

Bienvenue au club des Porschistes !

Une Porsche n'est pas une voiture ordinaire. Plus solide que les autres grandes sportives, plus accessible qu'on le croit. Un rêve de gosse. Ceux qui l'ont réalisé forment une petite confrérie. Conseils pour les rejoindre.

Le passage à l'acte est typiquement masculin et, en général, tardif. Si les enrégés sont parfois trentenaires, la plupart de ceux que nous avons rencontrés ont succombé à plus de 45 ans : une fois les enfants élevés, ils ont enfin troqué le monospace familial pour la Porsche de leurs rêves. Dominique est représentant de commerce, Philippe chef d'entreprise, Eric dentiste, Etienne retraité, Grégoire ingénieur dans une SSII, Franck mécanicien chez BMW... Tels des hommes du milieu, ils parlent un jargon compris des seuls initiés où il est question de «grenouilles» pour désigner les voitures aux phares exorbités, mais aussi de «SC», de «3,2 litres», de «964» ou de «993», qui sont autant de versions de la mythique Porsche 911.

Tous n'avaient évidemment pas les moyens de signer un chèque de 81 116 à 138 524 euros, tarif catalogue, pour quitter la concession au volant d'une 2 + 2 neuve (deux places à l'arrière mais uniquement pour les moins de 5 ans...). Alors, ces néomordus se sont offert une occasion, pour une somme allant de 13 000 euros (c'est le prix d'une Citroën C3) à 42 000 euros (moins qu'une C6). Moyennant quoi ils ont fait leur entrée dans le très sélect club des Porschistes, avec ses codes dignes de ceux des propriétaires de

Harley-Davidson : en se croisant sur la route, on se salue toujours d'un appel de phares ; en discutant au bord d'un circuit, on se tutoie. Et cela, quelle que soit son histoire, comme si cette voiture abolissait la lutte des classes. «Personne ne snobe personne, un ouvrier parle d'égal à égal avec un patron», s'étonne encore un néophyte. Avec ses deux journaux («Flat 6» et «RS»), ses sites de fans comme Club911.net ou Type911.org et ses quarante-cinq clubs d'aficionados, la passion des allemandes sportives réunit tout un petit monde où l'on se refille l'adresse d'un bon mécano ou les coordonnées d'un copain qui revend un modèle rare. Si l'envie vous prend d'entrer dans la confrérie, voici quelques conseils qui vous aideront à vous y intégrer.

Avant d'acheter, quelles précautions faut-il prendre ?

Pour les purs et durs, il n'y en a qu'une : la 911. Depuis l'enfance et leur première Dinky Toys, ils vouent une passion exclusive à ce coupé doté d'une mécanique 6 cylindres à plat (flat-6), posée en porte-à-faux à l'arrière du châssis. Né en 1963 sous le crayon de «Ferry» Porsche, il a été réinventé de A à Z, bloc-moteur compris, à cinq reprises, tout en conservant strictement le look d'origine qui a fait son succès. Pour les fans au budget plus modeste, le cons-

tructeur s'est autoplagié en dessinant les Boxster et Cayman, dont le flat-6 est, cette fois, en position centrale arrière. En revanche, les passionnés écartent les anciennes Porsche à moteur avant, jugées moins authentiques. Quant aux 4 x 4 Cayenne, ils suscitent éventuellement le respect, jamais la passion. Au moment de partir en quête d'une 911, gardez cependant la tête froide, en respectant cinq principes. 1. Se fixer, après avoir accordé ses rêves à son budget, sur un ou deux modèles, pas plus, afin de concentrer la recherche. 2. Voir beaucoup de voitures, les comparer et, surtout, ne pas se précipiter. 3. Retoquer impitoyablement tout vendeur qui ne présente pas un carnet d'entretien à jour, tamponné par une concession Porsche ou un garage spécialisé, avec toutes ses factures de réparation. 4. Consulter la cotation qui fait référence : celle du journal «Flat 6»,



LE CAS DE DOMINIQUE MARONI, PROPRIÉTAIRE D'UNE 993 TARGA

Prix d'achat : 45 000 euros en décembre 2003

Achetée à la concession de Strasbourg, cette 993 Targa de 1997 à l'intérieur cuir brique n'avait roulé que 80 000 kilomètres. Depuis, sa cote s'est maintenue et devrait même grimper.

Entretien : 700 euros par an en moyenne

Depuis le rachat, elle a subi trois révisions en concession (880 euros) et deux contrôles de la géométrie avant (300 euros). Et elle a déjà brûlé 6 pneus Continental (1 260 euros).

Assurance : 870 euros par an

Dominique Maroni s'assure chez Patrick Vales, un agent AGF de Saint-Raphaël (Var), spécialisé dans les Porsche. Son contrat tous risques le limite à 9 900 kilomètres par an.

Adhésion au club Porsche : 150 euros par an

Notre Porschiste dépense 3 000 euros par an en sorties (2 par mois). Un week-end au circuit Paul-Ricard avec sa femme lui coûte 600 euros ; 4 jours en Sardaigne, 1 200 euros.

REMY DELUZE POUR CAPITAL



VRP pour les lunettes Laguiole et Zenka, ce quinquas de Bando (Var) fait aussi 45 000 kilomètres par an au volant d'une Mercedes.

mise à jour tous les mois. «Mais n'hésitez pas à payer 2 000 à 3 000 euros de plus que la cote pour une occasion nickel», conseille Rocco, un mécano spécialisé dans la voiture de sport. 5. Ne pas se laisser dissuader par un kilométrage élevé, les Porsche étant depuis un demi-siècle les voitures les plus durables du monde (récemment encore, elles ont été classées numéros 1 par le cabinet JD Power pour la fiabilité, devant Lexus, Honda et Mercedes). Une 911 avec 150 000 kilomètres au compteur sera dans le même état qu'une autre allemande de luxe ayant trois fois moins vécu. «Une Porsche, c'est fait pour rouler», martèle le journaliste et essayeur Gérard Cayeux.

Où trouver une bonne occasion sans se ruiner ?

Inutile d'aller chercher votre voiture dans un petit boui-boui en Allemagne, vous risquez de vous faire refiler un «saucisson» (une 911 à problèmes), alors que la France dispose d'un marché de l'occasion abondant et dynamique (45 000 immatriculations, dont un quart change de mains tous les ans). Pour une voiture récente, faites le tour des concessionnaires. Le réseau revend ses bolides âgés de moins de 9 ans, après un examen minutieux et une éventuelle remise en état, avec une garantie en béton : «Porsche approved». Ce label renchérit les occasions de 10 à 20% par rapport à la cote «Flat 6». Mais les concessionnaires, qui ont une image à défendre, sont généralement fiables.

Si vous achetez en dehors du réseau (ce sera notamment le cas pour une voiture de plus de 10 ans), soyez vigilant : certains revendeurs sont indécents, et c'est un euphémisme. Adressez-vous donc en priorité à la vingtaine de garages dont nous donnons les adresses sur notre site Internet, Capital.fr. A défaut de trouver votre bonheur dans le stock de l'un de ces revendeurs, vous pourrez mettre sa passion à contribution en lui demandant de chasser à votre place. Pour ce

Suite page 128 ▶

Les clubs Porsche proposent des virées sur circuit

► Suite de la page 127
faire, certains réclameront une commission (1 000 à 2 000 euros), mais la plupart s'en passeront, surtout si vous laissez entendre que vous leur confiez l'entretien de votre nouveau jouet. Autre méthode pour dénicher un bon revendeur: contacter l'un des 45 clubs de fans de la marque, dont la liste exhaustive est publiée dans chaque numéro des deux magazines spécialisés.

Enfin, épluchez les annonces de particuliers, mais, dans ce cas, soumettez impérativement la voiture proposée à l'avis d'un professionnel, comme l'exigent d'ailleurs beaucoup d'assureurs. Les garages conseillés par Capital dressent un diagnostic assez complet pour 75 à 150 euros. Le client peut aussi s'adresser aux experts automobiles spécialisés dans la marque: pour 100 euros plus le déplacement, le cabinet EA de Christian Huet met l'acheteur en contact avec l'un de ses 100 correspondants en France, tous formés par ses soins à détecter d'éventuels accidents habilement maquillés: compteur kilométrique «rajeuni», moteur ayant tourné en sursrégime, carrosserie camouflant des points de corrosion...

Où négocier une assurance à un tarif abordable ?

En entendant le mot «Porsche», votre assureur va lever les bras au ciel. Puis annoncer un tarif démentiel. «Le mien me demandait 4 000 euros par an», s'étrangle un conducteur, qui n'avait pourtant jamais connu un seul pépin en vingt ans. Pour assurer sa «grenouille» (une 3,2 litres de 1985), il s'est donc tourné vers un spécialiste de la marque. Plusieurs cabinets fran-

çais se sont en effet aperçus que les Porschistes étaient des gens raisonnables, qui bichonnent leur véhicule, le font dormir à l'abri des voleurs et des vandales, et ne roulent pas comme Schumacher. Bref, ils ont beaucoup moins de sinistres que la moyenne. Surtout, évidemment, ceux qui laissent leur bolide au garage. Pour eux, une police à moins de 100 euros, qui donne le droit de rouler mais n'offre aucune garantie, suffira. Les autres pourront s'adresser au cabinet Jean-Jacques Tolède, à Royan, qui accepte tout conducteur de plus de 30 ans affichant au moins 40% de bonus. A Wissembourg (Bas-Rhin), Christophe Mérian accepte même les jeunots, pourvu qu'ils n'aient pas de malus, sur une base forfaitaire de 8 000 kilomètres par an. Leurs tarifs? Respectivement 799 et 940 euros, en «tous risques», pour une 993 Carrera 2 conduite par un quinquagénaire sans sinistre. Et 774 à 1 082 euros pour un Boxster S de 2001. Enfin, la Matmut, sponsor d'une écurie qui engage deux Porsche aux 24 Heures du Mans, offre aussi des prix intéressants.

Faut-il aller dans un garage officiel pour l'entretien ?

Evidemment, quand on a patienté vingt ans avant de s'offrir son bolide, pas question de le confier au premier Midas venu. Entretien dans l'une des 38 concessions de la marque, votre Porsche tournera comme une horloge. Mais gare à la facture, car ces garages «officiels» sont bien plus chers que les indépendants spécialisés.

Ainsi, pour une révision des 20 000 kilomètres, comptez 700 euros dans le réseau (le double pour celle des 100 000), mais jusqu'à deux fois moins chez leurs concurrents. «Nous, on ne fait pas payer le hall en marbre et le gars du showroom en costard», expliquent Eric et Florent, en salopette maculée. Traduction: leur garage, l'Autosiaste à Courbevoie (Hauts-de-Seine), facture l'heure de main-d'œuvre 63 euros TTC, contre plus de 100 pour la concession voisine de Leval-

lois-Perret. En outre, ces petits garagistes achètent les pièces d'origine directement auprès des fabricants (Sachs, Bosch...) et pratiquent donc des tarifs inférieurs de 30% à ceux en vigueur dans le réseau: 400 euros pour un changement de plaquettes, 1 300 pour les amortisseurs, 1 800 pour un embrayage. Et ils n'ont pas leur pareil pour vous remettre une carrosserie en état. Un petit choc ou un coup de pied enfoncé votre portière? Le «débosselleur» s'en chargera. Du grand art: armé de ses ventouses et de ses tiges, il opère sans démonter l'élément meurtri. Sans coup de matraque non plus au moment d'établir la

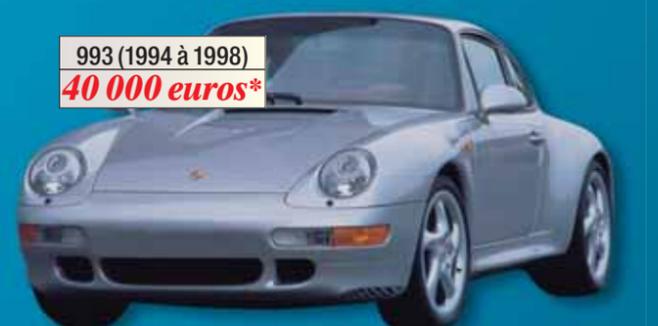
douloureuse... Depuis dix ans, Porsche fait toutefois beaucoup d'efforts pour rendre ses factures comparables à celles des marques généralistes. Ainsi, l'entretien d'un Boxster ne revient pas plus cher que celui d'une berline Volkswagen ou Peugeot. De même, le prix des pièces a baissé de moitié sur les modèles postérieurs à 1997, dont la production est désormais aussi industrialisée que chez les constructeurs de grandes séries: 372 euros pour un capot de 996, contre 952 pour son aînée, la 993. Les bricoleurs peuvent commander eux-mêmes des éléments de carrosserie, ailes ou pare-chocs, les phares et les clignotants, 30% moins chers, auprès d'équipementiers comme Rose Passion ou Jean Buser. En

SIX PORSCHE D'OCCASION



911 SC (1978 à 1983)
16 000 euros*

La plus abordable des 911, mais gare aux traces de rouille
Avec ses 204 chevaux, cette puissante 3 litres est délicate à manier sur route mouillée et freine très mal. C'est ce que les connaisseurs appellent une «classic». Même si la tôle Porsche est galvanisée depuis 1976, beaucoup de SC sont bouffées par la rouille. On en trouve toutefois de très saines, avec 150 000 kilomètres au compteur, à partir de 13 000 euros et jusqu'à 29 000 pour un cabriolet. L'entretien: une vidange par an, même si on roule peu.



993 (1994 à 1998)
40 000 euros*

Une Porsche de puriste, la dernière refroidie par air
Superbement galbée, d'une extraordinaire fiabilité et d'une finition parfaite, redoutablement efficace sur route grâce à un essieu arrière exceptionnel, la dernière Porsche refroidie par air est l'une des plus recherchées. Pas étonnant, donc, qu'elle cote entre 33 000 et 58 000 euros, en simple Carrera 2 et 4, avec plus de 100 000 kilomètres. Méfiez-vous de son air sage: des cylindrées de 3,6 et 3,8 litres développent entre 285 et 300 chevaux.

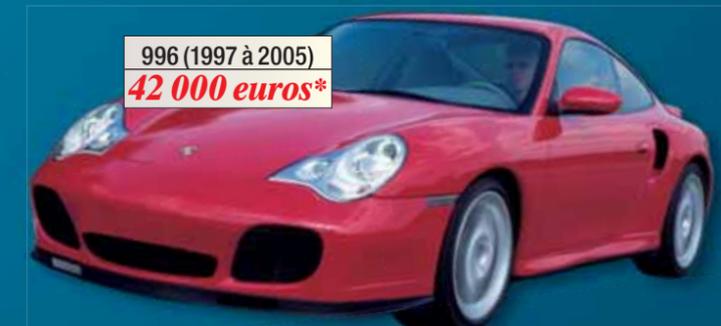
*Prix moyen sur le marché français de l'occasion pour un modèle en bon état.

AU PRIX D'UNE PEUGEOT OU RENAULT NEUVE



911 3,2 l (1983 à 1989)
25 000 euros*

Un monstre increvable, mais réservé aux as du volant
Ses 231 chevaux peuvent la pousser à 240 kilomètres-heure, sa mécanique basique en fait la plus endurante et la plus fiable des «classics». Mais attention: la tenue de route de cette sportive spartiate (pas d'ABS, de direction assistée, de climatisation ni même de chauffage digne de ce nom) reste très aléatoire. Il est donc conseillé d'apprendre à la piloter, surtout sur route mouillée. On en trouve de très propres à partir de 17 000 euros et jusqu'à 31 000 pour un cabriolet.



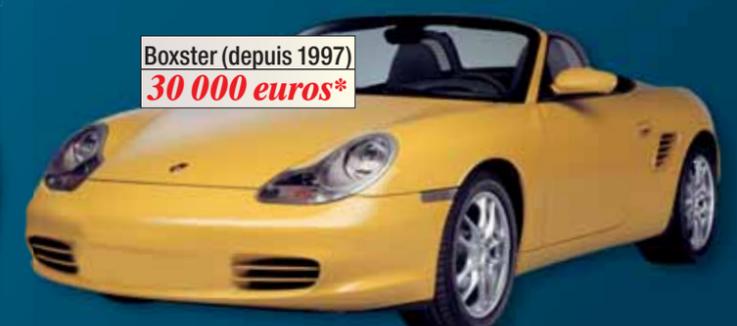
996 (1997 à 2005)
42 000 euros*

Son électronique rattrape toutes les erreurs de conduite
Lancée en 1997 pour concurrencer les coupés Mercedes et BMW, cette première 911 refroidie par eau est presque un véhicule grand public. La première génération (3,4 litres, jusqu'en 2001) est accessible à partir de 33 000 euros. La seconde se négocie à environ 50 000 euros. Ne vous laissez pas effrayer par son défaut de jeunesse: quelques moteurs ont été victimes de «la mort subite» (culasse cassée), mais très peu. Et son entretien n'est pas très onéreux.



964 (1989 à 1994)
27 000 euros*

La Carrera 2 ou 4, première Porsche moderne
Ses phares saillants la désignent comme la dernière des «grenouilles». Ses pare-chocs, déjà intégrés à la carrosserie, en font aussi la première 911 moderne. De même que sa direction assistée, qui la rend plus facile à conduire. Préférez la Carrera 2, la 4 roues motrices étant encore rudimentaire. Pas chère, elle se négocie entre 19 000 et 33 000 euros pour un modèle de concours. Attention toutefois aux taches d'huile, pour cause de joints un peu portés sur les fuites.



Boxster (depuis 1997)
30 000 euros*

La petite sœur de la 911 au prix d'une familiale de série
Le premier châssis (celui de la 2,5 litres vendue jusqu'en 1999) présentait le meilleur compromis au monde entre confort et efficacité. Aussi fiable qu'une 911 et collée à la route, cette stricte deux-places au flat-6 central arrière (jusqu'à 3,2 litres) se conduit comme un kart, s'entretient comme une Clio et ne coûte pas plus en réparations qu'une Peugeot. Les moins chères partent à 20 000 euros, mais comptez 30 000 euros pour un Boxster S de 252 chevaux.

PHOTOS: DA

revanche, attention aux pièces mécaniques contrefaites en Chine ou en Corée. Achetées pour trois fois rien sur Internet, montées par des margoulins, elles cassent à tous les coups...

Quels sont les avantages d'adhérer au club Porsche ?

Les 20 clubs Porsche de France liés au réseau et les 25 indépendants accueillent quelque 4 500 adhérents, pour une cotisation d'environ 150 euros par an. Chacun organise jusqu'à une dizaine de sorties par an, la plupart touristiques, mais aussi sur des pistes, où les pilotes passent des heures à écraser

le champignon et à négocier des chicanes. Une journée au circuit du Luc, en Provence, ou sur celui de Croix-en-Ternois, dans le Pas-de-Calais, coûte dans les 100 euros. Président du Club RS de France, Jean-Claude Bonhomme se souvient avoir atteint les 320 kilomètres-heure sur le circuit Paul-Ricard. Deux jours sur cette ancienne piste de F1 coûtent environ 750 euros, comme à Magny-Cours ou à Dijon.

Attention cependant au budget pneus. Sur une Porsche, ils ne tiennent guère plus de 20 000 kilomètres, en moyenne. Mais, à l'issue d'un week-end de piste, ils seront bons à changer. Songez à faire vos emplettes sur place: les fabricants de gomme,

présents sur ces circuits, facturent un modèle standard 200 euros pièce, deux fois moins cher qu'en concession. L'opération reste cependant onéreuse, surtout avec les Carrera 4 (quatre roues motrices), dont il faut veiller à changer les quatre pneus simultanément, sous peine de créer des désordres capables d'endommager la boîte de vitesses. Pour limiter les frais, d'autres clubistes se contentent donc de faire les châteaux de la Loire en meute. Ou de grimper un col pyrénéen peu fréquenté à 80 kilomètres-heure. Cela suffit à donner des sensations, surtout quand, au volant d'une voiture plus banale, on hésiterait à dépasser le 50 à l'heure.

Etienne Gingembre ♦

Nos bonnes adresses et nos petites annonces sur www.Capital.fr

Tenté par une 911, ou toute autre voiture de caractère? Foncez consulter nos petites annonces, en partenariat avec Top Cars, pour trouver l'occasion de vos rêves. Capital.fr publie aussi la liste des meilleurs garages indépendants pour entretenir sa Porsche sans se ruiner, établie avec cinq journalistes auto et un club Porsche, ainsi que celle des experts et des assureurs spécialistes de la marque.