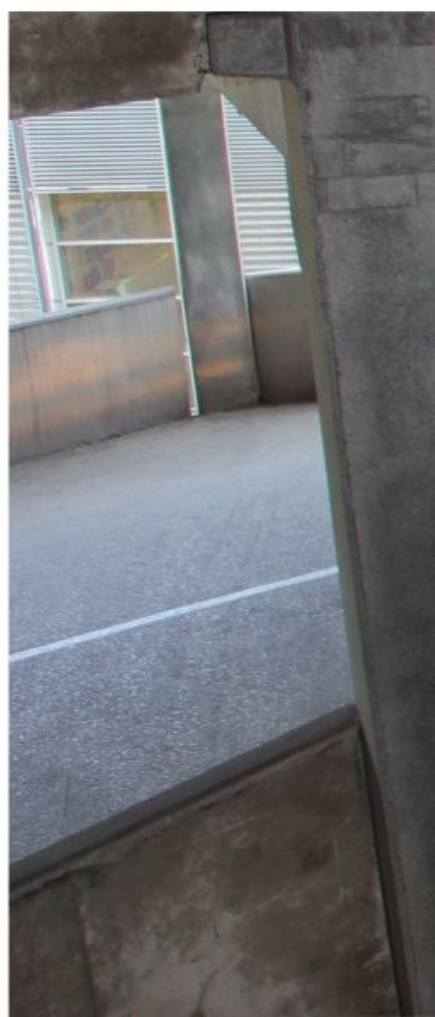




VENTE PORSCHE
Vendredi 12 mai 2017 - PARIS

ferdinand
TOUTES LES PORSCHE CLASSIQUES

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES





SOMMAIRE

LOT

- 01 • PORSCHE BOXSTER 2.7 TYPE 986 #2003 // P. 6
- 02 • PORSCHE 968 ROADSTER TIPTRONIC #1994 // P. 7
- 03 • PORSCHE 928 S4 #1989 // P. 8
- 04 • PORSCHE CARRERA 3.2 #1985 // P. 10
- 05 • PORSCHE 997 CARRERA S #2005 // P. 12
- 06 • PORSCHE 911 CARRERA 3.2 #1989 // P. 14
- 07 • PORSCHE 944 ROTHMANS (N° 12/100) #1984 // P. 16
- 08 • PORSCHE 993 CARRERA 2 #1993 // P. 17
- 09 • PORSCHE 911 2.7 S TARGA #1974 // P. 18
- 10 • PORSCHE 911 3.0 SC « FERRY PORSCHE » #1982 // P. 20
- 11 • PORSCHE 964 TURBO 3.3 #1991 // P. 22
- 12 • PORSCHE 911 TURBO 3.3 #1984 // P. 24
- 13 • PORSCHE 996 TURBO S #2005 // P. 26
- 14 • PORSCHE 964 CARRERA 2 « TURBO LOOK » #1994 // P. 27
- 15 • PORSCHE 911 3.0 SC #1981 // P. 28
- 16 • PORSCHE 993 CABRIOLET « ROADSTER » TIPTRONIC S #1996 // P. 30
- 17 • PORSCHE 964 TURBO 3.3 #1991 // P. 32
- 18 • PORSCHE 930 TURBO 3.0 #1976 // P. 34
- 19 • PORSCHE 911 2.4 T #1972/73 // P. 36
- 20 • PORSCHE 356 C #1964 // P. 38
- 21 • PORSCHE 964 CARRERA RS #1992 // P. 40
- 22 • PORSCHE 911 COUPÉ 2.4 S #1973 // P. 42
- 23 • PORSCHE 930 TURBO #1989 // P. 44
- 24 • PORSCHE 964 SPEEDSTER TIPTRONIC #1994 // P. 46
- 25 • PORSCHE 911 T 2.0 #1968 // P. 48
- 26 • PORSCHE 997 GT2 CLUBSPORT #2008 // P. 49
- 27 • PORSCHE 911 CARRERA 3.2 « POLICE » #1986 // P. 50
- 28 • PORSCHE 964 CARRERA RS #1992 // P. 52
- 29 • PORSCHE 911 T 2.0 #1968 // P. 54
- 30 • PORSCHE 911 SC PRÉPARÉE TYPE 953 #1982 // P. 56
- 31 • PORSCHE 993 TURBO #1997 // P. 58



PORSCHE BOXSTER 2.7 TYPE 986 #2003



Lorsque Porsche lance le Boxster, en 1996, Wendelin Wiedeking, alors patron de Porsche AG, tente un quitte ou double à haut risque. En effet, l'entreprise est alors exsangue et l'on se demande déjà quel géant automobile allemand ou américain la rachètera. Si bien que, cette « petite 911 », qui partage de nombreux éléments avec la future 911 de la génération 996 qui suivra en 1999, porte tous les espoirs de la marque comme ceux des porschistes du monde entier. Il faut dire que cette « petite 911 à deux places » ressemblait jusqu'alors à un serpent de mer, refaisant surface régulièrement pour disparaître sans prévenir, au gré des luttes d'influence qui agitaient Porsche. Mais, cette fois, elle est devenue indispensable, tant le reste de la gamme apparaît vieillissant et en fin de potentiel commercial.

À sa sortie, le Boxster est jugé attrayant par la clientèle et par les magazines spécialisés et, surtout, il ne coûte pas trop cher. Son succès est immédiat et les listes de commandes s'allongent dans le monde entier. Les seuls reproches qui lui sont alors adressés concernent la qualité des matériaux employés dans l'habitacle, jugés indignes de la tradition Porsche. Certes, mais ils permettent d'en faire un modèle très rentable. Se taillant une belle réputation

de solidité et de voiture d'été sans chichi, le Boxster évolue au fil des ans. Il adopte un 2.7 de 220 ch en 2000, année qui voit aussi l'apparition de la version S de 254 ch, équipée des freins de la 911. Notre exemplaire est l'un des derniers de la série 986, immatriculé le 5 décembre 2003, juste avant le lancement de la deuxième génération, baptisée 987. Il affichait 47 800 kilomètres lorsque son actuelle propriétaire l'a acquis, le 1^{er} décembre 2012. Il en affiche aujourd'hui un peu plus de 64 850 km certifiés, ce qui demeure très peu pour une voiture de près de quinze ans d'âge.

Il s'agit donc d'une auto utilisée avec soin et parcimonie par ses deux propriétaires successives et qui se trouve dans un état de présentation remarquable. Côté équipement, il est doté d'un intérieur cuir bleu foncé - piqué des logos Porsche sur les sièges -, de la climatisation, de l'autoradio CD Porsche d'origine ainsi que de jantes et de pneumatiques en très bon état. Le prochain contrôle technique est prévu pour le début du mois de mai, juste avant la vente. La voiture a toujours été abritée en box fermé et sa peinture d'origine est parfaite, dépourvue de coup ou de rayure.

Estimation : 14 000 - 17 000 €

PORSCHE

968 ROADSTER TIPTRONIC

#1994



Trois petits millésimes : c'est, grosso modo, le temps que Porsche a accordé à la 968 pour convaincre. Il s'agit - et de loin - de la carrière la plus courte pour une Porsche de production. Et, pourtant, la 968 représente l'aboutissement d'une lignée intelligente et particulièrement efficace. Issu de la 944, elle-même dérivée de la 924, ce coupé à la ligne et à la dynamique très équilibrées n'eut finalement pas le temps de s'imposer. Il faut dire qu'en 1994, il se trouvait face aux très modernes et ambitieuses 993. Alors, bien que doté de moteurs extraordinaires (son 3.0 est la moitié du V8 des 928), il n'a guère convaincu. Même le qualificatif de « plus gros quatre cylindres au monde » n'a pas suffi. Son designer, Harm Lagay, avait pourtant bien senti qu'il fallait rompre avec les lignes de la 944, qui renvoyaient à une autre époque. Il fit de celle qui devait initialement s'appeler 944 S3 une toute autre auto, que Porsche baptisa finalement 968.

Techniquement, les grands principes sont préservés : moteur à l'avant et boîte de vitesses à l'arrière. Dans cette configuration atmosphérique (la version turbo ne fut qu'anecdotique), elle délivre 240 ch pour une belle valeur de couple à 31,1 mkg. Elle bénéficie aussi de la nouvelle technologie Variocam de calage variable des

soupapes, qui permet de bénéficier de ce couple important sur une plage de régimes très large.

L'exemplaire proposé à la vente provient des États-Unis et possède une histoire intéressante. Ce serait le modèle exposé sur le stand Porsche du Salon de New York 1994 et il aurait appartenu au comédien Lee Majors (*L'Homme qui valait trois milliards*) avant que sa propriétaire suivante ne l'inscrive dans une foule de concours où il a raflé de nombreux prix. Les coupes et plaques de ces victoires sont livrées avec la voiture, tout comme ses documents de bords et le certificat d'authenticité de Porsche USA. À noter qu'il s'agit d'une version roadster dotée de l'option « rear seat delete », très prisée aux États-Unis, qui condamne les places arrière pour ménager un coffre intérieur et un espace de rangement fermant à clé. La voiture est en parfait état de présentation, intérieur comme extérieur, et n'a jamais subi le moindre accident. Son compteur affiche moins de 135 000 km et elle se trouve dans son état et sa patine d'origines à 100 %.

Estimation : 25 000 € - 30 000 €

PORSCHE

928 S4

#1989



Souvenez-vous : lors de son apparition en 1978, onze ans avant la naissance de cette version S4, la Porsche 928 avait conquis le monde entier par son audace stylistique et s'était même vue attribuer le titre prestigieux de « Voiture de l'Année 1978 ». Elle séduisait par son architecture Transaxle (moteur à l'avant et boîte de vitesses à l'arrière reliés par un long arbre), bien sûr, mais surtout par sa ligne incroyable, toute droite sortie d'un film de science-fiction. Position de conduite, forme des sièges et du hayon, tableau de bord futuriste, roues étonnantes, console centrale se prolongeant entre les sièges arrière... Tout avait été pensé pour surprendre. Et ce but était atteint !

Seul problème : son modeste 4.5 V8 de 240 ch (à peine plus que le six cylindres d'une 911 SC d'alors) allait bientôt attirer sur elle toutes les critiques : gourmande, peu puissante, dotée d'un V8 « pour Américains », etc. Malheureusement, tout cela était vrai et trahissait la destination première de ce projet : l'Amérique. Là-bas, emboitant le pas de la petite 924 qui avait fait un vrai malheur, la 928 allait connaître un authentique succès commercial. Étrangement, celui-ci ne dura réellement que six ans, avant que le modèle ne retrouve des couleurs sur les autres marchés de

Porsche, notamment en Europe, avec ses versions 5.0 et plus. La raison ? De ce côté-ci de l'Atlantique, on attendait bien plus de noblesse mécanique et de performances de cette grosse Porsche. Si elle bénéficia d'une longévité record, de 1978 à 1995 en version GTS, on peut affirmer sans hésiter que la version 5.0 et ses déclinaisons (S4 ou GT) demeurent aujourd'hui encore les plus abouties, les plus homogènes et les plus respectueuses du design originel, quelque peu perverti par les ailerons et autres extensions ultérieures.

Cette S4, acquise il y a environ un an par son actuel propriétaire, a été totalement révisée en 2016 par un spécialiste reconnu des Porsche et de ce modèle. Les pneumatiques sont neufs, la vidange a été faite, la distribution et les autres organes nécessitant vérification et mise à jour ont été contrôlés. La voiture est fournie avec ses documents de bord, son carnet d'entretien à jour et toutes les factures correspondantes. Elle affiche moins de 200 000 km au compteur ; il s'agit bien entendu de son kilométrage réel.

Estimation : 24 000 - 26 000 €



PORSCHE CARRERA 3.2 #1985

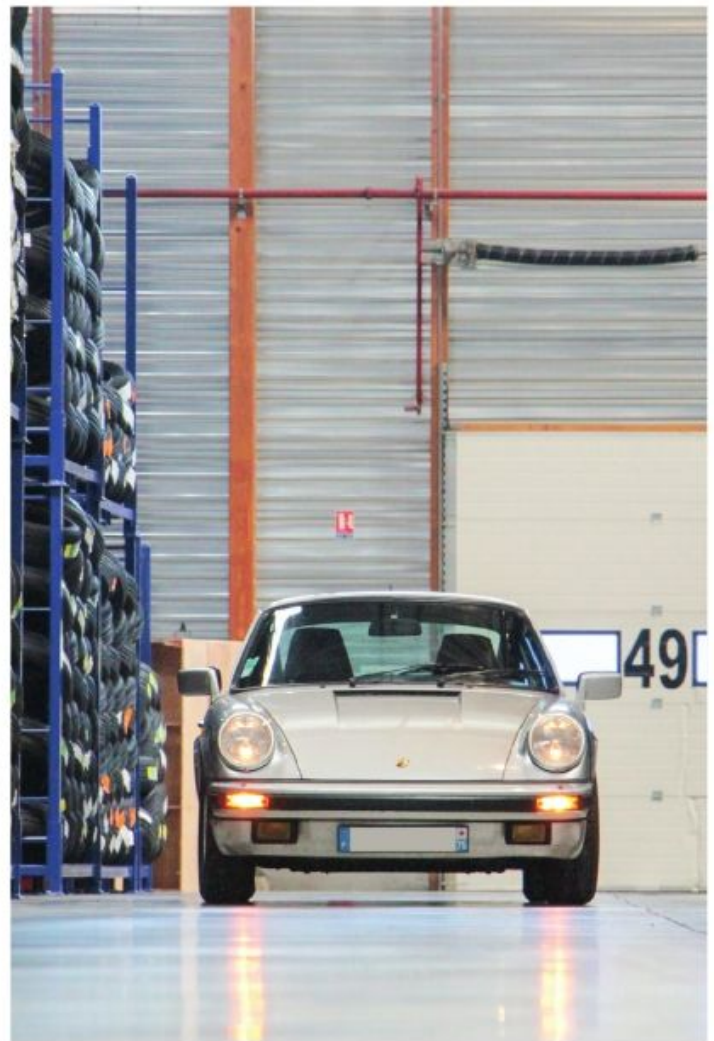


Un an à peine après son apparition, la Porsche Carrera 3.2, qui a succédé à la SC 3.0 et affiche 231 ch, bénéficie déjà d'améliorations. La théorie de l'évolution selon Porsche est en marche : nouveau volant à quatre branches, nouveaux aérateurs... Tout est dans les détails. Cette année-là, elle recevait encore, de série, les roues de 15 pouces de type « téléphone ». Or, dès l'achat, la plupart des nouveaux propriétaires retiraient ces roues qu'ils trouvaient disgracieuses en regard des Fuchs historiques. Et comme Porsche proposait justement en option ces Fuchs en 15 et 16 pouces, il est aujourd'hui pratiquement impossible de trouver une 911 de ces années-là équipée de ses roues « téléphone ». Sont-elles toujours disgracieuses ? Eh bien non. Le temps a passé, les profils originaux, comme les couleurs que tout le monde détestait dans les années 80, sont devenus à la mode. Ainsi, les Targa, que personne n'aimait, sont recherchées, tout comme les Porsche blanches qui étaient invendables il y a encore quinze ans. Tout cela confère à cet exemplaire une personnalité assez singulière.

Si l'on entre dans les détails, cette auto est équipée du toit ouvrant, des vitres électriques et du cuir intégral noir pour tout l'habitacle. Outre ses roues Porsche d'origine, elle dispose également de l'au-

toradio CD Blaupunkt extractible d'époque. Son habitacle est très bien préservé, sans bac de porte cassé ni défaut de fonctionnement typiques des 911 de cette époque. Mécaniquement, elle présente quatre pneus neufs, un compartiment moteur très propre et ne perd pas une goutte d'huile à l'usage. Son moteur a visiblement été refait et affiche un tonus étonnant. Du côté des gros organes, on notera la réfection intégrale et très récente de la boîte de vitesses et de sa commande. Celle-ci, assortie d'un embrayage neuf, a été réalisée quelques jours avant la vente. Elle affiche donc un bel état général avec une deuxième peinture de qualité, les traces d'une réparation dans le compartiment arrière et de petits « pocs » sur les portières qui témoignent d'un usage normal pour une auto de trente-deux ans d'âge. En clair, cette Porsche Carrera semble bien partie pour trente autres années de plaisir de conduite.

Estimation : 38 000 – 48 000 €



PORSCHE 997 CARRERA S #2005



Lorsque, pour le millésime 2005, Porsche a présenté la remplaçante de la 996, c'est un « ouf ! » de soulagement qu'ont poussé toutes les générations de porschistes du monde entier. Enfin, la Porsche 911, dans cette septième déclinaison, retrouvait les caractéristiques qui avaient fait d'elle une légende. Les feux avant ronds, bien sûr, indispensables à son identité, mais aussi et surtout un niveau de qualité qui n'était pas au rendez-vous sur les 996 commercialisées de 1999 à 2004. Dès le lancement, elle est proposée en deux versions, Carrera 3.6 de 325 ch et Carrera S 3.8 de 355 ch. C'est incontestablement cette dernière qui demeure aujourd'hui la plus recherchée.

À l'usage, elle se révèle une GT à la fois discrète et performante, à

son aise sur un circuit comme sur les petites routes de montagne. Une auto à la fois puissante et souple, qui évite les écueils de ces années-là, les boîtes robotisées peu fiables et les électroniques aléatoires. Bien entretenue et bien menée, cette superbe 997 conserve un potentiel intact qui devrait lui permettre de rouler encore plus de dix ans sans risque de panne majeure.

Ce très bel exemplaire est précisément une Carrera S dotée de la boîte de vitesses manuelle à six rapports, là encore la plus recherchée puisque l'alternative d'alors était une Tiptronic S à la conception datée. Immatriculée le 28/06/2005, elle appartient donc au premier millésime des 997, ce qui lui confère un intérêt historique indéniable. Il s'agit d'une seconde main, qui a été très méticuleu-



sement entretenue et utilisée (54 950 km) et dont l'état de présentation apparaît proche de la perfection. Son précédent propriétaire la faisait entretenir par un spécialiste parisien de renom qui la lui a reprise et la propose aujourd'hui à la vente.

Outre ses arguments mécaniques et historiques, elle affiche un coloris vert Néphrite et un intérieur cuir étendu Cannelle - issu du département Porsche Exclusive - qui en font un modèle unique. Coté options et équipements, on trouve le toit ouvrant électrique, le radar de recul, le fameux « Home Link », les sièges chauffants, le PSM avec chargeur CD et le PASM, soit la panoplie parfaite des Porsche 997 de l'époque. À noter que son entretien est à jour, avec factures et carnet, et qu'elle présente trois clés, des pneus ar-

rière neufs, une pompe à eau et un alternateur récents ainsi qu'un kit d'embrayage remplacé à 45 000 km. Mêmes les tests des sur-régimes sont disponibles.

Numéro de châssis : WPOZZZ99Z5S738745

Estimation : 40 000 - 60 000 €

PORSCHE

911 CARRERA 3.2

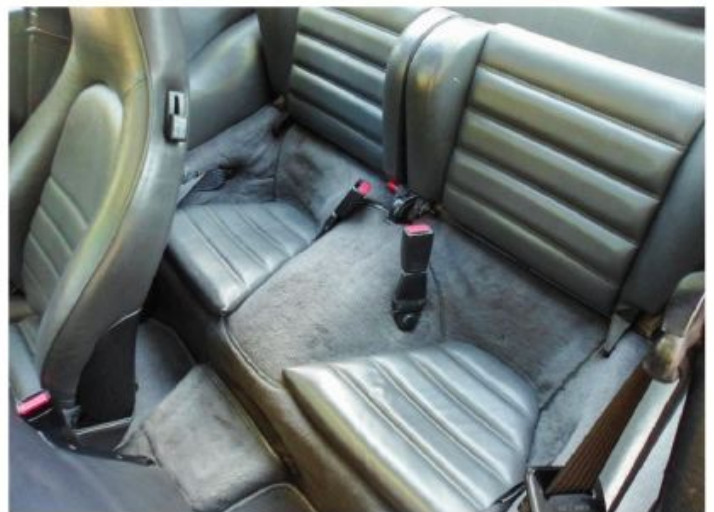
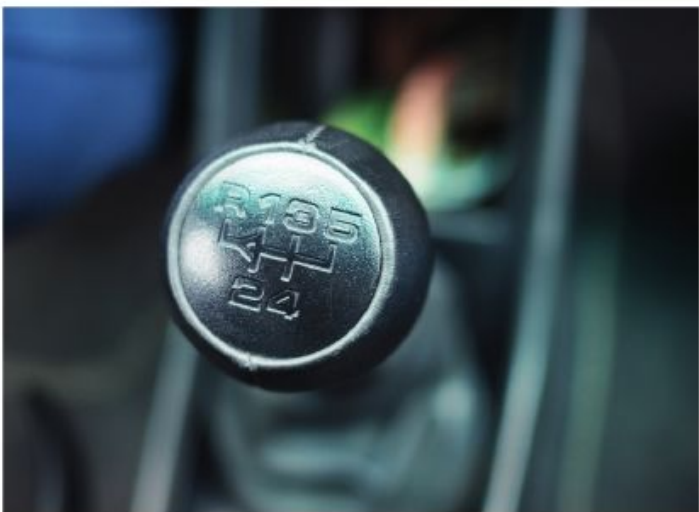
#1989



Que peut-on ajouter à l'histoire archi-connue de cette légende ? Dans la catégorie des Porsche « G », produites entre 1974 et 1989, elle est indiscutablement la plus aboutie et la plus fiable. Elle est aussi la plus recherchée, tant ses dernières petites sophistications, avant le passage à la direction assistée et à l'ABS, changent tout. Ainsi, à partir de 1987, les Carrera 3.2 sont équipées de la nouvelle boîte de vitesses G50, toujours à cinq rapports. Plus lourde, moins rapide, certes, elle possède toutefois la réputation d'un guidage et d'un verouillages parfaits et d'une fiabilité absolue. Et cela s'est su : dans les petites annonces comme dans les magazines et les ouvrages de référence, les « G50 » sont les plus recherchées des Porsche Carrera 3.2, car les plus solides. Ainsi en trouve-t-on de par le monde qui affichent des kilométrages compris entre 500 000 et un million de kilomètres. Ce qui étonne, dans ces autos, c'est la qualité des matériaux et des assemblages qui représentent le meilleur de ce que Porsche a su produire. Depuis, c'est toujours très bien mais moins durable que sur ces 3.2. Les cuirs épais, les freins, les étriers, les plastiques, les vis... Dans ces Porsche des années 80, tout respire l'air des sommets de la qualité automobile allemande.

Notre exemplaire du jour est l'un des tous derniers produits, au cours du printemps 1989, quelques mois avant l'apparition de sa remplaçante, la 964. Il s'agit d'un coupé Anthracite dont l'intérieur est habillé d'un cuir intégral (tableau de bord, portes, etc.) gris foncé et doté d'équipements majeurs : toit ouvrant, radio CD Porsche, sièges électriques, fermeture centralisée... mais aussi des petits détails de cette année-là, tels la moquette épaisse sous le capot. L'équipement, sous le capot avant, est complet avec roue de secours, compresseur et trousse à outils d'origine. Côté entretien, toutes les factures de service et d'achat de pièces sont réunies dans un dossier conséquent avec un carnet d'entretien en cours. Il témoigne d'un usage passé sportif mais soigneux et d'une auto qui n'a jamais subi d'accident. Extérieurement, la peinture a été refaite par touches et demeure perfectible. Cependant, pour une voiture ayant franchi le cap des 250 000 km, son état est remarquable. Elle a, en outre, bénéficié d'une révision chez un spécialiste parisien quelques jours avant sa mise en vente.

Estimation : 40 000 – 50 000 €



PORSCHE

944 ROTHMANS (N° 12/100)

#1984



Longtemps, ces rares 944, exclusivement produites pour la France, ont été ignorées et méprisées. Pourtant, trente-trois ans plus tard, on s'aperçoit qu'il s'agit de véritables collectors. La raison ? Elles n'ont été produites que durant deux mois, en avril et mai 1984. Elles étaient, en quelque sorte, la réponse de Sonauto - alors importateur Porsche en France - à l'accueil décevant réservé à la 944 lors de son lancement sur le marché. Bien entendu, toutes ont trouvé un acquéreur en quelques jours.

En creusant l'histoire de ces 944 Rothmans, nous avons découvert qu'il n'en a été construit que cent exemplaires à la suite des victoires des Porsche Rothmans au Mans. Sonauto ayant voulu faire une voiture plus digne de l'idée qu'il se faisait d'une Porsche, cette série très limitée a bénéficié d'aménagements spécifiques. Elle a notamment reçu des jantes « téléphone » de 911 3.0 et 3.2 du milieu des années 80, en quinze pouces avec des pneus en 205/50. Elles sont devenues très très rares car tout le monde les a jetées ou changées à l'époque. Elle a aussi été dotée d'une barre anti-roulis avant plus épaisse et d'une autre barre à l'arrière. Elle a également été équipée du volant à trois branches des 911 de cette époque mais dans un diamètre plus petit.

Extérieurement, elle est enrichie d'un kit intégral blanc, unique, avec le marquage Porsche sur les bas de caisse et un liseré très spécifique courant sur toute leur longueur. Autant d'éléments absolument introuvables aujourd'hui. Quant à la sellerie, elle aussi exclusive avec ses bandes rayées, elle renvoie aux 80's triomphantes, tout comme les « strips » aux couleurs Rothmans, aujourd'hui disparus. Autre originalité de cette série limitée, le rétroviseur droit n'était pas disponible au catalogue des options à une époque où il symbolisait partout le niveau d'équipement d'une voiture.

Côté moteur, une légende a longtemps couru sur une hypothétique augmentation de la puissance. Il n'en est rien : c'est bien le 163 ch de base, assez décrié à l'époque. Enfin, d'autres détails moins visibles singularisent ce modèle : ses amortisseurs Bilstein, ses capots de comodors du tableau de bord noirs, ses buttoirs avant peints en blanc... Vraiment, il s'agit là d'une Porsche rare et dont peu de gens se souviennent.

Estimation : 25 000 € - 30 000 €

PORSCHE

993 CARRERA 2

#1993



À son apparition, en 1994, cette quatrième interprétation du concept 911 fait sensation. En effet, Porsche respecte scrupuleusement l'architecture et les principes qui avaient fait le succès de la 911, tout en créant une auto totalement nouvelle, très moderne et homogène. Ainsi, la boîte de vitesses reçoit un sixième rapport, les bras arrière deviennent directionnels et l'essentiel de la voiture change. Même si la silhouette est préservée, les capots avant et arrière sont rehaussés de plusieurs centimètres, interdisant tout réemploi d'organes de carrosserie des 964 précédentes. Côté moteur, la cylindrée de 3.6 est conservée et, même si le Varioram apparaît plus tard, il ne change rien à la cote et à la qualité de ce modèle qui va faire date dans la glorieuse histoire de Porsche. Car, dès sa présentation, le 9 novembre 1993, la Porsche 993 hérite d'une lourde responsabilité : elle est en effet la dernière 911 refroidie par air. Et depuis 1998, il y a près de vingt ans désormais, elle porte cette charge avec bonheur, fiabilité et discrétion. Avec tout le talent d'une Porsche, autrement dit.

Le modèle présenté ici à la vente est l'un des tous premiers exemplaires de Porsche 993 Carrera 2, produit à la fin de l'année 1993, équipé du premier moteur 3.6 de 272 ch. Sa combinaison de cou-

leurs est parfaite, avec un gris Polaire extérieur sur cuir souple noir. Il possède le très important toit ouvrant, la climatisation, l'ordinateur de bord, les sièges tout électriques/chauffants avec réglage lombaire et l'essuie-glace arrière.

Son propriétaire actuel a enrichi l'équipement avec goût et discrétion, lui adjoignant un bouclier avant et des grilles doubles de 993 S, des écopes de freins avec veilleuses intégrées, des feux Xénon 55 W, des roues de 18 pouces, des sorties d'échappement Porsche Sound System, des leviers de vitesses et de frein à main de 993 RS et nombre d'autres petites choses peu visibles. Au final, le plus étonnant est d'apprendre que cette auto affiche 225 000 km au compteur et que ses cinq propriétaires successifs en ont toujours pris grand soin. L'historique du véhicule est bien connu, avec la plupart des opérations d'entretien réalisée en concessions Porsche, jusqu'à 2006, date d'achat par le propriétaire actuel qui l'a, lui aussi, maintenu avec soin.

Estimation : 42 000 – 55 000 €

PORSCHE

911 2.7 S TARGA

#1974



C'est pour le millésime 1974 que Porsche décide faire table rase du passé. Exit la Série F, née en 1964 avec l'apparition de la 901/911. Dix ans après des débuts difficiles - on l'a oublié mais elle se vendait mal car les tarifs étaient exorbitants - il lançait donc cette deuxième génération de 911, baptisée « G ».

L'accueil ? Eh bien, comme d'habitude avec Porsche et ses coutumes bien ancrées dans les esprits des fans, la presse comme les porschistes ont commencé à la huer, pour une foule de raisons. La première tenait à la lourdeur des pare-chocs à soufflets, jugés moches mais rendus indispensables par la législation américaine, et californienne en particulier, pour laquelle même les ailerons arrière étaient jugés dangereux. La seconde tenait à l'augmentation du poids de ces autos face aux légères « F », tandis que la puissance des moteurs baissait (175 ch tout au plus) par rapports aux versions S des millésimes précédents. Cette fois, c'était en raison de réglementations anti-pollution.

Et puis, insensiblement, comme ce fut le cas pour toutes les Porsche suivantes, le constructeur à amélioré sa recette et les yeux des fans se sont habitués à cette ligne, aujourd'hui jugée sublime et historique. Si bien que la lignée des « G » allait figurer quinze

années au catalogue. Les premiers modèles, étroits, ont longtemps été méprisés et nombre d'entre eux ont servi de base à la préparation de voitures de course. Mais aujourd'hui, ces « G » étroites commencent à susciter l'intérêt des collectionneurs.

C'est la raison de la présence de cet exemplaire de 275 000 km, acheté en Espagne il y a un an et demi à l'occasion d'une succession. Il appartenait au même propriétaire - qui l'avait lui-même achetée en Allemagne - depuis dix-sept ans. Elle est « matching numbers » et possède un certificat « Héritage Porsche » qui atteste de son authenticité.

Mécaniquement, elle aurait besoin d'un remplacement des goudjons moteurs (environ 3 500 €) et d'une petite pièce située sous le levier de vitesse pour faciliter le passage de la 5^e (environ 150 €). Pour le reste, elle est strictement d'origine et totalement dépourvue de corrosion, dans un état de présentation stupéfiant. Un investissement intéressant pour qui saura patienter quelques années... et un saut dans le temps des plus rafraîchissants.

Estimation : 40 000 – 50 000 €



PORSCHE

911 3.0 SC

« FERRY PORSCHE »

#1982



C'est en 1981 que Porsche a décidé de créer cette série limitée anniversaire. À la base, il s'agit d'une SC 3.0 très classique, développant 204 ch, si ce n'est qu'elle a été habillée par les ateliers du Sonderwunsch (le service de personnalisation/restauration de Porsche à l'époque), qui allait donner naissance, quelques années plus tard, au désormais célèbre département Exclusive.

Là, on a opté pour une couleur extérieure Meteormetallic, un gris sombre très chic, et pour un intérieur en cuir et tissu très particulier, comme on peut le voir sur les photos. C'est à la signature de Ferry Porsche sur l'appui-tête que l'on reconnaît ce modèle dont le code est M463. Il a été produit à 200 exemplaires (130 coupés et 70 Targa) à partir de l'été 1981 pour le millésime 1982. Ceux-ci ont été essentiellement vendus en Europe, puisqu'ils correspondaient tous à la définition « rest of the world » qui leur interdisait l'accès aux États-Unis.

Pour le reste, comme souvent, peu de choses changent vraiment. Mais, dans le contexte de l'époque, une série limitée, qu'elle soit

présentée par Citroën, Porsche ou Mercedes, c'était avant tout une décoration spécifique. Et cela suffisait à donner envie à un acheteur de craquer pour le simple plaisir de se démarquer.

Rétrospectivement, le choix des coloris intérieurs semble des plus osés. Mais aujourd'hui, avec la vogue des youngtimers et des tissus et coloris kitsch de ces années-là, les intérieurs Porsche des années 70 et 80 ont le vent en poupe. Ils deviennent même des exemples de style pour demain.

Pour en venir à notre exemplaire, on sait peu de choses de lui, si ce n'est qu'il s'agirait de l'un des tous premiers produits, à l'automne 1981, et qu'il fut immatriculé pour la première fois en Italie avant de rejoindre la France bien plus tard.

Estimation : 55 000 € - 65 000 €



PORSCHE

964 TURBO 3.3

#1991



On ne présente plus la Porsche 911 Turbo et ses appellations successives, 911, 930, 964, 965... Mais il est important de savoir à quel modèle on a affaire, tant la famille 911 a compté de versions différentes depuis la première, apparue en 1975. Nous sommes donc ici en présence d'une Turbo de troisième génération. La première (type 930, 3.0 litres, 260 ch) a été dévoilée lors du Salon de Paris, en septembre 1974, et sa fabrication a débuté en avril 1975. Elle a rapidement été suivie d'une deuxième génération en 1978 (série K), dont la cylindrée était portée à 3.3 litres et la puissance à 300 ch.

La troisième génération (964), qui nous intéresse ici, a été présentée au Salon de Genève en mars 1990. Elle reprend la carrosserie

et la structure entièrement refondue des Carrera 2/4 présentées au Salon de Paris en septembre 1989. Elle se distingue par ses nouveaux boucliers, remplaçant les pare-chocs à soufflets des 911 « G » précédentes, ses nouvelles jantes forgées Speedline et son aileron mobile automatique qui diminue la portance au-delà de 80 km/h. La cellule centrale - pavillon, capot avant et portes -, donc les dimensions intérieures, restent inchangées. Le soubassement a été revu pour loger la transmission intégrale et les ailes ont été élargies. La cylindrée passe de 3.2 à 3.6 et la puissance atteint 250 ch. La 964 Turbo se différencie de la Carrera sur de nombreux points. Elle conserve l'aileron fixe à bourrelet de caoutchouc noir des Turbo précédentes pour accueillir le gros échangeur de température.



Côté mécanique, elle reste fidèle au 3.3 de la deuxième génération (simple allumage, injection K-Jetronic, turbocompresseur KKK unique) qui délivre ici 320 ch à 5 750 tr/mn pour un couple de 450 Nm à 4 500 tr/mn, transmis aux seules roues arrière. La vitesse de pointe, malgré les 135 kg supplémentaires compensés par la puissance accrue et la moindre traînée de la carrosserie, atteint 270 km/h avec un 0 à 100 km/h en cinq secondes tout juste et, tout aussi important sinon plus, un 100 à 0 km/h en trois secondes ! La Turbo reste une référence.

Le modèle proposé à la vente, en provenance de Floride, affiche des couleurs chaudes qui lui vont à ravir : rouge Indien avec un intérieur beige. Il est doté de sièges électriques et d'un toit ouvrant,

équipement très recherché. Il se trouve dans un très bel état de présentation et d'entretien et affiche un kilométrage inférieur à 130 000 km.

Estimation : 65 000 € - 70 000 €

PORSCHE

911 TURBO 3.3

#1984



Le plus étonnant avec cette auto, c'est que tout le monde lui donne un nom différent et que chacun est persuadé d'avoir le bon. Alors, s'appelle-t-elle 911 Turbo ? 930 ? 930 Turbo ? En réalité, l'intention de Porsche était de l'appeler 911 Turbo pour profiter des bienfaits de la filiation en cours. Mais alors, d'où vient ce 930 ? Eh bien, c'est tout simplement le nom du bloc moteur, hérité de la Carrera 3.0. Quant à l'histoire de ce modèle, elle remonte à l'année 1974, celle du lancement des châssis de la génération « G » dotée de pare-chocs à soufflets.

Cette même année, Porsche avait engagé aux 24 Heures du Mans une RSR à moteur 2.2 Turbo développant la bagatelle de 500 ch. Il s'agissait d'une tentative expérimentale, certes, mais elle donna de si bons résultats (2^e au général) que Porsche décidait de s'engouffrer dans la brèche sans attendre et de produire les 500 exemplaires nécessaires à son homologation en Groupe 5. C'est au Salon de Paris, à l'automne, qu'elle fut présentée dans sa version routière et fit l'effet d'une bombe. En quelques heures, toutes étaient vendues. C'était le début d'une aventure qui commencerait en avril 1975, avec les premières livraisons, et se terminerait en 1989 avec la version 3.3 finale avec boîte de vitesses à cinq rapports.

Pourquoi a-t-elle connu un tel succès ? Grâce à ses performances phénoménales, bien sûr, mais aussi et surtout grâce à son apparence bestiale, qui fit rêver les adolescents et les pilotes du monde entier. Prenez ces ailes arrière élargies, ces jantes Fuchs de 15 puis de 16 pouces de diamètre, profondes de 7 pouces à l'avant et de 8 à l'arrière, ce bouclier avant qui paraît sourire à la route... Et puis cet aileron arrière, devenant de moins en moins plat au fur et à mesure des hausses de puissance et qui semble tout droit débarqué du Mans... Cette Turbo a su jouer la carte de la puissance, avec ses 260 à 320 ch, et tout le monde lui a pardonné sa boîte qui s'est longtemps contentée de quatre rapports. D'une part parce que le moteur s'en accommodait bien ; d'autre part, parce qu'elle avait été renforcée par une pignonnerie plus largement dimensionnée qui interdisait l'installation d'un cinquième rapport.

Quant au modèle proposé, on sait encore peu de choses sur lui. Mais son propriétaire nous a promis que tout serait dit et expliqué sur le lieu de la vente, 48 heures avant celle-ci.

Estimation 75 000 € - 85 000 €



PORSCHE

996 TURBO S

#2005



Pour Porsche, 2005 est une nouvelle année-charnière. La 996, tant décriée pour ses soucis de qualité et ses nombreux moteurs cassés, a semé la zizanie parmi les fans. Alors, pendant trois ans, Porsche a travaillé d'arrache-pied pour revenir à ses fondamentaux : l'identité de la 911, la qualité du produit 911 et sa sportivité. En attendant le lancement de la nouvelle génération, il produit une ultime série limitée sur la base de la 996 Turbo. La recette ? Identique à celle utilisée pour la Millennium : un niveau d'équipement intérieur record, moyennant un supplément de prix minime.

Mais c'est bien entendu sous le capot que se cache l'ingrédient magique. En prenant pour base la 996 à deux turbos et quatre roues motrices, en versions coupé et cabriolet, Porsche dispose d'un extraordinaire potentiel d'efficacité. Cette fois, la molette pousse au-delà des 1,8 bar de pression et la puissance bondit à 450 ch pour un prix légèrement supérieur à 147 000 €.

Douze ans après s'être effondrées à l'apparition des 997, les cotes des 996 2S et 4S, tout comme celles des Turbo, commencent juste à reprendre des couleurs. C'est un fait incontestable. Et, comme en attestent les tarifs des petites annonces, nous ne sommes sans doute qu'au début du phénomène.

En effet, ce modèle, quelle que soit sa puissance, a toujours été jugé exceptionnel par les porschistes. Tenue de route, consistance du moteur, boîte de vitesses, freinage... Tous les attributs d'une grande Porsche sont présents. Dans cette ultime version, ils sont d'autant plus perceptibles qu'il s'y ajoute la rareté, puisque la 996 Turbo S n'a été produite que durant quelques mois.

Les acheteurs sont là pour le confirmer dans la pratique. Ils ont souvent conservé leur voiture, ne réussissant pas à s'en séparer. C'est notamment le cas du chanteur Florent Pagny qui, ayant gardé la sienne, a affirmé que cette face avant rentrerait un jour en grâce aux yeux des porschistes. Il s'agissait - et s'agit toujours - d'un pari à long terme qui semble, aujourd'hui, prendre du sens.

Estimation : 90 000 € - 120 000 €

PORSCHE

964 CARRERA 2 «TURBO LOOK»

#1994



Pour clore le chapitre des 964, qui avait débuté à la fin de l'année 1989, Porsche a décidé d'un véritable feu d'artifice pour 1993 et 1994, ses dernières années. En 1993, une série RS America, très abordable, est apparue aux États-Unis. Sa commercialisation s'est même poursuivie l'année suivante, durant laquelle sont lancées la version Speedster et la série Anniversaire, produite à 911 exemplaires. 1994 est décidément une année faste puisque, toujours pour les États-Unis, elle voit l'apparition d'une version Roadster America, à deux places sur châssis large, tandis qu'en Allemagne est commercialisée la Porsche 964 Carrera 4 Turbo Look Usine (WTL). Construite à 174 exemplaires seulement, c'est l'une des versions les plus rares de la 964.

Dans un superbe état de présentation extérieur et intérieur, dotée d'une foule d'options comme c'est souvent le cas sur les dernières versions d'un modèle, cette 964 est donc l'une des 174 produites (attestation Porsche disponible). Il s'agit d'une troisième main à l'historique de factures complet depuis 1999. Le carnet, à jour avec ses treize tampons, témoigne que l'entretien a été réalisé exclusivement par des Centres Porsche. La voiture a le même pro-

priétaire français depuis 2002. Elle n'a jamais subi d'accident et possède toutes ses étiquettes aux bons endroits. Mécaniquement, l'embrayage a été remplacé en 2014, à 158 000 km, et la dernière grosse révision a été effectuée en juin 2016, à 162 000 km. Le double allumeur, point crucial sur les 964, a été révisé un peu plus tard, en octobre 2016. Pneus, disques et plaquettes sont neufs.

En dépit de son kilométrage, il s'agit d'un véhicule rare, dans son état d'origine sans modification ou personnalisation, parfaitement préservé et qui possède même encore son autoradio Blaupunkt Bremen RCM 43 d'époque ! Au chapitre des équipements, mentionnons aussi l'essuie-glace arrière, la climatisation, le toit ouvrant électrique, l'ordinateur de bord et le cuir souple intégral.

Estimation : 80 000 € - 90 000 €

PORSCHE

911 3.0 SC

#1981



Après l'apparition, deux ans plus tôt, de la Carrera 3.0 de 200 ch, personne n'imaginait que Porsche en présenterait une nouvelle version moins puissante. C'est pourtant ce qui s'est produit, pour le millésime 1978, avec la première mouture de la SC. On avait là un beau bloc 930 issu de la Turbo mais dont la puissance annoncée de 180 ch était à peine capable de faire frémir les porschistes avides de nouveauté. En fait, avec son gros vilebrequin, l'ensemble trahissait la volonté de Porsche de créer un coupé certes sportif mais calme, plus souple et moins rageur à l'usage. Il a donc fallu attendre un an pour que la puissance grimpe de 8 ch et encore un autre pour qu'elle atteigne 204 ch, jusqu'à l'apparition, en 1984, de la Carrera 3.2, dernier avatar de la génération des 911 « G ».

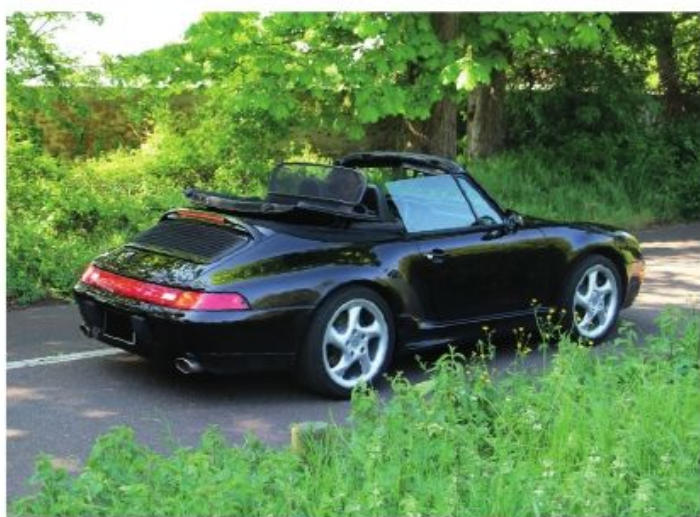
La méthode employée ? Nouveaux pistons, compressions élevées et arbres à cames de Carrera 3.0. Pas moins de 57 972 Porsche 911 SC ont été produites en cinq ans. Ce modèle est devenu emblématique puisqu'il a littéralement sauvé Porsche de la déroute, permettant à l'entreprise de rebondir... et d'oublier qu'elle avait prévu d'abandonner la lignée des 911. Ces SC à gros blocs et gros vilebrequins ont, par ailleurs, servi à élaborer toute une génération de Porsche de compétition qui a écumé, avec un égal bonheur,

les pistes du monde entier, du Mans aux États-Unis, en rallye et même en rallycross.

Cet exemplaire de 204 ch date de 1981 et a été livré en France par Sonauto, importateur Porsche historique, comme en atteste sa petite plaque rivetée d'époque. Il est « matching colors » et « matching numbers », dans un bel état d'origine avec une couleur marron Palissandre à l'extérieur et des garnitures en issu et Skaï beige à l'intérieur. Dans l'habitacle, tout respire les années 80, avec un ciel de toit en parfait état, un tableau de bord ni déformé ni craquelé par le temps et une patine parfaitement préservée. Le carnet d'entretien et l'historique des factures de Sonauto et des spécialistes successifs qui se sont penchés sur lui sont présents, tout comme les étiquettes d'usine (code couleur...), les poinçons d'origine et les vis à points rouges qui témoignent d'une vie limpide. Il est utile de préciser qu'il n'a jamais été accidenté au cours des 166 000 km parcourus jusqu'à ce jour, ce qui est particulièrement rare pour un véhicule dépourvu de direction assistée et de toute assistance de conduite, mis sur la route à une époque où les vitesses étaient... moins contrôlées.

Estimation : 50 000 € - 60 000 €





PORSCHE 993 CABRIOLET « ROADSTER » TIPTRONIC S #1996



Il s'agit de la deuxième génération de Porsche 993 qui, dotée du Varioram (calage variable de la distribution), développe 283 ch. Une évolution sensible en termes de rendement moteur, certes, mais également sur une foule de détails touchant à la qualité globale du modèle. Outre son très bel aspect général, cet exemplaire venu de Californie offre de nombreuses caractéristiques très intéressantes, comme sa boîte de vitesses séquentielle Tiptronic S (commandes au levier et au volant, pour la première fois sur une Porsche) dont le fonctionnement manuel permet d'adapter sa conduite à son humeur, sportive ou flâneuse.

Ce véhicule est un roadster au sens historique du terme, puisque ses deux places arrière ont été remplacées par un « rear seat delete ». Cet équipement, proposé par Porsche depuis les années 60 et très prisé aux États-Unis, est inconnu en France. Il s'agit d'un caisson à deux ouvertures couplées et fermeture centralisée qui permet de ranger ses bagages en sécurité sans que rien ne soit apparent de l'extérieur, capoté ou non.

Parmi les autres options figurant sur cette auto, on trouve un régulateur de vitesse, un filet anti-remous Windshott fixé sur l'armature de la capote et relié au ciel de toit par une glissière, ainsi que des

roues de 18 pouces de 993 Turbo. Autre option issue du catalogue Porsche, un Sound System Nokia est couplé à l'autoradio Becker CD 210 original. La climatisation, la capote électrique et les deux sièges électriques en cuir fonctionnent bien. La voiture est dotée d'une fermeture centralisée et d'une alarme Porsche, toutes deux d'origine, comme il se doit.

Cette 993 est une auto « loisir » qui conviendra aussi bien à un homme qu'à une femme. Pleine de talent et de ressources, facile d'usage, la douceur de ses commandes lui sied à ravir. Un achat plaisir, pour l'été... qui durera bien au-delà du mois de septembre. Pour le reste, cette belle Porsche possède un échappement Gemballa de sport en inox, des pneumatiques Michelin en parfait état, tous ses documents de bord et les factures des dernières années, lorsque sa propriétaire la faisait entretenir à San Francisco par un spécialiste de renom.

Estimation : 150 000 € - 170 000 €

PORSCHE

964 TURBO 3.3

#1991



La première génération de Porsche 911 Turbo (type 930) est apparue au Salon de Paris en septembre 1974 et les livraisons ont débuté en avril 1975. Une deuxième l'a rapidement suivie en 1978 (série K), la cylindrée étant portée à 3.3 litres et la puissance passant de 260 à 300 ch. Un moteur magnifique, plus encore par son couple que par sa puissance, qui allait faire le bonheur de milliers de porschistes. On le retrouve d'ailleurs sur la troisième génération (964), présentée au Salon de Genève en mars 1990.

La série 964 se distingue par ses nouveaux boucliers, remplaçant les pare-chocs à soufflets des 911 « G » précédentes, ses nouvelles jantes forgées Speedline et son aileron mobile automatique qui diminue la portance au-delà de 80 km/h. La cellule centrale - pavillon, capot avant et portes -, donc les dimensions intérieures, restent inchangées. Le soubassement a été revu pour loger la transmission intégrale et les ailes ont été élargies. La cylindrée passe de 3.2 à 3.6 et la puissance atteint 250 ch.

La 964 Turbo se différencie de la Carrera sur de nombreux points. Elle conserve l'aileron fixe à bourrelet de caoutchouc noir des Turbo précédentes pour accueillir le gros échangeur de température. Côté mécanique, elle reste donc fidèle au 3.3 de la deuxième

génération (simple allumage, injection K-Jetronic, turbocompresseur KKK unique) qui délivre ici 320 ch à 5 750 tr/mn pour un couple de 450 Nm à 4 500 tr/mn, transmis aux seules roues arrière. Régression ? Que nenni ! Aujourd'hui encore, ce bloc remporte les suffrages des spécialistes, même face au 3.6 Turbo qui lui a succédé. Solide, doté d'une allonge exceptionnelle, il permet à cette éternelle bête de course de pointer à 270 km/h. Autre performance, peu connue : sa vitesse de freinage exceptionnelle. Si cette 964 Turbo passe de 0 à 100 km/h en cinq secondes, il ne lui en faut que trois pour s'arrêter depuis cette vitesse !

Avec sa peinture noire neuve, le modèle proposé à la vente, d'origine européenne, est dans un très bon état de présentation. Il est doté d'un ordinateur de bord et d'un autoradio CD. Le toit ouvrant, les vitres et les rétroviseurs sont électriques, tout comme les sièges sport chauffants en cuir noir. Récemment révisé, le moteur affiche 139 650 km d'origine et il est équipé d'un échappement sport. Les jantes Speedline de 18 pouces sont chaussées de pneumatiques Pirelli P Zero Rosso.

Estimation : 80 000 € - 90 000 €



PORSCHE

930 TURBO 3.0

#1976



C'est au Salon de l'Auto de Paris, en 1973, que Porsche a présenté le prototype de ce qui allait devenir la « Posche Turbo ». Au départ, l'idée était de renouveler le joli coup réalisé avec la légendaire 2.7 Carrera RS : présenter une auto servant à l'homologation et qui aurait tellement de succès que les séries limitées se succéderaient jusqu'à épuiser la demande.

C'est précisément ce que Porsche a fait avec cette Turbo 3.0, assez fruste, commercialisée dès le salon de Paris 1974. À sa sortie on a parlé d'une série de 500 voitures. Mais le succès a été tel qu'elle est devenue un modèle de la gamme à part entière. Et si l'on se replace dans le contexte de l'époque, ses roues larges, ses pneus à taille basse, ses ailes élargies et son aileron géant faisaient d'elle un véritable OVNI qui renoyait au placard des antiquités les Simca, 404 et autres DS qui occupaient alors nos routes et nos parkings. Techniquement, le six cylindres à plat de 3.0 litres (code 930/50) dérive du 2.7 de la 911 atmosphérique. Réalésé mais conservant une course inchangée, il profite des acquis de la Carrera RS 3.0 alors très appréciée en course. Le turbocompresseur unique est signé KKK et souffle à 0,8 bar, permettant au bloc d'atteindre la puissance - incroyable pour l'époque - de 260 ch. Avec des pneus

qui commençaient alors tout juste à quitter leurs carcasses diagonales, la conduite de ces autos « de course » exigeait du savoir-faire et un sens certain de l'anticipation. En effet, dépourvu de soupape de décharge, le turbo continue de souffler bien après le lever du pied droit, induisant souvent, au freinage, un blocage de l'avant pendant que l'arrière continue de pousser. Cela participe du charme de cette auto qui, aujourd'hui encore, est parée d'une aura de « voiture pour authentique pilote ». Mais l'on oublie trop souvent que sa valeur de couple élevée est particulièrement bien adaptée à une conduite souple. Déjà, à l'époque, elle savait se montrer douce et docile. Il suffit juste de la respecter pour en extraire un plaisir fou à l'usage.

Cet exemplaire n'a jamais été accidenté, ce qui constitue une caractéristique notable pour ce modèle. Doté d'un intérieur tout cuir, il a été livré neuf en Italie en juillet 1976 et a bénéficié, depuis lors, de soins réguliers et attentifs. Son carnet d'entretien d'origine est disponible, de même que les factures des éléments révisés ou remplacés lors de son acquisition.

Estimation : 130 000 - 150 000 €





PORSCHE

911 2.4 T

#1972/73



Il s'agit sans doute de la plus célèbre 2.4 T de France, puisque sa restauration intégrale a été réalisée - et publiée - durant près de trois ans par le magazine *Ferdinand*. Il n'y a pas une seule pièce de cette auto qui n'ait été refaite, révisée ou remplacée. Sa coque a été totalement reprise par un maître carrossier tandis que les meilleurs artisans et spécialistes Porsche de France se sont penchés sur elle. Plus de 1 000 heures de travail ont été investies dans cette restauration qui est sans doute la plus aboutie jamais menée sur une T en France.

Le compartiment avant est impeccable et tous les éclairages - boîte à gants, coffres avant et arrière, etc. - fonctionnent et ont été restaurés. Dans l'habitacle, les moquettes sont d'une qualité supérieure à celle d'origine, la sellerie est entièrement refaite et l'intérieur dégage l'odeur caractéristique des Porsche neuves de ces années-là. Du côté du tableau de bord, les cinq compteurs ont été restaurés par le meilleur spécialiste du genre, Station Compteurs, qui s'est échiné à retrouver la tonalité de blanc des marquages de la fin de l'année 1972. Le compteur de pression d'huile est du modèle livré de série, celui à deux aiguilles étant alors une option. Le volant est conforme et la radio Blaupunkt de 1972 a été remise à neuf. Les petites plaques métalliques Sonauto/BP ainsi que le porte-clé de contact

BP en cuir de 1972 comptent parmi les détails étonnants de cette auto. Tout, jusqu'au dernier accessoire et au dernier boulon, y compris les deux batteries Bosch neuves, y est 100 % conforme à ce qu'elle était le jour de sa livraison, fin 1972, par Sonauto à Avignon.

Le moteur de 130 ch affiche une santé stupéfiante et sonne magnifiquement. Là encore, les échangeurs, la distribution, l'allumage, la circulation d'huile... tout est comme neuf. La voiture est actuellement en fin de rodage et offre déjà un comportement des plus plaisants à l'usage. Bras de suspensions, étriers, disques, conduits, direction... ont évidemment été restaurés dans les règles de l'art. Les roues, refaites par Technofinish, sont chaussées de pneus Pirelli neufs.

On notera enfin que ce modèle de 1972 est doté de la très recherchée « trappe à huile » sur l'aile arrière droite et de l'accastillage anodisé noir caractéristique des 2.4 du modèle 1973, puisqu'elle a été commercialisée en fin d'année.

Le contrôle technique est vierge et le compteur n'affiche que 840km. Deux bulles sont récemment apparues sous la peinture, sur le haut d'une porte. Ce détail sera repris par le carrossier après la vente.

Estimation : 150 000 - 170 000 €.

PORSCHE

356 C

#1964



Qu'il s'agisse de la version C de 75 ch (comme ici) ou de la SC de 95 ch, les Porsche 356 de ces années 1964-1965 ont été les dernières représentantes du modèle qui a permis le démarrage industriel du constructeur de Stuttgart. En effet, la Porsche 356 #1 est sortie de chaîne le 8 juin 1948 et, au cours des dix-sept années suivantes, elle a représenté l'essentiel des ventes de Porsche de route, jusqu'à l'apparition de la 901/911 en 1964.

Dans ce contexte, on comprend mieux l'attrait pour les modèles de fin de production, équipés de toutes les évolutions et sophistications développées selon la règle du « pas à pas » en vigueur chez Porsche. Et s'il ne faut en garder qu'une, c'est incontestablement l'adoption des freins à disque, qui ont totalement changé l'impression de conduite de cette auto historique et pleine de charme.

Rappelons que la commercialisation de la 356 s'est poursuivie pendant deux ans après le lancement de la 911. Son rôle, lors de ce passage de témoin, a été crucial et si la 911 a connu ensuite le succès, c'est bien parce que la 356 lui a laissé le temps de faire sa trace. En effet, en raison de tarifs élevés, les ventes de 911 avaient démarré de manière beaucoup plus modeste qu'attendu, comme

en atteste l'importance prise par la 912, hybride 911/356 à moteur quatre cylindres, alors bien moins chère.

Comme la plupart de ceux qui sont aujourd'hui restaurés en Europe, cet exemplaire provient du Sud-Ouest des États-Unis, où les 356 ont connu un immense succès et où le climat sec a favorisé leur survie. Celui-ci vient plus précisément du Texas et porte le numéro de châssis 128120. Il a bénéficié d'une restauration de très haut niveau, selon des standards européens, qui a duré de septembre 2014 à avril 2016. On notera que le compteur en miles, élément important de l'intégrité de l'auto, a été conservé.

Depuis, Porsche Classic a réalisé une vérification technique complète du véhicule qui n'a couvert que 2 000 km. Faut-il préciser qu'il est en état 100 % concours ? Sa valeur s'établit à 110 000 € selon le rapport d'expertise fourni avec la voiture.

Estimation : 90 000 € - 100 000 €



PORSCHE

964 CARRERA RS

#1992



Insensiblement, sans que personne ne sache vraiment pourquoi tant elle est proche d'une Carrera 2 « normale », la version RS de la Porsche 964 se construit un statut d'icône au sein de l'histoire de la marque. Mérité ou immérité ? Objectivement, pour qui ne l'a jamais conduite, il n'existe pas, sur le papier, de véritable raison de s'extasier. Un peu moins lourde qu'une Carrera 2, elle n'affiche que peu de puissance supplémentaire (260 ch contre 250) et n'en diffère visuellement que par des détails.

Oui mais cela, c'est la théorie. Dans la pratique, il s'agit d'une auto totalement différente grâce à une foule d'éléments souvent peu visibles. Et les fans, de plus en plus nombreux, qui adorent le caractère discret de cette différence, ne jurent très souvent que par elle. Qu'est-ce qui change vraiment ? Tout d'abord, elle est plus basse

que la Carrera 2, arbore des prises d'air de refroidissement des freins dans le bouclier avant dépourvu de gicleurs de phares et s'assoit sur des jantes Cup 2 de 17 pouces portant la mention « Magnesium ». À l'arrière, la partie centrale du bouclier est également différente, tandis que la lunette est dépourvue de dégivrage. À l'intérieur, on trouve des sièges baquets Recaro caractéristiques, des garnitures de portes « RS » à tirettes en tissu... et pas de sièges arrière. Visuellement, c'est à peu près tout. Mais bien des choses changent aussi sous les capots ! Boîte de vitesse plus ferme, moteur plus libre grâce à un volant moteur allégé, châssis bien plus raide grâce à des amortisseurs typés « course » et une foule de détails (vitres fines, absence d'isolant phonique...) permettent de gagner du poids et de la performance en piste. Si bien qu'en réalité, une



Porsche 964 Carrera RS s'apparente à une auto de circuit déguisée en routière, sans que cela ne se voie trop. Et c'est sans doute là l'une des raisons de ce succès qui ne se dément pas au gré des modes : sa discrétion, si prisée aujourd'hui.

L'histoire de l'exemplaire présenté à la vente a été brève mais agitée ! Vendue neuf par le célèbre Garage Dizier (Paris 17e) en janvier 1993, il a été accidenté presque immédiatement et retiré de la circulation. Racheté par un garage en 1997, il a ensuite été cédé à Patrick Boidron, pilote bien connu du monde Porsche, qui a commencé le démontage et les réparations avant qu'ils ne s'interrompent en 1999. Elle est alors restée en l'état pendant une dizaine d'années, jusqu'à ce que son propriétaire actuel entame à son tour

les travaux nécessaires à sa remise en route. Ceux-ci se sont achevés en 2016. Elle affiche donc aujourd'hui - vous lisez bien ! - 3 300 km à son compteur, sans doute le kilométrage le plus faible pour une Carrera RS. Et son possesseur, qui a mené ces travaux, souhaite désormais s'en séparer, sa mission accomplie.

Estimation : 160 000 € - 190 000 €

PORSCHE

911 COUPÉ 2.4 S

#1973



Avec ses 190 ch et son moteur à la fois plus puissant et plus souple grâce à sa cylindrée augmentée, il s'agit là de la plus aboutie et de la plus sportive des Porsche 911 Classiques du marché. C'est aussi la toute dernière avant l'apparition des 911 « G » dotées des soufflets de pare-chocs.

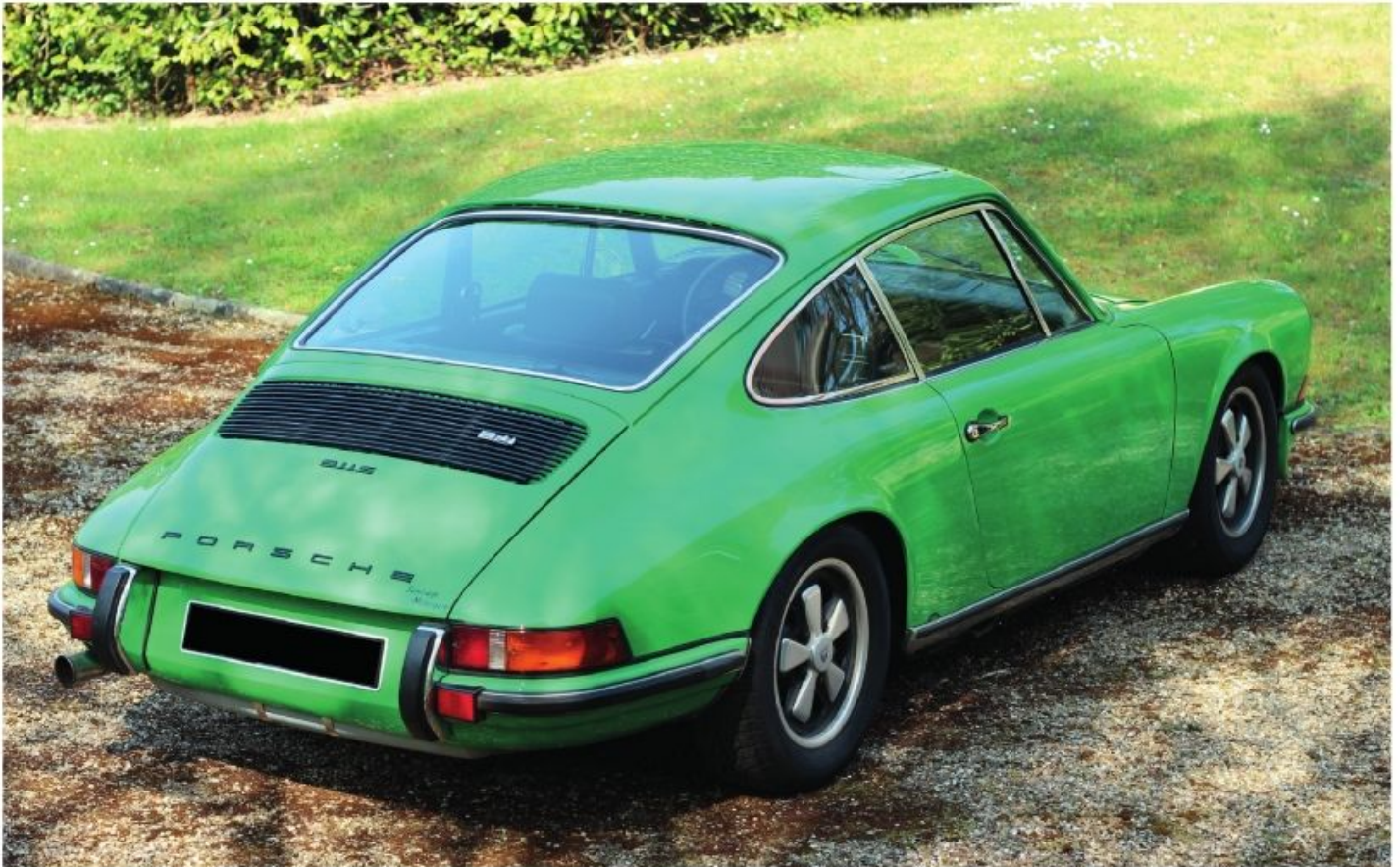
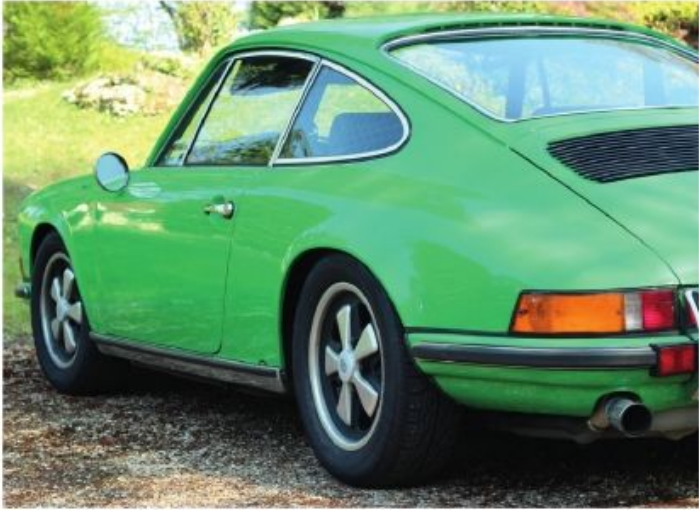
Esthétiquement, peu de choses la différencient des versions précédentes, même si les grilles avant et les logos arrière, noirs plutôt qu'argentés, signalent un modèle 1973. C'est dans l'habitacle (avec des ceintures à enrouleurs qui ne se baladent plus!) et sous le capot que tout change. En effet, le moteur compte parmi les plus aboutis et les plus polyvalents jamais réalisés par Porsche. On dit même qu'une 2.4 S - qui vaut trois fois moins cher qu'une très recherchée 2.7 Carrera RS - n'en est finalement pas si éloignée en matière de performances. C'est sans doute l'une des raisons de son succès et des scores incroyables qu'elle réalise dans les ventes aux enchères.

Notre exemplaire, qui bénéficie en plus d'une couleur Viper green aussi rare que recherchée, est pourtant présenté à un tarif raison-

nable puisque, comme nous l'avons souhaité, cette première vente s'adresse aux porschistes passionnés plutôt qu'aux spéculateurs. Quoi qu'il en soit, il s'agit là, incontestablement, du plus beau coupé 2.4 S proposé aux enchères depuis le début de l'année. Mécanique et carrosserie ont été entièrement restaurées en 2016, exclusivement avec des pièces d'origine Porsche. Les roues Fuchs en 15 pouces sont d'origine et le véhicule dispose d'un rarissime toit ouvrant électrique. Pas moins de 130 000 € ont été investis dans cette restauration de très haut niveau. L'auto se trouve donc dans un état quasiment neuf et elle prête pour les 200 000 prochains kilomètres et les cinquante années à venir! Bien entendu, toutes les factures seront fournies à l'acheteur.

La question qui se pose aujourd'hui est celle de la valeur de ces 2.4 S si prisées. Sont-elles retombées sous les 160 000 € ou ont-elles continué à s'apprécier, allant au-delà de 200 000 €? La réponse devrait nous être donnée ce soir, à l'issue de cette vente.

Estimations : 140 000 € - 170 000 €





PORSCHE 930 TURBO #1989



La Porsche Turbo historique, celle que tous les petits garçons nés dans les années 60 ou 70 ont découpée dans l'*Auto Journal* ou dans les catalogues du Salon de l'Auto, c'est elle. Avec ses allures de bête sauvage, ses couleurs sombres et son bruit rauque étouffé par celui du turbo à chaque accélération, la 930 Turbo de 1989 - produite en seulement 857 exemplaires - est aujourd'hui devenue un objet culte, à présent que les enfants d'alors sont en âge de réaliser leurs rêves de gosses.

Dès 1977, Porsche a décidé de porter la cylindrée de ce modèle à 3.0 et la puissance à 300 ch (code 930/60) en lui adjoignant un gros échangeur air/air qui conditionnait la taille et la forme de l'aileron arrière. Pour le reste, résistant à toutes les suggestions et toutes les critiques à une époque où une auto premium se devait de posséder une boîte de vitesses à cinq rapports, Porsche en conservait quatre sur cette Turbo. La « boîte 5 » n'arrivera qu'en 1989, cinq ans plus tard. Pourquoi seulement quatre rapports ? Tout simplement parce que Porsche jugeait un éventuel cinquième rapport inutile et parce que les véritables amateurs de cette auto se régalaient de son allonge qui évitait au pilote de jouer trop souvent du levier. En effet, la voiture reprend son accélération de 1 500 à

6 500 tr/mn en quelques secondes avec une facilité déconcertante. Le modèle proposé à la vente a d'abord été vendu en Allemagne avant d'être importé de Belgique en 1987 avec 15 000 km au compteur. Il a ensuite poursuivi sa carrière en France où il n'a connu qu'un seul propriétaire. Inutile de préciser qu'il ne fut jamais accidenté et que l'état remarquable de ses sièges et moquettes témoigne des soins attentifs qu'il a reçus. La carrosserie est restée 100 % d'origine, sans corrosion, tandis que le soubassement a été totalement refait pour un montant de 12 000 €. Le bloc moteur, quant à lui, a bénéficié d'une réfection complète (embrayage, culasse, segments, vilebrequin, coussinets...) en 2009, pour un montant comparable (+/- 10 000 €). S'y est ajouté, en 2015, le remplacement de la pompe à injection.

Pour le reste, « RAS ». La belle patine intérieure atteste des soins réguliers qui lui furent prodigués au long de toutes ces années.

Estimation : 120 000 € - 140 000 €

PORSCHE

964 SPEEDSTER TIPTRONIC

#1994



Au Panthéon des Porsche les plus adulées et les plus prisées, les Speedster - 356, 911, 964 et 997 - figurent juste en-dessous des modèles de course à palmarès. Parmi ce Speedster, les 964 furent les moins produits et deviennent, aujourd'hui, les plus recherchés. La raison ? Elle tient à la leur philosophie, à cette recherche de légèreté et de performance décapotée, très éloignée de ce que propose un coupé. La capote, qui n'est ici qu'un « accessoire en cas de pluie », n'est ni doublée, ni véritablement étanche. Cela participe d'un charme qui, selon les goûts, agit capoté ou décapoté.

Dans cette définition Speedster, la Porsche 964 n'a été produite qu'à 1 050 exemplaires. Un manque d'engouement qui a surpris Porsche au vu du succès remporté par le Speedster précédent. Et parmi ces 1 050 véhicules, seuls 20, au niveau mondial, ont été, selon nos sources, équipés de la boîte de vitesses Tiptronic ! En clair, nous sommes ici en présence de l'une des Porsche de série les plus rares des années 90.

Il s'agit du 45^e des 469 exemplaires produits pour les États-Unis, où il n'a vécu qu'entre la Californie et l'Arizona, donc au sec. Le kilométrage annoncé, 20 000 km environ, est attesté par l'historique du véhicule et par son Carfax où figure un incident, survenu

au cours de la première année d'une existence qui semble avoir été chaotique. En effet, ce Speedster a connu cinq propriétaires successifs, de toute évidence peu soigneux, avant de franchir à nouveau l'Atlantique pour arriver en France. Là, son actuel possesseur s'est fait un devoir de lui offrir une vie plus saine et plus calme, lui prodiguant tous les soins possibles. Le moteur a donc été entièrement refait, tout comme la peinture et les roues, restaurées avec soin et équipées de pneumatiques Pirelli neufs.

Aujourd'hui, le véhicule roule parcimonieusement, toujours décapoté pour le plaisir de courtes balades, et toujours au sec. Les prix atteints par les Porsche 964 Speedster dans les ventes récentes se situent au-delà des 200 000 €. Compte tenu de son histoire un peu « chargée », celui-ci devrait se situer bien en-deçà, constituant une intéressante opportunité d'investissement et de plaisir.

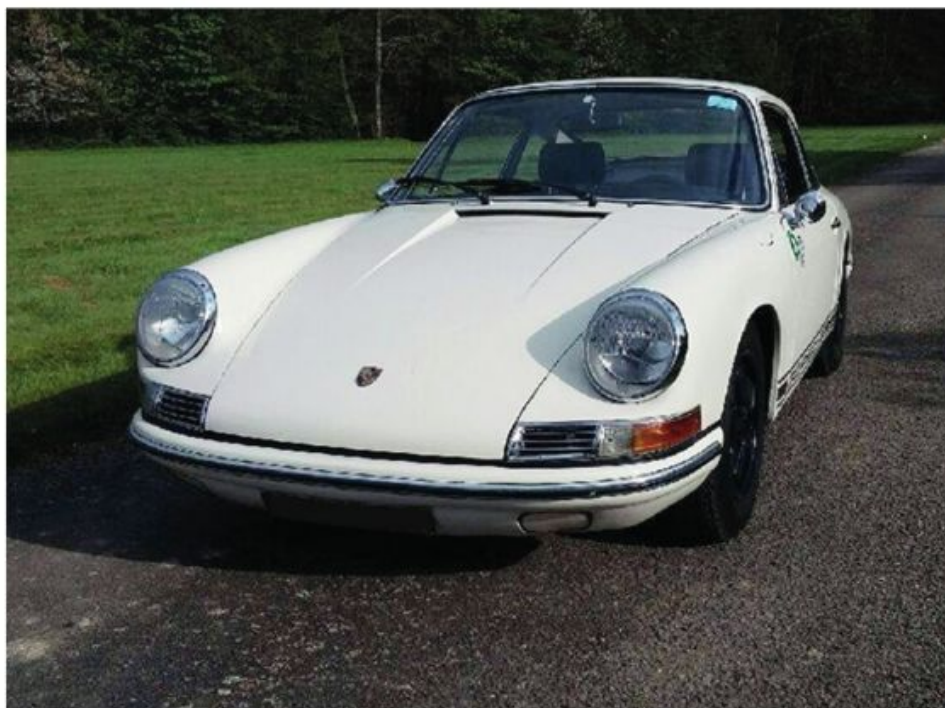
Estimation : 110 000 € - 130 000 €



PORSCHE

911 T 2.0

#1968



Il s'agit du 95^e exemplaire de la série 11820 qui marque le millésime 1968. Elle est, par voie de conséquence, la 95^e 911 T construite puisque cette appellation débute à l'été 1967. Cette 911 « châssis court », comme on les appelle aujourd'hui, immatriculée en France le 6 octobre 1967, possède un bloc-moteur en aluminium. On se rappellera que des 11820 ont servi à l'élaboration des trente-cinq 911 T/R après avoir été prélevées sur parc et préparées pour la course. La raison ? Toute simple. Un peu moins bien équipées de série que leurs sœurs L ou S - et plus légères de quelques 56 kg -, leur démontage pour transformation s'en trouvait facilité. D'origine, le moteur était donné pour 110 ch. Légèrement amélioré, il dépasse aujourd'hui de peu les 130 ch. Avec un poids très réduit - autour de 950 kg -, une suspension raffermie par des barres de torsion un peu plus fortes que celles d'origine et des bras arrière réglables, elle offre les qualités d'une Porsche de course d'époque. Techniquement, elle est dotée d'un allumage électronique 123 et de gicleurs de route en 150 qui lui offrent une bonne allonge dans les tours. Elle dispose d'une commande de boîte Quick Shift permettant une sélection précise et rapide des rapports. L'habitacle a été laissé dans sa configuration d'origine, avec son autoradio des sixties, sa moquette d'époque en bon état et ses tapis

avant en caoutchouc, eux aussi originaux. Plus récents, les sièges baquets en velours côtelé noir sont très beaux et assurent un maintien parfait.

Extérieurement, la carrosserie porte quelques stigmates de son histoire de *bad boy* et une patine qui lui va à ravir. C'est un style qui plait beaucoup à son actuel propriétaire, plus amateur d'authenticité, de voitures à vivre et à piloter, que de divas de salon briquées à outrance. C'est la raison pour laquelle il la laisse dans sa configuration « retour de course ».

Enfin, côté entretien, elle est dotée d'amortisseurs et d'échangeurs neufs, de pneumatiques très récents et de toutes ses factures d'entretien depuis dix ans, y compris celle de la réfection moteur effectuée en 2005. Depuis lors, elle n'a parcouru que 22 500 km.

Estimation : 90 000 - 100 000 €

PORSCHE

997 GT2 CLUBSPORT

#2008



L'apparition, en 2007, de la Porsche 997 GT 2 est le fruit d'un long processus. En effet, la première véhicule à avoir porté cette désignation est né plus d'une décennie auparavant pour répondre à la réglementation - et à l'appellation - d'une catégorie sportive. Les Porsche 993 GT2 à simple turbo ont ainsi disputé et remporté les 24 Heures du Mans, dans la catégorie LM-GT2, et le Championnat du monde en GT2. Si bien que, lorsque sont apparues successivement les modèles 996, puis 997, une version GT2 en a été chaque fois proposée. La philosophie des GT2 était des plus simples : être les plus puissantes des Porsche de production. Cet objectif était toujours atteint et, pourtant, leur image restait relativement faible auprès des fans. Les GT3 prenaient toute la lumière et faisaient ensuite figure de meilleures Porsche de course. Cela tenait, certes, à ce que les moteurs turbo n'étaient alors pas homologués mais aussi au niveau de prix stratosphérique des GT2 qui étaient, après tout, les supercars de Porsche.

En ce qui concerne la version 997, les turbos à géométrie variable pilotés électroniquement permettent au moteur d'atteindre 530 ch, record absolu d'alors pour une Porsche de série. Il est associé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports. 1 242 Porsche 997 GT2

furent élaborées et produites sur la base des 997 turbo « normales », hors versions RS, plus ultimes encore avec leurs 620 ch.

Cet exemplaire blanc Carrara, qui affiche 31 700 km, fut livré neuf en France en 2008. Il bénéficie de l'équipement Clubsport d'origine, destiné à l'emmener sur piste, l'espace d'évolution le plus adapté à son formidable tempérament. Au programme : ceintures de sécurité six points, sièges tissu et arceau-cage de compétition pour le sport, certes, mais aussi régulateur de vitesses, système de navigation DVD et capteurs de pluie pour le rendre plus apte à un usage plaisir sur la route. En clair, cette 997 GT2 propose réellement le meilleur des deux mondes, avec un niveau de performance extraordinaire sur piste et cette aptitude à la balade que Porsche réussit toujours à conférer à ses GT.

Côté entretien, notre vedette du jour a bénéficié en janvier dernier, à 31 677 km, d'un entretien majeur et de quatre pneus neufs, pour un montant de 5 770 €. Tout son historique figure dans son carnet, fourni avec tous les autres documents et clés. Peu de questions, donc, pour une auto totalement limpide.

Estimation : 130 000 € - 150 000 €

PORSCHE

911 CARRERA 3.2 « POLICE »

#1986



Voici, sans doute, l'une des autos les plus intéressantes de cette vente. Déjà, il s'agit d'une Carrera 3.2, l'un des trois ou quatre modèles les plus recherchés par les porschistes. Ensuite, c'est l'un des tout derniers exemplaires du millésime 1986, doté de la boîte de vitesses 915. De plus, elle apparaît en très bon état, avec un niveau de préservation absolument étonnant. Enfin, elle restera sans doute unique dans notre pays de par sa configuration. Car il s'agit, comme vous le constatez sur ces images, d'une voiture d'intervention sur route de la police néerlandaise.

C'est sans doute pour cela que sa carrosserie est aussi soignée et que son intérieur est dans état aussi proche du neuf. Exagéré ? Les seuls bruits d'ouverture et de fermeture des portes vous le confirmeront. Tout, dans cette voiture, respire le neuf. Moquettes, sièges électriques en cuir, tableau de bord... Tout est en parfait état. Même le volant à quatre branches est exempt de toute marque.

Le plus étonnant demeure toutefois que le véhicule n'ait pas été « désarmé » avant de rejoindre la vie civile. Ainsi, le gyrophare et le porte-voix de bord sont opérationnels et fonctionnent à merveille. Il y a également, à l'arrière, un tableau lumineux extérieur permet-

tant de faire varier les messages et, au besoin, de les faire clignoter. Mieux : on y trouve, dans les logements aménagés derrière les deux sièges, une sorte de rangement multiple contenant tous les accessoires indispensables à un policier dans l'exercice de sa mission. Menottes, trousse de secours, alcootests, lampes d'intervention, manuels et Code de la Route... Là encore, tout est en parfait état. Un uniforme de policier hollandais, complet du képi aux grosses bottes en cuir, est livré avec la voiture. Précision indispensable : son porteur devait mesurer plus d'1,90 m pour bien plus de 100 kg ! Alors, si vous avez rêvé de voitures de police durant de votre enfance, celle-ci est sans l'ombre d'un doute la plus magique de toutes. Et en plus, elle fonctionne divinement bien sur tous les plans, avec un toit Targa parfaitement sain.

Estimation : 110 000 € - 140 000 €





PORSCHE

964 CARRERA RS

#1992



Il s'agit de la deuxième 964 Carrera RS proposée dans cette vente. Étrangement, les deux voitures présentent des caractéristiques diamétralement opposées. Ainsi, alors que la première est peu kilométrée mais a subi un accident, celle-ci affiche près de 150 000 km mais se trouve dans une forme éclatante, présentant un « carnet de santé » de marathonnienne olympique.

Mais revenons à ce modèle que l'on s'arrache désormais aux quatre coins du monde, sans que personne ne sache vraiment pourquoi, tant elle est proche d'une Carrera 2 « normale ». En effet, la version RS de la Porsche 964 se construit, mois après mois, un statut d'icône au sein de l'histoire Porsche. Mérité ou immérité ? Objectivement, pour qui ne l'a jamais conduite, il n'existe pas, sur le papier, de véritable raison des extasies. Un peu moins lourde qu'une Carrera 2, elle n'affiche que peu de puissance supplémentaire (260 ch contre 250) et n'en diffère visuellement que par des détails. Oui mais cela, c'est la théorie. Dans la pratique, il s'agit d'une auto totalement différente grâce à une foule d'éléments souvent peu visibles. Et les fans, de plus en plus nombreux, qui adorent le caractère discret de cette différence, ne jurent très souvent que par elle. Qu'est-ce qui change vraiment ? Tout d'abord, elle est plus basse que la Carrera 2, arbore des prises d'air de refroidissement des freins dans le bouclier avant dépourvu de gicleurs de phares et s'assoit sur des jantes Cup 2 de 17 pouces portant la mention « Magnesium ». À l'arrière, la partie centrale du bouclier est également différente, tandis que la lunette est dépourvue de dégivrage.

À l'intérieur, on trouve des sièges baquets Recaro caractéristiques, des garnitures de portes « RS » à tirettes en tissu... et pas de sièges arrière. Visuellement, c'est à peu près tout. Mais bien des choses changent aussi sous les capots ! Boîte de vitesse plus ferme, moteur plus libre grâce à un volant moteur allégé, châssis bien plus raide grâce à des amortisseurs typés « course » et une foule de détails (vitres fines, absence d'isolant phonique...) permettent de gagner du poids et de la performance en piste. Si bien qu'en réalité, une Porsche 964 Carrera RS s'apparente à une auto de circuit déguisée en routière, sans que cela ne se voie trop. Et c'est sans doute là l'une des raisons de ce succès qui ne se dément pas au gré des modes : sa discrétion, si prisée aujourd'hui.

Cet exemplaire est très significatif de cet état d'esprit. Dûment expertisé et valorisé à 170 000 €, il affiche un kilométrage en rapport avec son âge, témoignant d'un usage raisonnable mais régulier. Extérieurement très sobre, car dépourvu de bandes décoratives, il se distingue en revanche par le très original tissu écossais qui habille ses baquets Recaro d'origine en lieu et place du cuir bicolore habituel. Pour le reste, son carnet d'entretien est à jour, les factures sont présentes et il n'existe aucune trace de sévices à bord, dans son histoire ou sous ses capots.

Estimation : 150 000 € - 180 000 €

PORSCHE

911 T 2.0

#1968

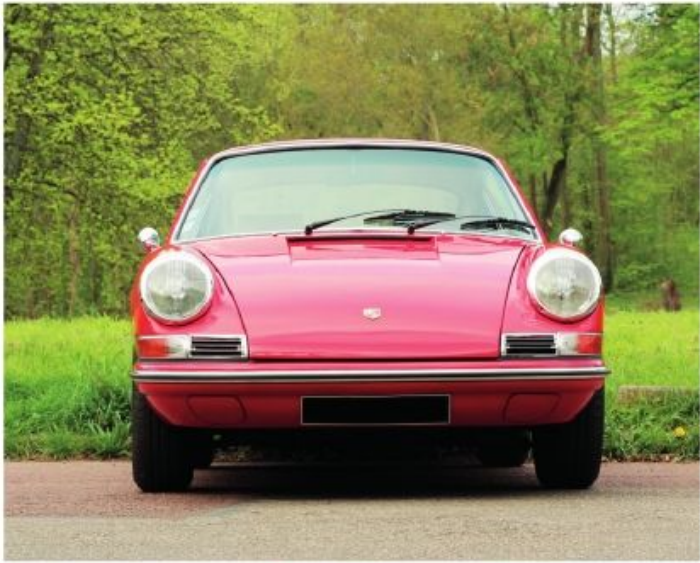


Il s'agit du 203e exemplaire de la série 11820, qui marque le millésime 1968. Elle est, par conséquent, la 203e 911 T construite, puisque cette appellation débute à l'été 1967. Cette 911 « châssis court », comme on les appelle aujourd'hui, est sortie d'usine le 2 novembre 1967 et a été immatriculée en Californie dès janvier 1968. On se souviendra que des 11820 ont servi à l'élaboration des trente-cinq 911 T/R après avoir été prélevées sur parc et préparées pour la course. La raison ? Toute simple. Un peu moins bien équipées de série que leurs sœurs L ou S - et plus légères de quelques 56 kg -, leur démontage pour transformation s'en trouvait facilité. D'origine, le moteur est donné pour 110 ch, ce qui, vu le poids réduit de la voiture - autour de 950 kg -, assure de belles performances.

Cette 911 T a passé toute sa vie en Californie, abritée des intempéries, avant d'arriver en France en 2010. Bretagne Roadster, son importateur, a alors pu constater qu'elle n'avait effectivement pas trop souffert des méfaits du temps et de la rouille. Il l'a revendue à un amateur bordelais qui l'a conservée jusqu'en septembre 2016,

date d'achat par son propriétaire actuel. Ce dernier est parvenu à identifier deux propriétaires américains et possède quelques factures d'époque. Depuis, la voiture a bénéficié d'une réfection de son moteur (il y a environ 38-40 000 km) et de sa boîte de vitesses (il y a 30 000 km) tandis que les amortisseurs Koni neufs sont réglés assez souples. La curiosité de cette année 1968, outre le fait qu'elle voit la production des derniers châssis à empattement court, est incontestablement le changement d'orientation des... essuie-glaces ! Pour le reste, ce modèle conserve sa couleur Polo Red d'origine sur une sellerie mixte simili/Pepita. Logiquement, la toile du pavillon a été remplacée très récemment, tout comme la casquette du tableau de bord. On notera la présence d'un autoradio Becker fonctionnel d'époque.

Estimation : 90 000 - 100 000 €.



PORSCHE 911 SC PRÉPARÉE TYPE 953 #1982



En 1984, pour redorer le blason de la 911 en compétition, Porsche décide de l'engager en rallye-raid, dans le Paris-Dakar. Un prototype Groupe B à transmission intégrale - la future 959 - ayant été présenté au Salon de Francfort en septembre 1983, c'est sur cette base que trois 911 Carrera 4x4 (type 953) sont développées. Elles utilisent le nouveau moteur de 3 164 cm³ des 911 Carrera qui développe 225 ch à 5 800 tr/mn. La voiture est profondément modifiée pour affronter les embûches du Paris-Dakar, à commencer par sa transmission intégrale et sa garde au sol de 47 cm qui lui donne un angle d'attaque de 45°. Elle reçoit aussi une suspension à double triangulation renforcée à l'avant, un arceau soudé, une protection de soubassement en Kevlar et un embrayage plus robuste. Pour l'alléger, la carrosserie est dotée d'éléments en matériaux composites à base de fibre de carbone et de vitres latérales en plastique. Ainsi, en dépit de tous les équipements obligatoires (deux roues de secours, cric hydraulique, compresseur, trousse à outils, jerrycan d'eau potable, kit de survie, fusées de signalisation, sacs de couchage, radio et balise de détresse...), la Porsche 953 ne pèse que 1 210 kg. René Metge et Dominique Lemoyne l'emportent cette année-là, Jackie Ickx et Claude Brasseur terminant 6^e. Trois autres 953 seront construites en 1985. Prenant l'apparence de la future 959 et le code 959/953, leur moteur reste le 3.2 litres

des Carrera mais avec 231 ch à 6 000 tr/mn. Malheureusement, elles ne termineront pas l'épreuve. En 1986, Porsche engage des 959 Rallye-Raid biturbo de 400 ch qui s'imposeront avec Metge/Lemoyne et Ickx/Brasseur aux deux premières places.

Cette Porsche 911 SC (n° de série WPOZZZ91ZBS102869) de 1982 a subi une sérieuse préparation type 953 pour les rallyes terre africains. Animée par un moteur 3 litres préparé de 260 ch, elle a reçu des trains roulants, des cardans, des tulipes et un embrayage renforcés. Ce dernier est associé à une boîte courte type 915 et à un différentiel autobloquant. Les capots et les portes sont en carbone Kevlar tandis que les vitres latérales et arrière sont en polycarbonate. Un arceau homologué FIA a été installé avec des renforts de châssis avant et arrière (Wiechers) ainsi que des sièges baquets avec harnais. Une rampe de phares additionnels a été installée et l'éclairage arrière a été augmenté. Elle est dotée d'un échappement inox et de radiateurs additionnels - moteur et boîte - sous l'aileron arrière de type Turbo. Le réservoir de 120 litres (Simtech) est homologué FIA. La voiture est pourvue d'un certificat FIA valide jusqu'en mai 2019.

Estimation : 90 000 - 120 000 €



PORSCHE 993 TURBO #1997



Lorsque Porsche a débuté la commercialisation de la 993, à la fin du millésime 1994, le monde des porschistes a poussé un « ouf ! » de soulagement. En effet, les valeurs stylistiques préservées et les caractéristiques techniques du nouveau modèle attestaient d'une réelle ambition de Porsche à son endroit. Ainsi apprenait-on que seul un nombre très réduit de pièces avaient été repris des 964. Le toit ? Le capot avant ? Pour le reste, on remarquait que les bras de suspension arrière étaient directionnels, que la boîte de vitesses avait six rapports et que tout, dans les moindres détails, avait été revu et repensé.

Deux ans plus tard, en 1995, apparaissait la version Turbo, conçue dans le même esprit. Si la GT2 de course ne possédait qu'un seul turbo et deux roues motrices, c'est qu'il s'agissait pour elle de répondre à la réglementation en place dans les différents championnats. La Turbo, elle, pouvait s'affranchir de ces contraintes. Elle n'était donc proposée qu'en quatre roues motrices et avec un turbo par banc de cylindres. Il faut dire qu'avec 408 ch sous le pied, la

motricité devenait une caractéristique essentielle !

Techniquement, la 993 reste la dernière Porsche 911 refroidie par air ; il en va de même pour sa version Turbo. Bien sûr, elle a ensuite été éclipsée par une Turbo S encore plus puissante, développant 450 ch, mais il reste que leurs aspects respectifs ont fait rêver, avec cet aileron arrière écrasé si caractéristique.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente est un 408 ch, en parfait état, dans une combinaison de couleurs idéale, avec un intérieur gris clair très lumineux. Histoire, entretien, usage... Son propriétaire nous garantit que tous ces éléments correspondent à ce que l'on peut attendre d'une auto de ce calibre et de cette classe.

Estimation 110 000 € - 130 000 €



ART ANCIEN

Grégoire Lacroix
glacroix@leclere-mdv.com

ART MODERNE

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

SCULPTURES

Romain Rudondy
rudondy@leclere-mdv.com

POST WAR & CONTEMPORAIN**ART URBAIN**

Adrien Lacroix
lacroix@leclere-mdv.com
Assisté de Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

DESIGN

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

ART NOUVEAU - ART DÉCO

Romain Rudondy
rudondy@leclere-mdv.com

MOBILIER ANCIEN - OBJETS D'ART

Damien Leclere
leclere@leclere-mdv.com

TAPIS

Yohann Gissinger
gissinger@leclere-mdv.com

BIJOUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

MONTRES

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

MODE & VINTAGE

Julia Germain
germain@leclere-mdv.com

VINS & SPIRITUEUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION - MOTORCARS

Maxime Lepissier
maxime@leclere-mdv.com
Pierre Delagneau
delagneau@leclere-mdv.com

ARTS D'ASIE

Romain Verlomme-Fried
verlommefried@leclere-mdv.com

ART RUSSE

Ivan Birr
birr@leclere-mdv.com

LIVRES & MANUSCRITS

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHIES

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

GRAPHISME

Carole Silvestri
silvestri@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHE

Timothé Leszczynski
timothe@leclere-mdv.com

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES

PARIS 22, rue Chauchat 75009 Paris

MARSEILLE 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

T. +33 (0)4 91 50 00 00 - **F.** +33 (0)4 91 67 36 59

E. contact@leclere-mdv.com

Catalogues / résultats / live / actualités sur www.leclere-mdv.com



ORDRE D'ACHAT

VENTE PORSCHE

Vente Vendredi 12 mai 2017 à 19h00 / Garage MANNES / 36, rue François Mitterrand, 94100 Ivry-sur-Seine

NOM:

PRENOM:

ADRESSE:

VILLE:

TEL. (DOMICILE): TEL. (PORTABLE):

E-MAIL: FAX:

☐ ORDRE D'ACHAT

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Les limites ne comprenant pas les frais).

☐ ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Je souhaite enchérir par téléphone le jour de la vente sur le(s) lot(s) ci-après.

Tél.:

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN €

RÉFÉRENCES OBLIGATOIRES A NOUS COMMUNIQUER

☐ Carte d'identité ☐ Permis de conduire ☐ Passeport

N°

DATE D'ÉMISSION

EMIS PAR

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente. A renvoyer à:

LECLERE Maison de Ventes aux enchères / 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille - Fax: 04 91 67 36 59

Je confirme mes ordres ci-dessus et certifie l'exactitude des informations qui précèdent.

DATE ET SIGNATURE :

LECLERE
MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement et/ou d'ordre d'achat sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication par Leclere MDV. Elles sont aussi destinées à vous présenter les autres offres de Leclere MDV ou, sauf si vous cochez les cases ci-dessous, de ses partenaires.

- ☐ Je ne souhaite pas que la maison de vente aux enchères m'adresse ses offres.
☐ Je ne souhaite pas que les partenaires de la maison de vente aux enchères m'adressent leurs offres.

Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à la maison de ventes, 5 rue Vincent Courdouan 13006 Marseille ou par email à contact@leclere-mdv.com

Leclere MDV est adhérent au Registre central de prévention des impayés des commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motifs légitimes sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev, 15 rue Freycinet 75016 Paris.

CONDITIONS GÉNÉRALES

LECLERE MDV, SARL dont le siège social est 5, rue Vincent Courdouan (13006) à Marseille, n° RCS 492914551, déclaration n°2006-602, TVA intracommunautaire FR05492914551. Damien Leclere, Delphine Orts et Yonathan Chamla, commissaires-priseurs de ventes volontaires.

CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

Les ventes de véhicules intervenant par l'intermédiaire LECLERE MDV, ainsi que les présentes conditions générales de ventes qui les régissent à l'égard des enchérisseurs, sont soumises au droit français. Tout enchère portée par les enchérisseurs sous quelque forme que ce soit (téléphone, internet, ordre d'achat...) ou par le biais de tout intermédiaire implique l'acceptation des présentes conditions générales de vente. L'éventuelle nullité d'une clause n'entraînera pas la nullité des autres conditions, qui resteront par ailleurs applicables.

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

Les dates et spécifications avancées quant aux véhicules sont ceux ressortant des titres de circulation, et des indications données par le vendeur, LECLERE MDV agissant en qualité de mandataire de celui-ci. Un véhicule de collection s'identifie essentiellement par son modèle. Les désignations de modèle, de type et d'année indiquées sont celles figurant sur le titre de circulation. Les documents disponibles et qui seront remis avec le véhicule sont ceux mentionnés dans la fiche de présentation du véhicule, à l'exclusion de tout autre (ex : certificat d'immatriculation, fiche d'identification, contrôle technique, certificat de situation administrative, carnet d'entretien...). Il appartient à l'adjudicataire de faire le nécessaire pour procéder aux démarches administratives et douanières consécutives à son achat. Le kilométrage indiqué n'est pas garanti. Il a été relevé au compteur du véhicule. Les véhicules venant par la route peuvent présenter un kilométrage au compteur différent au jour de la vente. Les informations et reproductions communiquées ont pour but de faciliter l'inspection des véhicules par les enchérisseurs éventuels. Les enchérisseurs sont réputés avoir examiné les véhicules qui peuvent l'être librement durant l'exposition préalable à la vente. S'ils n'ont pas la possibilité d'examiner eux-mêmes les véhicules, il leur appartient d'y procéder par toute personne de leur choix. Les véhicules présentés sont des véhicules de collection dont l'état et le fonctionnement ne sont pas ceux des véhicules actuels : leurs performances et conditions de sécurité leurs sont inférieurs. Ils ont le plus souvent fait l'objet de restaurations. Leur état mécanique et les usures de leurs pièces varient en fonction de leur ancienneté. Les enchérisseurs acceptent de ce fait un aléa. Un véhicule est vendu dans l'état où il se trouve au moment de son adjudication et aucune réclamation ne sera admise sur ce point une fois l'adjudication prononcée. LECLERE MDV et les experts auxquels il est fait appel à cette fin ont établi les indications figurant au catalogue, étant précisé que celles-ci sont susceptibles de rectifications et amendements, seule la présentation du lot au jour de la vente telle que portée au procès-verbal de la vente aux enchères faisant foi des spécifications convenues. Les experts de la vacation se tiennent à leur disposition pour répondre à toute question.

ENCHÈRES

Le Commissaire-priseur de ventes volontaires dirigeant la vacation a seul qualité pour déterminer les mises à prix et paliers d'enchères.

MOYENS D'ENCHÉRIR

Il est possible d'enchérir lors de la vente en étant présent ou représenté au jour de la vente, par le biais de sites internet, ou en laissant un ordre d'achat écrit auprès de LECLERE-MDV au plus tard à la clôture de l'exposition.

Les éventuels coûts pour enchérir par tel ou tel moyen incombent à celui qui choisit d'y recourir. Pour être admis à enchérir, toute personne devra préalablement s'être fait enregistrer auprès de LECLERE MDV en lui communiquant ses nom et prénom et en lui remettant copie d'une pièce d'identité en cours de validité. Si l'enchérisseur porte son enchère pour le compte d'un tiers, il devra remettre copie de celle de ce tiers. Si ce tiers est une société, il devra en indiquer la dénomination sociale et justifier être habilité à la représenter en remettant copie de son extrait Kbis ou de tout document équivalent. Pour des raisons techniques ou autres, il est possible que LECLERE MDV ne soit pas en mesure de joindre l'enchérisseur en cas de demande d'enchère téléphonique, ce dont elle ne peut être tenue pour responsable. Les personnes s'étant inscrites disposent d'un droit d'accès et de rectification des informations les concernant, intégrées au fichier client de LECLERE MDV, destinataire de ces données.

FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

Outre le prix d'adjudication constaté par le coup de marteau, des frais de vente seront dus en sus par l'adjudicataire. Ces frais sont de 20% ttc.

L'adjudicataire sera tenu indivisiblement de payer le prix d'adjudication augmenté des frais de vente calculés dans les conditions ci-dessus, outre s'il y a lieu tous autres frais particuliers.

EXPORTATION

Il appartient à tout enchérisseur de se renseigner préalablement à la vente s'il envisage d'exporter un véhicule. Le retard ou le refus par l'administration des documents de sortie du territoire ne justifiera pas la remise en cause de la vente ni un quelconque dédommagement. La TVA collectée pourra être remboursée à l'adjudicataire à condition que celui-ci présente dans les délais et forme prévus par la réglementation en vigueur les documents justifiant de l'exportation du véhicule acheté.

ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

La vente est réalisée au comptant et conduite en euros. L'adjudicataire est tenu d'en régler le prix sans délai, par virement, chèque de banque, ou carte bancaire. La délivrance à l'adjudicataire n'interviendra qu'après complet paiement des sommes dues sur le compte de LECLERE MDV et remises des copies de pièces justificatives d'identité des enchérisseur et adjudicataire. L'enchérisseur ayant porté l'enchère menant à l'adjudication est personnellement responsable du paiement du prix du lot sur lequel il a enchéri, y compris s'il a désigné un tiers pour adjudicataire.

DÉFAUT DE PAIEMENT

A défaut de paiement par l'adjudicataire, le vendeur pourra opter soit pour la remise en vente du véhicule sur réitération d'enchères aux frais de l'adjudicataire après mise en demeure restée infructueuse adressée dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, soit pour la résolution de plein droit de la vente, soit pour l'action en paiement, sans préjudice des dommages-intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. Dans l'hypothèse d'une résolution, outre le montant des frais de vente, LECLERE MDV sera en droit de demander à l'adjudicataire des intérêts au taux légal sur les frais de vente par jusqu'à complet paiement du prix, outre s'il y a lieu les autres frais engendrés par ce défaut de paiement. Dans l'hypothèse d'une action en paiement, LECLERE MDV sera en droit d'exiger de l'adjudicataire les sommes ci-dessus, outre le prix revenant au vendeur augmenté des intérêts au taux légal jusqu'à complet paiement du prix. Dans l'hypothèse d'une réitération des enchères, l'adjudicataire défaillant sera de plein droit redevable de l'intégralité des coût supplémentaires résultant de sa défaillance, de la différence entre le premier prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu sur réitération d'enchères si celui-ci lui est inférieur, outre le montant des frais revenant à LECLERE MDV au titre de la première adjudication augmenté des intérêts au taux légal.

LITIGES

En cas de litige concernant l'état du véhicule, il appartient à l'adjudicataire d'agir sur le fondement des vices cachés dans les deux ans à compter de sa révélation, dans la limite de vingt ans à compter de la vente. La responsabilité de LECLERE-MDV se prescrit par cinq ans.

Récupérations des lots

Les lots sont à récupérer à partir du lundi 15 mai jusqu'au samedi 20 mai au Garage Mannes directement. Horaires : 10h00 → 18h00

Contact sur place : Maxime Lépiessier +33 6 17 69 84 46

(Frais de gardiennage en sus à la charge de l'acheteur à partir du dimanche 21 mai // 30 euros/jour)

SEMAINE ASIATIQUE DROUOT JUN 2017

*Vente en préparation /
Appel à consignations, venez nous rencontrer*

Responsable département :
Romain Verlomme-Fried
06 82 31 63 71
verlommefried@leclere-mdv.com



*Paire de chandeliers en jade vert épinard, base en bronze et émaux cloisonnés.
Vendue 100 000 euros*

AGENDA DES VENTES

MARSEILLE / PARIS



Vendredi 12 mai 2017

PEINTRES DU MIDI

5, rue Vincent Courdouan - 13006 Marseille

Expositions //

11 mai de 10h00 à 18h00 - 12 mai de 10h00 à 12h00



Vendredi 2 juin 2017

ART ARMENIEN

Drouot-Richelieu, 9, rue Drouot 75009 Paris

Expositions //

1^{er} juin de 11h00 à 21h00 - 2 juin de 10h00 à 12h00



Mercredi 7 juin 2017

TABLEAUX ET SCULPTURES DU XIXE S.

Drouot-Richelieu, 9, rue Drouot 75009 Paris

6 juin de 11h00 à 18h00 - 7 juin de 11h00 à 12h00



Lundi 12 juin 2017

ART IMPRESSIONNISTE ET MODERNE

Drouot-Richelieu, 9, rue Drouot 75009 Paris

10 juin de 11h00 à 18h00 - 12 juin de 11h00 à 12h00



Vendredi 23 juin 2017

MOBILIER ET OBJETS D'ART

Drouot-Richelieu, 9, rue Drouot 75009 Paris

22 juin de 11h00 à 21h00 - 23 juin de 11h00 à 12h00



Vendredi 23 juin 2017

ART D'ASIE

Drouot-Richelieu, 9, rue Drouot 75009 Paris

22 juin de 11h00 à 21h00 - 23 juin de 11h00 à 12h00



Mardi 27 juin 2017

BIJOUX

Drouot-Richelieu, 9, rue Drouot 75009 Paris

26 juin de 11h00 à 18h00 - 27 juin de 11h00 à 12h00



Vendredi 30 juin 2017

COLLECTIONS

5, rue Vincent Courdouan - 13006 Marseille

Expositions //

29 juin de 10h00 à 18h00 - 30 juin de 10h00 à 12h00



Lundi 03 juillet 2017

ART URBAIN

5, rue Vincent Courdouan - 13006 Marseille

Expositions //

01^{er} juillet de 11h00 à 18h00 - 03 juillet de 11h00 à 12h00