'ils ne veulent pas être lourdement pénalisés, et donc la rareté commence là ! Et c'est à mon avis là-dessus qu'il faut se tourner, certaines de ces séries qui ne sont pas décrites comme série limitée, principalement les RS, sont les véritables « collector ». D'ailleurs la nouvelle 992 GT3 RS, avant même de sortir, et vu le contexte difficile de production à cause de la pénurie de certains composants, est d'ores et déjà l'objet de tous les désirs et sa cote risque d'être phénoménale. C'est un peu comme chez Rolex, si tu désires la dernière Daytona, tu vas devoir attendre

et surtout acheter d'autres montres pour être sûr d'en avoir une, et ce phénomène ne cesse de s'accélérer dans l'automobile de luxe ».

Pour avoir un véritable collector, il ne suffit donc pas forcément de créer une petite série, et d'y adjoindre en plus quelques équipements spécifiques. Ce serait trop facile et puis objectivement, il est tout à fait possible de rajouter à partir de l'immense liste d'options, certaines coquetteries et de faire d'une belle Carrera 4S, une auto différente des autres, mais cela n'en fera pas pour autant un vrai collector. Pour cela, il manque la vraie exclusivité, ce petit plus qui en fait une machine véritablement à part, et cela passe forcément par une mécanique spécifique, et des solutions techniques encore plus abouties, ajoutées par l'usine. C'est la différence entre une série limitée et la série spéciale... et ça fait et fera toute la différence, à plus au moins long termes. ●

Vous prenez une 992 GTS cab et vous lui mettez une teinte bleue hyper sympa et deux, trois petites coquetteries en plus, et vous obtenez une 992 America Edition, limitée à seulement 115 exemplaires pour toute l'Amérique du Nord. Autant vous dire, qu'elles sont déjà toutes vendues !



Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à
Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,
victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.

boutique en ligne
www.fernandbachmann.com
#fernandbachmann



SCAN ME