

MATCHING NUMBERS

***Mythe ou réalité ?
Votre Porsche est-elle authentique ?***

On pourrait en faire le refrain d'une chanson : Matching Numbers ou pas ? Cela semble être la seule chose qui nous vienne à l'esprit lorsqu'il s'agit d'acheter une Porsche ancienne mais au fond, est-ce si important ? Pourquoi n'en parle-t-on pas pour les récentes ? Et au fond, y a-t-il encore un sens à parler de Matching Numbers ?

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



Consultez le catalogue d'une vente aux enchères et vous lirez cette mention sur la plupart des voitures proposées : « Matching Numbers ». Il en va de même chez les marchands d'autos anciennes : « Matching Numbers ». D'abord réservée aux collectionneurs les plus avertis, cette notion un peu barbare est devenue la condition préliminaire à l'achat d'une voiture ancienne, a fortiori d'une Porsche ancienne. Il est rare qu'un concept suscite autant de fantasmes, d'omissions, ou d'incohérences dans le monde de la Porsche. C'est la raison pour laquelle il nous semblait nécessaire de faire table rase de ce que nous pensions savoir afin de le redécouvrir et d'essayer de le comprendre une bonne fois pour toutes. Il n'y avait pas d'autre façon de se lancer à la découverte du Matching Numbers. Il faut bien reconnaître que nous portons aussi notre part de responsabilité dans la promotion de cette notion de Matching Numbers, mais nous avons décidé de tout remettre à zéro en considérant que nos idées reçues sur le sujet étaient certainement de trop. Cette fois-ci, il s'agissait de tout redécouvrir et de poser toutes les questions comme un bleu : Qu'est-ce que signifie Matching Numbers ? D'où cela vient-il ? A quoi ça sert ? Bref, la totale...

/// Une définition fort complexe

Remontons le temps, disons, en 1968. Les chaînes d'assemblage de Porsche tournent à plein régime et il faut produire des 911. A l'usine, les ouvriers ont pris un moteur, une coque, une boîte de vitesses, des pièces détachées et ils ont tout assemblé. La plupart de ces pièces possédaient un numéro et en bout de chaîne, cela a donné une voiture avec une carte d'identité : une caisse avec un numéro de châssis et un numéro de production caché, un numéro de moteur, un numéro de boîte, une référence couleur et, éventuellement, des numéros de pièces. Aujourd'hui, lorsque les numéros de châssis, de moteur et de boîte correspondent aux numéros

d'origine, il est communément admis qu'il s'agit d'une voiture dite « Matching Numbers », expression anglaise signifiant « numéros correspondants », l'idéal étant que la voiture en question soit également peinte dans sa couleur d'origine. Ce serait la preuve que la voiture convoitée est aussi proche que possible de l'origine. Si vous recherchez une définition simple du Matching Numbers, vous pouvez vous en tenir à celle-ci. En revanche, il faut savoir que les règles de production chez Porsche ont connu beaucoup d'évolutions, ce qui fait que certaines subtilités entrent dans la définition du Matching Numbers.

Par exemple, les 911 de 1965 et 1966 possédaient les trois derniers chiffres de leur numéro de châssis gravés sur les portières, le capot arrière et le capot avant. D'autre part, les moteurs de 911 Classic ayant fait l'objet d'échanges standard sont frappés d'un numéro suivi des lettres « AT », qui signifient « Austausch », le terme allemand pour « Echange ». Allons bon, un moteur en échange standard est-il considéré comme Matching ? Comme si cela n'était pas assez compliqué, certaines 911 anciennes disposent de numéros spécifiques sur les portières et les capots. Les 911 S du millésime 1967 possèdent par exemple un « S » frappé à côté du numéro de pièce. Pour les 911 S Targa, le numéro de pièce sera frappé d'un « ST ». Ce n'est pas encore assez compliqué pour vous ? Alors on continue : en fonction des millésimes, les caractères et leurs tailles n'ont cessé d'évoluer. Peut-être êtes-vous en train de vous en rendre compte : la définition du Matching Numbers peut varier dans des proportions affolantes, car si l'on parle de numéros correspondants, une auto « Matching Numbers » ne devrait-elle pas avoir TOUS ses numéros d'origine, du moteur jusqu'à l'aile avant en passant par la boîte et les portières ? Mais dans quelle mesure est-ce vraiment possible ? Et surtout, au risque de jouer sur les mots, « correspondre au numéro d'origine », cela ne veut pas dire que c'est d'origine, et la nuance est loin d'être anodine ! Il y a bien de quoi y perdre ses petits. Mais ne nous alarmons pas tout de suite et essayons de remonter, justement, à l'origine du Matching Numbers.



Patrick Pugin nous montre l'emplacement d'un numéro de portière sur une 911 de 1968.



/// Qui a inventé le Matching ?

Ah, les grands inventeurs... Thomas Edison et son ampoule électrique, les frères Lumière et le cinématographe, Nicephore Niepce et l'appareil photo, que de grandes inventions qui ont changé la face du monde. Et à qui doit-on l'invention du Matching Numbers ? Au risque de vous décevoir, nous n'en savons strictement rien. En revanche, on peut supposer que cette notion provient d'Angleterre ou des Etats-Unis, lieux où les concours d'élégance sont très populaires. Et dans ces concours où l'authenticité est le nec plus ultra, on peut supposer qu'un collectionneur s'est un jour vanté d'avoir une voiture dont tous les numéros correspondaient à l'origine. Et tout ce petit monde de se pencher sur les numéros, les registres et le respect absolu de l'origine. L'histoire, bien que plausible, n'est pas authentique. Mais si l'on se permet cette digression, c'est pour vous expliquer qu'un jour, le Matching est arrivé sur la planète des collectionneurs, sans que l'on sache par qui ni pourquoi.

/// Au fond, à quoi ça sert ?

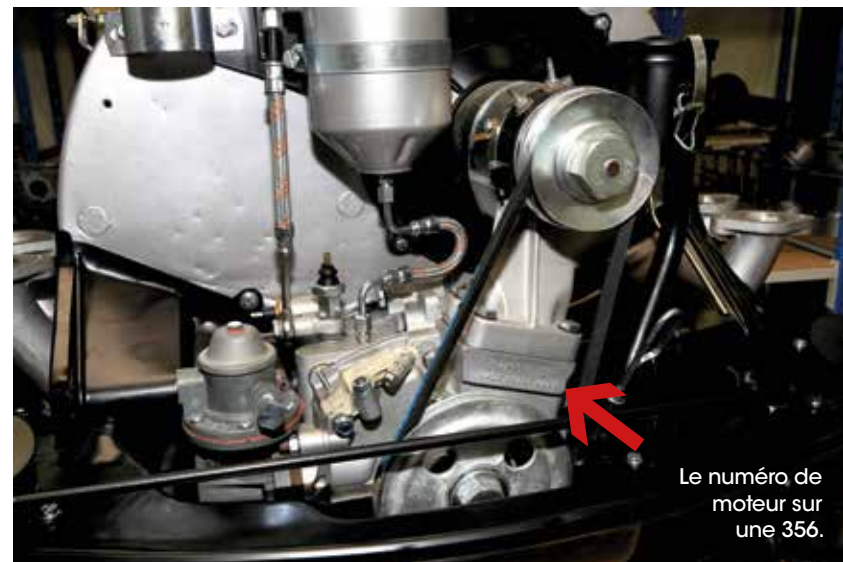
Ne tirons pas trop sur les collectionneurs et ne forçons pas trop le trait. Car si les collectionneurs ont pu faire une obsession du Matching Numbers, c'est qu'elle sous-entendait quelque chose de très important : a priori, et nous verrons bien qu'il s'agit d'un a priori, une voiture Matching Numbers est une voiture authentique. Lorsque le numéro de châssis, de moteur et de boîte de votre 911 correspondent à ce qu'ils étaient en sortant des chaînes de l'usine, on peut avoir tendance à se rassurer en se disant qu'en effet, cette Porsche a connu une histoire relativement stable qui lui a permis de ne pas être malmenée au fil des ans. Lorsque l'on achète une 911 d'avant 1973, cela a tendance à rassurer. En filigrane, ce sujet du Matching Numbers qui a été suivi jusqu'à l'obsession permettait de se protéger contre un autre risque : celui d'acheter une fausse voiture, et donc de se retrouver avec une voiture ne valant rien... Revenons maintenant en 2014-2015. A cette époque bénie où toutes

les voitures à vendre étaient « Matching Numbers - Etat Concours - Fraîchement Restaurée » et où les prix gonflaient sans arrêt, les articles vantant le potentiel retour sur investissement des voitures de collection fleurissaient dans la presse économique. Au premier rang de tous ces investissements automobiles figurait la 911 Carrera RS 2.7, auréolée du titre de voiture dont la cote s'est appréciée le plus rapidement au cours des dix dernières années. En 2015, les voitures de collection étaient une sorte de loterie où, même si on n'y connaît rien, on est sûr de gagner, il suffit d'y mettre des billes. Et à ce petit jeu, tout le monde n'a pas la même intégrité. A votre avis, lorsque les investisseurs voient que la Carrera RS 2.7 est le meilleur investissement automobile de la planète, que veulent-ils acheter ? Des Carrera RS 2.7, si possible dans un état irréprochable et Matching Numbers, pour les revendre dans les six mois avec une copieuse plus-value. Alors, lorsque quelques dizaines d'heures de travail et les bonnes pièces détachées permettent de transformer une 911 2.4 T à 80 000 € en une Carrera RS 2.7 Lightweight à 800 000 €, avouez qu'il y a de quoi se laisser tenter, surtout lorsque les acheteurs se bousculent. C'est malheureusement un fait qu'il nous faut reconnaître : la Carrera RS 2.7 est la Porsche la plus copiée, mais aussi la plus falsifiée du monde. A ce titre, Gaby Callewaert et son fils Gert, collectionneurs et certainement parmi les plus grands experts de la RS 2.7 en Europe, nous dévoilent une anecdote intrigante : un membre de Porsche Classic a découvert qu'un châssis de Carrera RS 2.7 était actuellement immatriculé plus de quarante fois dans le monde. Quarante ! Ce qui signifie qu'il existe quarante copies d'une même RS 2.7 actuellement en circulation. Et pour un modèle aussi emblématique, il est devenu très difficile de distinguer le vrai du faux, même si des détails, particulièrement subtils, permettent de faire la différence. Ces détails, Gert et Gaby ont passé une journée entière à nous les montrer sur deux RS authentiques, mais nous n'en révélerons aucun. Notre rôle n'est pas de transformer ce magazine en archive technique pour les faussaires. Le savoir de Gert →

et Gaby est le fruit de décennies d'un travail minutieux et acharné, il se doit d'être respecté. Ce savoir, les Callewaert le mettent au service des maisons d'enchères ou d'acheteurs privés afin d'identifier les vraies et les fausses RS 2.7 : « *Notre priorité est de respecter la voiture. Nous pourrions nous laisser influencer par l'argent ou l'entremise des acheteurs, mais nous ne sommes pas marchands, souligne Gert Callewaert. Le jour où on ne fera plus appel à nous, ce n'est pas si grave.* » Et Gaby d'enchaîner sur ce qui les motive : « *Il y avait environ 1500 Carrera RS 2.7 authentiques et aujourd'hui, on peut supposer qu'il y a 5000 modèles en circulation dans le monde. Ce n'est pas juste. Ce qui nous gêne, c'est qu'il y a des gens qui gagnent de l'argent avec des numéros falsifiés.* » Nous y sommes. Il y a en effet deux façons de voir cette obsession du Matching Numbers : soit il s'agit d'un caprice de collectionneur milliardaire désireux de faire monter les enchères afin de montrer à tous ses amis qu'il possède la plus belle et de faire le meilleur investissement qui soit. Ou alors, il y a cette obsession de l'original, du respect de ce qu'était une voiture au moment de sa sortie d'usine, et surtout une volonté de protéger cet état de fait, et d'empêcher que des acheteurs plus naïfs se fassent escroquer. Vous tenez entre les mains un magazine de passionnés, et c'est cette dernière version dont nous souhaitons faire la promotion. Mais à ce stade de notre enquête, gardons-nous de tirer la moindre conclusion. Contrairement à ce que l'on peut penser, le Matching Numbers n'est pas la solution à tous les maux. Nous avons même découvert qu'il est plus que temps de relativiser. Pour comprendre cela, un petit voyage dans le temps s'impose.

/// Cuites à point

Revenons au beau milieu des années 50. A cette époque, Porsche n'est rien, ou presque. Les premières 356 sortent d'un atelier artisanal et les ventes sont modestes. Les moteurs ne sont jamais que des flat 4, d'origine Volkswagen, gonflés pour produire davantage de puissance et de performance. Les traitements anticorrosion n'existent pas, les rupteurs permettant d'éviter les surrégimes non plus. Doit-on parler de la qualité des routes ? Le macadam ultra-lisse qui habille nos autoroutes est encore loin, les carburants n'ont pas de réactifs permettant de nettoyer nos soupapes et l'huile, oh l'huile... Nos tracteurs modernes n'en voudraient pas. C'est dans ces conditions routières que sont nées les premières 356, à l'époque où il n'y avait aucune garantie



Le numéro de moteur sur une 356.

contre la corrosion, et il est bien signalé au client qu'il doit faire un rodage de son moteur avant d'exploiter toutes ses capacités. Qui se souvient encore de ce qu'est un rodage ? Aujourd'hui, vous pouvez acheter une GT3 RS neuve et, dix kilomètres plus loin, aller faire le zouave au feu rouge face à la Golf GTI de Jacky Tuning. Pourquoi vous dit-on tout cela ? Parce que l'on oublie trop souvent que lorsque l'on achète une voiture ancienne, on achète une voiture venant d'une autre époque, qui a connu des conditions de fabrication et de circulation radicalement différentes de ce que l'on connaît. Et à l'époque, rien n'était fiable. A ce titre, un professionnel de ce modèle, ayant requis l'anonymat, nous rappelle que la fiabilité et la rigueur chez Porsche n'étaient pas encore ce qu'elles sont aujourd'hui : « *Il arrivait que les moteurs des 356 cassent dans les 5 000 premiers kilomètres. Et les 356 revenaient à l'usine. La procédure d'échange standard n'existait pas encore. Les mécaniciens ouvraient le bloc, réparaient ou remplaçaient le bloc, remettaient le carter avec son numéro d'origine. Dans ces conditions, comment peut-on garantir qu'une 356 est Matching Numbers ? Ce carter est tellement facile à remplacer.* » Ce que souhaite nous expliquer notre interlocuteur, c'est que dans ces conditions routières, avec les fragilités mécaniques de ces autos âgées de plus de soixante ans, n'est-il pas un peu naïf de vouloir à tout prix le moteur d'origine ? « *Ce sont des autos qui étaient mortes au bout de 20 000 km. Il suffisait de rouler un hiver entier en Allemagne, et il fallait revenir à l'usine au printemps pour un travail sur les cloques de rouille.* » Gardez en tête que nous ne parlons pour l'instant que des 356, mais restez avec nous. Nous allons faire un bond de vingt ans, pour arriver dans les années 70, voire les années 80. Vous savez, cette époque où les 356 Speedster ne valaient plus rien et où seuls les surfeurs californiens trouvaient un intérêt à ces voitures anticonformistes ! Mais attendez... Les surfeurs californiens, avaient-ils donc de l'argent pour s'acheter des voitures de collection et les entretenir avec soin ? Non, trois fois non. Ils achetaient ces voitures pour s'amuser, parce que tout le monde s'en moquait. Et si l'on cassait un moteur, peu importe, on en trouvait un autre à la casse pour le prix d'une paire de chaussures. Pour prendre pleinement la mesure du désintérêt qui frappait ces voitures, il se dit même que Sonauto les coupait en deux avant de les envoyer à la casse, simplement parce que cela prenait moins de place dans le camion. Parlons maintenant de la 911. Lorsque la 911 en châssis long est sortie, tout le monde s'est désintéressé des versions châssis court



qui ne valaient plus rien. Et la musique s'est poursuivie pendant très longtemps, et nous avons maintes fois évoqué le cas de ces 911 d'avant 1973 qui ont été profondément préparées afin de ressembler à des Caisnes G, voire des 911 Turbo. Et la préparation en question incluait souvent le remplacement du moteur par un flat 6 de 3 litres, voire un 3,2 litres, et personne n'y trouvait rien à redire.

Nous vous racontons cela car il nous semble essentiel de se rappeler que ces voitures, si appréciées et devenues si chères, ont eu une histoire. Et une histoire très souvent mouvementée. Aujourd'hui, il faut parfois s'y mettre à plusieurs personnes pour sortir une 356 d'une grange afin d'éviter qu'elle se disloque. Les 911 aussi ont souffert, et ce n'est pas une surprise si de nombreuses pièces d'origine ont disparu. Accidents, préparations, casses, rouille, n'oubliez jamais qu'une Porsche a eu une histoire avant vous. Autant d'événements qui peuvent expliquer la disparition du moteur ou de la boîte d'origine. Cela signifie-t-il que la voiture est bonne pour la casse ? Pas forcément. Nous y reviendrons.

/// Un vrai labyrinthe

Le contexte nous semble désormais plus clair. Maintenant, entrons dans le vif du sujet et posons-nous la question : peut-on dire si un moteur, une boîte sont d'origine ? Effectivement, mais au risque de nous répéter, il convient de prendre beaucoup de recul. Nous avons déjà longuement évoqué le cas des 356. La plupart des spécialistes des voitures anciennes s'accordent à dire que ces modèles sont vraiment particuliers. Patrick Pugin, gérant d'Art Restoration, estime que « *trouver des 356 Matching, cela arrive mais c'est très compliqué.* » La majorité des 356 serait Non Matching, mais il semblerait que ce ne soit plus un sujet chez les amateurs de 356. Peut-on affirmer d'un moteur de 356 qu'il est d'origine ? Honnêtement, c'est presque impossible, comme nous l'avons expliqué, en raison de la position du numéro sur le carter que l'on peut remplacer très facilement. Notre témoin anonyme imagine alors un exercice qu'il nous



expose : « *Imaginons que j'aligne ici dix moteurs de 356 identiques en vous demandant de trouver celui qui est strictement d'origine. Il sera impossible de le dire.* » Un œil exercé saura reconnaître ce qui a été touché ou non, mais cela ne dira pas si cela a été modifié par un faussaire, par l'usine ou par le propriétaire. Et c'est ici que nous commençons à mettre le doigt sur les limites de ce qu'est le Matching Numbers. Oui, un moteur peut être Matching. Mais pour autant, est-il authentique ? N'allez pas penser que toutes les 356 sont fausses, ce n'est pas ce que nous essayons de dire. Nous souhaitons simplement mettre l'accent sur le fait que dans le monde de la 356, le fait qu'un moteur ne soit pas Matching Numbers ne semble plus vraiment être un frein à l'authenticité. Et dans le cas d'une 911 ? C'est peut-être un peu plus simple. En effet, la position du numéro de moteur rend plus délicat son remplacement. Et de petits détails à l'œil nu permettent d'affirmer que l'on est bien en présence d'une surface d'origine. « *La surface du bloc moteur sur laquelle est gravé le numéro est brute de fonderie. Sur la surface de la pièce, on remarque notamment une arête, c'est un problème de moule de fonderie et c'est caractéristique des 911. Dès l'instant où l'on détecte des traces d'usinage, c'est qu'il s'est passé quelque chose et →*





Ici, un numéro de portière



On distingue le numéro de capot

cela soulève des doutes », explique Patrick Pugin. D'autre part, même si les numéros de moteurs étaient frappés à la main, il est vraisemblable que les ouvriers avaient des guides, un outil structuré et un marteau normalisé, en tout cas à partir de la 911. Par conséquent, la forme des numéros, l'espacement entre les numéros respecte une norme. Il faut toutefois être très au fait des évolutions de nomenclature, car Porsche a parfois changé de typographie, et la méthode de frappe n'est pas identique pour les numéros de châssis, les numéros de moteur ou les numéros de production.

Au niveau de la boîte de vitesses, il y a deux façons de voir les choses : premièrement, il faut bien se dire qu'il n'y a pas trop d'intérêt à falsifier un numéro de boîte de vitesses, car ces numéros sont assez rarement vérifiés. D'autant que la plupart du temps, ils sont sur la tranche de la boîte faisant face à la route, donc ils ont souvent frotté et se sont effacés avec le temps. Pour revenir à des Porsche plus « normales », sachez que les cas les plus fréquents de changements de boîtes de vitesses concernent surtout les 911 équipées de boîtes Sportomatic. « Peu de personnes savent entretenir ces boîtes, donc les propriétaires ont souvent installé une boîte manuelle en lieu et place de la Sportomatic. C'est assez simple à déceler, car les Sportomatic avaient des numéros de moteurs spécifiques » rappelle Patrick Pugin. Mais en soi, qu'une boîte ne soit pas celle d'origine n'est pas très grave, tant qu'il s'agit du type de boîte respectant l'origine.

Quant au numéro de châssis, c'est encore un sujet assez épineux. Il y a d'abord la plaque constructeur, apposée dans le compartiment avant. Il est très bien de l'avoir, mais sachez qu'elle n'apporte aucune information concrète puisqu'elle a pu être détruite pendant un accident, puis remplacée par une neuve. La plupart des fournisseurs de pièces détachées pourront vous en vendre une, il n'y a pas de mal à cela. C'est le numéro de châssis gravé sur la tôle qui importe. Dans certains cas, il arrive qu'à l'état d'épave, le numéro soit dégradé, c'est une partie de tôle qu'un restaurateur pourra refaire à la perfection. En soi, ce n'est pas grave si cela est documenté, mais le professionnel de la 356 soulève la question qui fâche : « Sur une 356, le numéro de châssis est près de la batterie. La plupart du temps, sur une 356 à l'état d'épave, le numéro de châssis est pourri. Vous arrivez à le lire mais nous n'arrivons pas à le restaurer, donc il faut changer la tôle. Aujourd'hui, nous ne le faisons pas, car les clients ne sont pas prêts. En Allemagne quand vous faites ça, c'est légal et marqué sur la carte grise. En France, on ne sait pas. Alors posons-nous la question : vous changez la tôle, vous avez la carte grise d'origine, et vous restaurez l'auto. Mais quelqu'un arrive avec un scanner et affirme que le métal de la tôle est récent. Dans ce cas, qu'est-on ? Un faussaire, ou un restaurateur qui a sauvé une épave ? » Ce débat anime la communauté automobile depuis que

Sur quelles générations est-ce un sujet de préoccupation ?

On ne peut pas dire que la notion de Matching Numbers soit aussi capitale sur toutes les générations de Porsche. Clairement, le Matching Numbers est la première préoccupation sur les Porsche d'avant 1973, Patrick Pugin estimant que c'est même la première question des clients, constat partagé par Cédric Vaslin. Sur les Caissets G, l'inquiétude est moins présente même si les clients finiront par poser la question. Nous n'avons pas souvenir d'avoir entendu ce type de requête pour une 993 ou une 964, mais cela pourrait finir par arriver. En tout cas, cela est forcément le cas pour les modèles les plus exclusifs que sont les Carrera RS.

les restaurations ont atteint des niveaux exceptionnels permettant de rendre leur superbe à des voitures dont il ne restait presque plus rien. Et en effet, cela a soulevé la question de l'authenticité : en refaisant la moitié des pièces d'une épave, que reste-t-il vraiment de l'originale ? N'aurait-elle pas dû rester dans sa condition d'épave ? Ce débat, personne n'a su le trancher, mais il faut prendre de la hauteur et se rappeler que ce débat n'a de sens que dans le cadre de voitures de collection très rares, très chères et destinées à des marchés de collectionneurs très pointilleux. Pour simplifier, ce débat ne vous effleurera même pas si vous recherchez une Porsche ancienne pour le plaisir de rouler.

Les pièces, un cas particulier

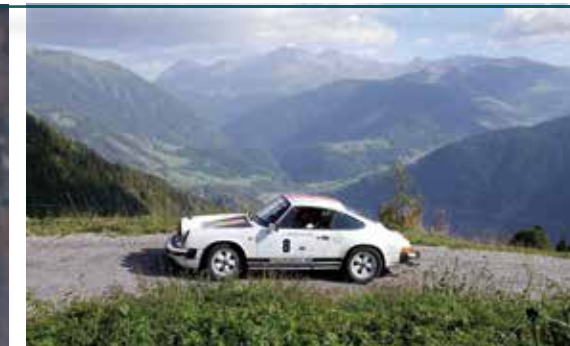
Nous finirons notre découverte du terrain en parlant également des pièces détachées. Nous l'avons dit, si l'on veut pousser l'obsession du Matching Numbers jusqu'au bout, il faudrait qu'une Porsche ait ses numéros d'origine, dont les numéros de pièces. En pratique, cela est quasiment impossible. Sur les 911 des millésimes 1965 et 1966, on retrouve les trois derniers chiffres du numéro de châssis à l'intérieur des portières, sur les capots et dans les bols de phares des ailes avant. Et à supposer qu'une aile ait été emboutie, quoi de plus facile que de la remplacer et d'en refrapper le numéro ? Honnêtement, c'est aller un peu loin que de vouloir à tout prix que les numéros de pièces soient strictement d'origine. Il faut d'ailleurs savoir que sur les milliers de pièces que compte une 911, plusieurs centaines sont datées. Pour le plaisir, Gaby et Gert Callewaert exhument une traverse de 911 Carrera 3.2. Il se trouve qu'elle est datée avec le nombre « 85 » pour l'année 1985, et qu'une petite horloge à points indique son mois de production. Alors, si une Carrera 3.2 de 1986 →

TROPHÉE DES ALPES

5^{EME} ÉDITION - DU 13 AU 17 SEPTEMBRE 2020



RÉGULARITÉ
OU RANDONNÉE



DÉPART ET ARRIVÉE : VALS LES BAINS HAUT LIEU DES RALLYES AUTOMOBILES !
AU COEUR DES ROUTES MYTHIQUES AVANT LES GRANDS COLS DES ALPES

www.zaniroli.com

possède une traverse de 1987, est-ce grave ? Il en va de même pour les jantes Fuchs sur lesquelles on peut trouver le mois et l'année de production, ainsi que d'autres mentions techniques (la référence de la jante, la qualité de l'aluminium utilisé etc.). Tout cela est sans fin. Alors, que signifie vraiment le Matching Numbers ? Que toutes ces pièces sont datées, en conformité avec le mois et l'année de production de votre Porsche ? Et si ces dates ne sont pas correctes ? Est-ce vraiment une mauvaise voiture ? Ne paniquez pas. Nous tenions à pousser le bouchon un peu loin, justement pour montrer que l'on en fait peut-être un peu trop. En vérité, l'expression « Matching Numbers » semble avoir été vidée de sa substance au profit d'un raccourci de langage qui ferait croire à l'acheteur que « Matching Numbers » signifie « strictement d'origine ».

/// Pas Matching, qu'est-ce que ça change ?

« Parfois, des clients appellent pour se renseigner sur une 911. Lorsque je leur dis qu'elle n'est pas Matching, il n'y a plus de discussion possible ! » Ces propos sont ceux de Cédric Vaslin, le gérant de la société Collection Privée Automobile, et qui vend des voitures de collection depuis près de vingt ans. Et il est vrai qu'aujourd'hui, on a parfois l'impression que le Matching Numbers est le remède à tous les maux. Au contraire, les voitures Non Matching ont mauvaise presse. Il est grand temps de prendre un peu de hauteur et de se poser les bonnes questions : une voiture Non Matching est-elle une mauvaise voiture ? Imaginez : vous êtes l'heureux possesseur d'une 911 2.4 E fonctionnant à merveille, elle ne vous procure que du plaisir, mais, « Ô rage, Ô désespoir », elle n'est pas Matching. Va-t-on pour autant y mettre le feu ? Non, mille fois non. C'est bien là-dessus que nous voulons mettre l'accent : beaucoup de Porsche Non Matching sont d'excellentes voitures ! Et le fait qu'elles ne soient pas Matching ne les empêchera pas de bien se vendre ! Pour expliquer cette obsession du Matching Numbers, nous allons parler d'argent. Au fond, le client recherche une



Ici, un numéro de type moteur

auto Matching pour se rassurer : en avoir une, ce serait l'assurance qu'elle n'a pas connu trop de misères, qu'elle soit authentique et qu'au bout du compte, on achète bien une vraie Porsche. Le client a besoin de se rassurer sur son achat, ce que l'on peut comprendre. Mais le curseur a peut-être été poussé un peu trop loin... Paradoxalement, on exige qu'une voiture soit strictement d'origine cinquante ou soixante ans après sa sortie, mais on n'hésitera pas à se faire poser une prothèse de hanche ou de genou au même âge, car le corps fait parfois des siennes... Eh bien de la même façon, une voiture Non Matching ne sera pas forcément une mauvaise voiture. Il serait d'ailleurs temps de sortir du tout Matching Numbers pour envisager de parler d'un autre concept : celui de « Matching Type ». Ne cherchez pas l'expression sur internet, elle n'existe pas. Ce que nous voulons dire par là, c'est que si le moteur ou la boîte correspondent bien au type moteur et au millésime d'origine de la caisse, alors pourquoi s'alarmer ? Par exemple, si une 911 2.4 S de 1972 possède un moteur de 2.4 S de 1972 ? Elle fonctionnera comme une 2.4 S et vous procurera le même plaisir. Elle sera même d'autant plus intéressante qu'elle sera un peu moins chère à l'achat, et vous aurez moins d'appréhension



A la recherche du numéro de châssis sur une 911 S

Le cas des récentes (996 – 997 etc.)

Que faire des Porsche récentes ? Le Matching Numbers est-il seulement un sujet aujourd'hui sur une Porsche 996 ou une 997 ? En l'état, pas vraiment. D'ailleurs, les 996 ayant bénéficié d'un échange standard sont même plus appréciées. Mais globalement, ce n'est plus vraiment un sujet de préoccupation car le contexte a évolué : on ne va plus à la casse pour trouver un vieux moteur de 911 à se mettre sous le capot. Pour une intervention moteur, on fait appel au constructeur. Par conséquent, même si une Porsche moderne a bénéficié d'un échange standard, il a été réalisé dans les ateliers du constructeur et il s'agit d'un moteur d'origine Porsche, et on ose espérer que les clients conservent les factures de ce genre d'opérations. Par conséquent, il n'y a pas vraiment lieu de s'inquiéter.

à la faire rouler. Parce qu'au fond, ceux qui veulent une auto ancienne pour la faire rouler se soucient moins du Matching Numbers. Et même en ce qui concerne des 911 Carrera RS 2.7, les Callewaert ne voient pas le problème : « Ce qui est fondamental, c'est l'authenticité de la caisse. Sinon, vous avez juste une 2.4 T avec un moteur de Carrera RS. En revanche, si on a une caisse de Carrera RS avec un moteur de Carrera RS du même millésime, même si ce n'est pas le numéro correspondant au châssis, cela ne fait pas beaucoup de différence. »

/// Une question d'authenticité

Nous pouvons désormais faire une petite synthèse. Lorsque l'on affirme qu'une auto est « Matching Numbers », on a trop souvent tendance à faire un amalgame dangereux : « Matching Numbers » ne signifie pas « totalement d'origine ». Pour revenir à la signification du terme anglais « Matching », il signifie « correspondant ». Autrement dit, des numéros « Matching » correspondent à l'origine, mais cela ne signifie pas qu'ils soient d'origine. Si l'authenticité de ces numéros peut être confirmée, c'est un plus, on se rapproche un peu plus de l'origine de l'auto et c'est très bien. Mais un moteur Matching refrappé, cela n'a aucune valeur. Cette confusion qui désole les Callewaert : « Aujourd'hui, nous voyons des Carrera RS à l'authenticité remarquable mais en état moyen qui ne se vendent pas, alors que des autos en état concours mais qui ne sont pas authentiques partent pour 600 000 €. C'est le monde à l'envers. » Et au fond, que voulons-nous, nous autres amateurs ou collectionneurs ? Nous voulons le respect de l'origine, l'authenticité. Alors, plutôt que de faire une obsession du Matching Numbers, ne faudrait-il pas plutôt se concentrer sur la notion d'authenticité ? Autrement dit, dans quelle mesure cette Porsche que je convoite est-elle conforme à l'origine ? Cela se résume à bien plus qu'une



Le numéro de production est sous le tableau de bord.



Ici un bloc magnésium. On remarque des imperfections sur l'arête où se situe le numéro.



Sur ce bloc alu, la surface est granuleuse. On remarque une petite imperfection en haut à gauche. série de chiffres.

/// Mais alors, comment savoir si ma voiture est Matching Numbers ?

Si vous avez fait preuve d'attention, vous savez que le but de cette question est de déterminer si une Porsche bénéficie de ses numéros correspondant à l'origine, mais surtout de s'assurer qu'ils sont authentiques. Honnêtement, ce n'est pas facile. Il y a tellement de subtilités, tellement de petits points à vérifier que le mieux est de faire appel à un professionnel vraiment pointu. Malgré tout, voici quelques informations qui vous permettront de vous aider. Nous avons déjà évoqué la petite partie métallique sur laquelle est frappée le numéro de moteur. Normalement, celle-ci souffre de défauts de moules de fonderie. Tant sur les blocs alu (1965-1967) que sur les blocs magnésium (1968-1973), on retrouve des imperfections liées au moule, mais elles sont différentes. Si jamais la pièce est parfaitement lisse ou montre des traces d'usinage, c'est mauvais signe. Quant au numéro, il ne doit pas montrer de traces de grattage, meulage, etc. En bref, il doit être net et occuper l'ensemble de la pièce. Le numéro de châssis est une autre histoire, et c'est plus délicat : en effet, les méthodes de frappe, les typos ont évolué au fil des années et comparer une 911 de 1973 à une 911 de 1968 n'aurait pas de sens. Evitez les frappes vraiment pas nettes, les numéros tordus ou effacés. Mais de manière générale, nous vous recommandons vraiment de vous faire accompagner par un professionnel qui connaît bien son sujet. Il reste un numéro dont nous n'avons pas encore parlé : le numéro de production. Ce numéro que l'on appelle parfois « numéro secret » est en fait frappé en début de chaîne de production et se situe sous le tableau de bord. Pour y accéder, il n'y a pas d'autre solution que de démonter une partie du tableau de bord. Si vous souhaitez vous assurer que le numéro de châssis →

n'a pas été refrappé, le numéro de production doit permettre à Porsche de vous indiquer si, oui ou non, il s'agit bien de la caisse d'origine. Ce n'est pas la solution à tous vos problèmes, car il arrive que la correspondance entre numéro de production et numéro de châssis soit déjà connue, mais cela apporte déjà beaucoup d'éléments de réponse. A condition, encore et toujours, de bien connaître son sujet, de savoir lire un numéro et d'être capable de reconnaître un numéro d'origine. C'est donc assez délicat et au risque de radoter, faire appel à un professionnel bien implanté dans le métier nous semble indispensable. Concernant le type moteur, il est vraiment très rare que l'on s'embête à refrapper un type moteur. Ce numéro se trouve quelques centimètres derrière le numéro de moteur, et il vous faudra une lampe, voire une loupe pour l'identifier. Il est donc assez facile de savoir si l'on est en présence d'un « Matching Type », et c'est déjà une très bonne chose.

Une histoire de finances

Au début de cette enquête nous avons dit, de manière un peu provocatrice, qu'au fond le Matching Numbers n'est qu'une sombre histoire d'argent. Il faut bien en parler, car c'est un fait. La question du Matching Numbers a bel et bien un impact sur le prix des autos. Quelle différence y a-t-il entre une auto Matching et une autre Non Matching ? Patrick Pugin estime que l'écart varie entre 10 et 20% entre une Matching qui sera plus chère, et une Non Matching. Encore une fois, pourquoi se priver d'une Non Matching si vous souhaitez profiter et rouler sans trop vous soucier d'avoir une Porsche absolument parfaite ? Il existe un marché pour ces voitures. Attention, ce n'est pas une raison pour acheter n'importe quoi. Acheter une Matching Type ne pose pas de problème. Acheter une Porsche qui serait vraiment suspicieuse, mieux vaut éviter. A ce titre, Cédric Vaslin nous a fourni un exemple assez parlant, comme vous pourrez le voir sur les photos qui illustrent cet article. Le numéro de moteur semble meulé, puis refrappé sans grande attention. Là, tout de même, il y a un loup, et mieux vaut éviter. Mais une belle Matching Type, propre, prête à rouler, il n'y a pas de raison de s'en priver. Puisque vous voulez un exemple, dans le cadre



En raison de sa position, le numéro de boîte a souvent frotté et devient illisible.

Lexique

Matching Numbers : La définition communément admise veut que cela définisse une auto dont le numéro de châssis, le numéro de moteur et le numéro de boîte correspondent à l'origine. Il faut bien faire la différence entre « correspondre à l'origine » et « être d'origine ». En vérité, c'est bien cette dernière notion que recherchent les acheteurs.

Matching Color : Se dit d'une voiture peinte dans sa couleur correspondant à la nuance de sortie d'usine. Matching Color ne signifie pas qu'il s'agisse de la première peinture, votre Porsche peut avoir été repeinte. Si la couleur respecte celle de sortie d'usine, alors elle est Matching Color.

N° de moteur : Série de numéros frappée sur un moteur afin de l'identifier et de savoir dans quelle auto il était installé à sa sortie d'usine.

N° de type moteur : Série de chiffres (ex : 901/20) permettant d'identifier un modèle de moteur et d'en connaître les caractéristiques. Par exemple, le type moteur M64/01 correspond aux moteurs des 964 Carrera 2 et Carrera 4.

N° de boîte : Série de numéros frappée sur un moteur afin de l'identifier et de savoir dans quelle auto il était installé à sa sortie d'usine.

N° de type de boîte : Série de chiffres permettant d'identifier un modèle de boîte de vitesses et d'en connaître les caractéristiques. Par exemple, G50/21 est la boîte manuelle des 993 européennes sur le millésime 1996

N° de châssis : Série de numéros frappée sur une caisse nue afin de l'identifier et de savoir de quel type d'auto il s'agit (911 2.4T, 993 Carrera etc.)

N° de production (également appelé «numéro secret») : Suite de chiffres frappée sur le tableau de bord des 911 anciennes afin de pouvoir vérifier la correspondance entre la caisse et son numéro de châssis.

Kardex : Fiche manuscrite rédigée par le constructeur afin de noter l'ensemble des caractéristiques d'une auto produite par Porsche jusqu'à 1973. En règle générale, les interventions sous garantie (échange standard etc.) étaient également notées dans le Kardex.

de ce reportage, nous avons réalisé une longue séance photos dans les ateliers d'Art Restoration. Au beau milieu des 911, une 914/4 attendait patiemment un nouveau propriétaire. Prête à rouler, elle n'avait pas son moteur d'origine, mais c'était bien un « Matching Type ». Le tout pour 18 000 €. Le sang de votre serviteur n'a fait qu'un tour et il s'en est fallu de peu pour que je reparte au volant d'une 914, et peu importe le Matching Numbers. Cette 914 cohabitait toutes les cases de la petite voiture plaisir. Et le temps que je m'accorde un peu de réflexion, elle était déjà vendue. Preuve qu'il y a un marché et qu'il y a des acheteurs. Pour revenir au sujet, Patrick Pugin nous signale un autre fait intéressant : « Les clients ne se lanceront pas dans un projet de restauration complète sur une auto qui n'est pas Matching ». Pourquoi ? Parce que l'argent investi pendant la restauration ne se retrouvera pas tout à fait à la sortie, ce qui prouve qu'il y a bien une dimension investissement dans le fait d'avoir une Matching Numbers, dimension tout à fait compréhensible. L'invité anonyme de cette enquête va même plus loin, en plaisantant sur le fait que « ceux qui demandent si elle est Matching sont ceux qui pensent déjà à la revendre ». Attention, nous ne lançons la pierre à personne, personne n'aimerait investir 100 000 € dans une restauration pour entendre que la 911 sortie de restauration en vaut 80 000 €. C'est la logique la plus élémentaire. Il est exact que les Matching Numbers sont plus chères, et que le Matching, à condition qu'il ait du sens, est impératif dans une logique collection. Mais rien ne prouve qu'une voiture Matching Numbers soit plus facile à vendre. Un produit de qualité au bon prix se vendra toujours.

Avoir une histoire ou s'en raconter ?

Au moment de conclure, nous ne pouvons que revenir à la question que tout le monde se posera forcément : faut-il impérativement acheter une Porsche Matching Numbers ? Répondons point par point. D'abord, assurez-vous de ce que vous voulez dire en parlant de Matching Numbers. Il est plus vraisemblable que vous soyez à la recherche qu'une Porsche aussi proche que possible de son état d'origine. Et c'est bien cela qu'il faut chercher en priorité. Dans votre démarche, on ne pourra que se réjouir de trouver une Porsche dont l'ensemble des numéros correspondent à ce qu'ils étaient à l'origine, à condition

Les certificats du constructeur

Si vous souhaitez vous assurer de la concordance entre votre numéro de châssis et votre numéro de boîte, la source la plus fiable est de s'adresser directement au constructeur. En sollicitant Porsche France ou votre concessionnaire et en vous acquittant d'une somme d'environ 85 €, le constructeur saura éditer un document indiquant les caractéristiques de votre Porsche à sa sortie d'usine. Pour cela, vous devrez également indiquer le numéro de châssis et le numéro de moteur de la Porsche pour laquelle vous sollicitez des informations. Ce document vous indiquera le numéro de châssis, le pays de livraison, la couleur d'origine et les équipements optionnels. Si le numéro de moteur que vous fournissez ne correspond pas au numéro indiqué dans leurs registres, Porsche le signalera mais ne vous donnera pas le numéro d'origine. En revanche, s'il s'agit du bon numéro, il sera clairement renseigné sur le document. Cependant, il convient de rester vigilant. A notre connaissance, ce certificat garantit uniquement la concordance des numéros et non le fait qu'ils soient d'origine.

de pouvoir en prouver l'authenticité. Il est clair que les investisseurs ont galvaudé cette notion de Matching Numbers, qui n'est plus comprise mais brandie par tout le monde comme une forme d'assurance-vie. Non, le Matching Numbers n'est pas la solution à tout. Oui, les voitures Matching Type sont également d'excellentes autos. Et plus que des séries de chiffres qui peuvent cacher des histoires assez disparates, ce qui importe est l'authenticité de la voiture, son intégrité physique et mécanique, et qu'elle corresponde à ce que vous souhaitez en faire. On n'achète pas une 911 pour un projet de restauration complète de la même façon que s'il s'agissait d'une voiture prête à rouler pour en profiter pendant deux ou trois ans. Est-ce que l'on veut une voiture qui roule, qui ait de la sécurité, qui ne tombe pas en panne, ou veut-on une œuvre d'art à mettre dans une vitrine en suivant l'évolution de sa valeur sur un ordinateur ? Préfère-t-on accepter que notre voiture ait eu une histoire ou vaut-il mieux se raconter des histoires ? Ces questions, nous ne pourrions y répondre à votre place. ●

