Enquête

Quelle Porsche entre 30 000 et 40 000€ ?

Moderne ou classic ?

Lorsque l'on entend Porsche Classic, on associe souvent cela aux 911 anciennes à plus de 100 000 €. Autrement dit, elles sont inaccessibles pour la plupart d'entre nous. En vérité, une Porsche Classic ne vaut pas nécessairement des centaines de milliers d'euros, et on en trouve pour des budgets allant de 30 à 40 000 €. Un tarif où l'on trouve également de très belles modernes… Alors, que faut-il privilégier ?

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Les professionnels que nous côtoyons au quotidien nous le répètent souvent : une Porsche dont le prix oscille entre 30 000 et 40 000 € se vend très bien, car il y a une très forte demande pour ces voitures plaisir, plutôt accessibles financièrement, fiables et qui ne perdront pas trop de valeur. Autrement dit, l'achat plaisir est jugé plutôt raisonnable et ne fera pas vaciller les finances familiales. Car il convient de le rappeler : le porschiste est souvent père (ou mère) de famille, propriétaire d'une maison qu'il faut rembourser, et dans cette mesure, il y a souvent des responsabilités à assumer avant la Porsche. Mais revenons à nos Porsche, car quelle que soit votre situation familiale, vous êtes en droit de vous offrir un sacré morceau de plaisir pour un peu moins de 40 000 €. Et c'est précisément ce que nous aborderons dans les pages suivantes. Vous seriez surpris par la quantité de modèles que l'on peut s'offrir dans cette tranche de prix. De la 914, du Boxster, du Cayman, de la 944, de la 911, il y en a vraiment pour tous les goûts. Si vous ne savez que choisir, cette enquête devrait vous y aider. Foncez ! →

Les Caisses G

Les Caisses G définissent les 911 produites entre 1974 et 1989, reconnaissables à leurs pare-chocs à soufflets. Ce sont des modèles qui ont aujourd'hui entre 30 et 45 ans, ce sont de vraies voitures anciennes. Malgré leur fiabilité légendaire, elles nécessitent de l'attention et peuvent souffrir de fragilités propres aux voitures anciennes.

Il sera plus facile de trouver une Carrera 3.2 en boîte 915 dans ce budget.

Globalement, on constate que la tranche de 30 à 40 000€ nous situe souvent entre le bon état et le parfait état, ce dernier étant toutefois hors de portée. Cela signifie que l'on pourra trouver de beaux modèles, mais qui auront tout de même quelques stigmates liés à leur âge et à leur vie, ce qui est normal pour des autos aussi anciennes. Globalement, ce sont surtout les 911 2.7 et les 911 SC qui devront retenir votre attention, car c'est en vous concentrant sur ces modèles que vous aurez le plus de chances de trouver un bel exemplaire qui vous donnera du plaisir.

Les critères à surveiller

- Il est devenu excessivement difficile de tomber sur un modèle à l'historique connu. C'est quasiment mission impossible dans cette tranche de prix. Le kilométrage a donc peu d'importance.
- L'état général de la mécanique et des trains roulants est la priorité, ainsi que l'homogénéité du couple moteur-boîte.
- Le carter en magnésium sur les 911 2.7 est un nid à ennuis. Il a souvent été remplacé par un carter en aluminium plus fiable. Vérifiez bien cela.
- Les 2.7 ne sont pas galvanisées, attention à la rouille. Rappelons que les 911 jusqu'au millésime 1975 n'étaient pas galvanisées. Sur les caisses G en général, vérifiez bien si la rouille n'a pas commencé à attaquer la caisse.

Quelles satisfactions ?

Le charme d'une 911 ancienne pour une fraction du prix d'une 911 Classic d'avant 1973 ! Avouez que c'est une belle proposition. Les Caisses G ont en plus l'avantage d'être de vraies anciennes, assez bien perçues par tout le monde. En matière de plaisir de conduite, une Caisse G a tout bon : légère, réactive, on sent que des modèles comme la 2.7 ou la SC mériteraient davantage de puissance, mais au fond peu importe. On ne les achète plus pour aller traquer le dernier dixième sur piste, mais bien pour se promener le week-end ou pendant les vacances. Et malgré une puissance un poil limitée, elle n'est pas avare en sensations : du son, de la vivacité, des odeurs, c'est bien une 911 ancienne.

Attention aux carters en magnésium sur les 911 2.7.

Où les trouver ?

Elles sont devenues difficiles à trouver, car les modèles en très bon état ne cessent de se raréfier avec le temps. Les 911 2.7 sont presque introuvables, à part chez des spécialistes indépendants, et encore faut-il qu'ils connaissent bien leurs anciennes. D'une manière générale, on trouve des Caisses G chez les spécialistes indépendants. Aujourd'hui, ils en auront une en stock s'ils ont eu l'opportunité d'en racheter une à un client, ce qui ne se produit pas tous les jours. Sinon, ce sera plutôt sur commande. Elles s'échangent aussi entre particuliers, essentiellement dans les petites communautés (clubs Porsche, clubs indépendants) et apparaissent plus rarement en annonces.

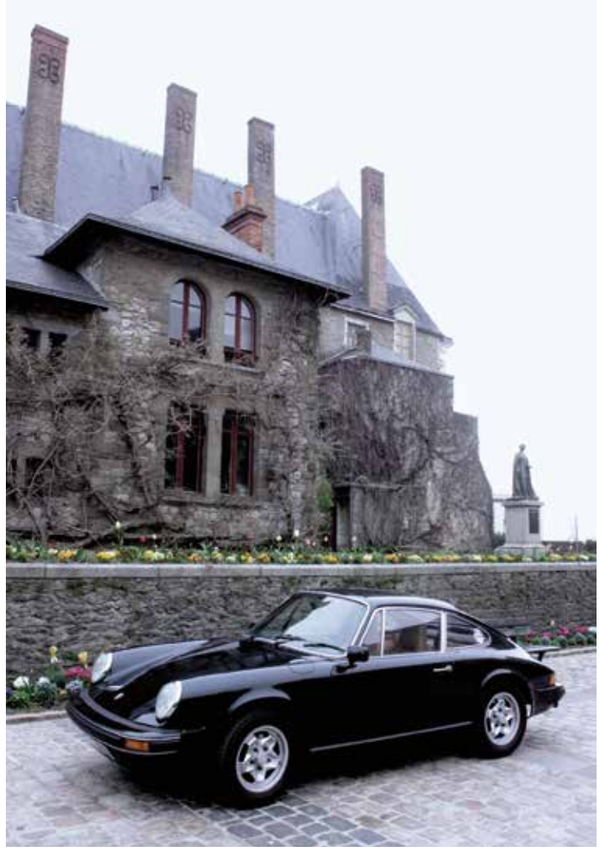
Avenir de la cote

Qu'il est difficile de dresser un pronostic ! Il y a toujours une demande de la part de passionnés qui savent pertinemment ce qu'ils achètent. Le marché de la Caisse G s'est peu réduit, devenant l'apanage de connaisseurs de ces modèles et qui savent ce qu'il faut regarder. Qu'il est loin, le temps où l'on pouvait quasiment acheter une Carrera 3.2 les yeux fermés pour environ 20 000 €. De fait, l'écart risque de se creuser entre les modèles en excellent état, et ceux qui ne cachent pas trop leur âge. On peut s'attendre à une très légère hausse pour les plus beaux modèles, et de la stabilité pour des exemplaires en bon état.

Nos conseils

Si vous rêvez d'une Carrera 3.2 mais que vous n'avez que 30 000 € à dépenser, nous sommes d'avis qu'il vaudrait peut-être mieux s'abstenir. Vous risqueriez d'être très déçu en achetant un modèle dont le passé sera loin d'être clair et l'état mécanique douteux. Mieux vaut une version moins puissante mais en très bon état de fonctionnement, cela vous évitera beaucoup de frais cachés. Le meilleur compromis nous semble être la 911 SC car cette dernière souffre moins de la rouille que les 911 2.7 et elle se montre plus fiable, pour un budget assez similaire.

La Carrera 3.2 sera plus accessible en version coupé.



Les entourages chromés sont typiques des 911 2.7.

Conclusion

Honnêtement, une Caisse G entre 30 et 40 000 € n'est pas un achat facile… Cela exige des connaissances, il faut parfois faire le tri entre versions européennes et versions américaines, les belles voitures sont de plus en plus rares et les historiques sont très difficiles à décortiquer. Bon, cela fait beaucoup de risques lorsque l'on ne s'y connaît pas trop. D'autant plus si vous l'envisagez comme première Porsche ! Mais tout n'est pas à jeter, on trouvera quelques perles en cherchant bien !

LES PLUS

- Un plaisir de conduite à l'état brut, avec de vraies sensations de 911 ancienne.
- Un look indémodable
- Ensemble moteur-boîte-châssis
- Fiabilité reconnue

LES MOINS

- Peut souffrir de la corrosion
- Manque d'image des SC et des 2.7
- Devient de plus en plus difficile à trouver
- Le budget est ici un peu limité pour un très beau modèle

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE BON ÉTAT
911 2.7	1974-1977	150 ch	45 000 €	25 000 €
911 S 2.7	1974-1975	165 ch	54 000 €	30 000 €
911 SC	1978-1983	204 ch	46 000 €	30 000 €
911 SC Cabriolet	1982-1983	204 ch	55 000 €	30 000 €
911 Carrera 3.2 boîte 915	1984-1986	231 ch	50 000 €	30 000 €
911 Carrera 3.2 Cabriolet	1984-1986	231 ch	55 000 €	30 000 €
911 Carrera 3.2 G50	1987-1989	231 ch	60 000 €	31 000 €
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987-1989	231 ch	65 000 €	35 000 €

Les 996 Phase 1

Produite entre 1997 et 2001, la 911 type 996 a connu son lot de controverses : entre un look sujet à débat à sa sortie et un manque d'image, elle n'a pas été ménagée par les porschistes. Mais ils avaient peut-être oublié un peu trop vite sa facilité d'utilisation, ses performances et son comportement pour le moins remarquable. Les amateurs la redécouvrent, d'autant qu'elle est abordable. Mais attention, les prix risquent de repartir à la hausse !

On reconnaît une 996 Carrera à ses étriers de freins noirs.

Tous les modèles de la gamme Carrera en Phase 1 vous tendent les bras, et c'est une excellente nouvelle. Cela signifie que pour 30 à 40 000 €, vous pourrez vous montrer exigeant et rechercher un modèle à l'historique limpide. Coupé et cabriolet, deux ou quatre roues motrices, ce sera au choix. Seule la très rare édition limitée Millennium risque d'être un peu limite question budget.

Les critères à surveiller

- Vérifiez le compteur d'heures du moteur auprès d'un professionnel, cela permet de s'assurer de la véracité du kilométrage annoncé.
- Cherchez un historique clair avec l'ensemble des factures d'entretien.
- Il y a eu beaucoup d'échanges standard de moteurs à l'époque, la 996 ayant connu quelques problèmes de fiabilité. Si un échange standard a été effectué, un document doit pouvoir le prouver.
- Un moteur qui n'a pas connu de souci de fiabilité n'en connaîtra probablement jamais. Pour se rassurer, certains ont fait fiabiliser le roulement IMS. C'est une sécurité supplémentaire.
- Attention à l'électronique : avec le temps, on connaît quelques modèles dont les composants électroniques font des caprices. Vérifiez tout avant d'acheter.

Quelles satisfactions ?

Remonter dans une 996 Phase 1 aujourd'hui, c'est presque faire un voyage dans le temps. Elle a déjà vingt ans ! Entre une 996 et le vaisseau spatial qu'est devenue la 992, on peine à croire que ces deux modèles ont seulement deux décennies d'écart. C'est dire si conduire une 996 aujourd'hui permet de ressentir des sensations assez insolites : il s'agit bien d'une moderne, mais elle ne paraît plus aussi aseptisée. C'est une vraie machine à plaisirs, elle vieillit bien et vous permettra de vous offrir une 911 à un budget imbattable actuellement.

La 996 est devenue une vraie option plaisir pour un budget compétitif.

Où les trouver ?

Pas si facile… Elles ne sont pas très chères, ce qui signifie que les professionnels indépendants font peu de marge dessus, et ce n'est pas le produit le plus demandé. Ils en ont parfois en stock, mais elles sont rares, d'autant que, comme toutes les Porsche en vieillissant, le nombre de modèles en très bon état ne fait que se raréfier. Mandatez un bon professionnel, à moins que vous ne connaissiez assez bien votre sujet pour en trouver une dans les petites annonces des particuliers. On en trouve, même s'il y aura peut-être un peu de tri à faire. Elles sont rarissimes dans le réseau officiel.

Avenir de la cote

La 996 Phase 1 se situe aujourd'hui clairement à un prix plancher. On entre dans une période d'observation où un effet ciseau risque de se produire : les très beaux modèles vont remonter, ce qui commence à se vérifier, et les moins beaux modèles vont rester stables, ou baisser un peu. Soyons optimistes et anticipons une légère hausse.

Nos conseils

Pour se rassurer totalement, on se tournera vers un modèle ayant bénéficié d'un échange standard ou d'un IMS fiabilisé. Pour le reste, peu importe qu'il s'agisse d'une Carrera ou d'une Carrera 4. La boîte Tiptronic est modérément appréciée, préférez une boîte manuelle. L'absence de GPS dans l'habitacle n'a que peu d'importance. Si vous préférez un cabriolet, rappelez-vous que le hard-top était livré de série. Même s'il est encombrant, assurez-vous que l'exemplaire que vous convoitez vous sera livré avec ce fameux hard-top. Conserver tous les équipements d'origine est important pour préserver la valeur de votre 911 sur la durée.

Conclusion

La 996 est aujourd'hui l'une des meilleures options sur le marché pour 30 à 40 000 €. Performante et néanmoins facile à conduire, elle pourra s'acquitter d'un voyage de 500 km comme d'une promenade dans l'arrière-pays le week-end. Et dans ce budget, on sait que l'on peut trouver de très beaux exemplaires qui ne poseront que peu de problèmes. Une 911 à ce prix ? On ne fera pas mieux !

Sa silhouette vieillit de mieux en mieux.

LES PLUS

- La porte d'entrée dans le monde de la 911
- Comportement excellent
- Confortable tout en distillant des sensations qui sont presque « anciennes »
- La cote est stable, appelée à s'apprécier doucement

LES MOINS

- Quelques exemplaires ont connu des casses moteur qui ont terni la réputation de la 996
- Esthétique décriée
- Manque de sonorité
- Devient rare en excellent état
- Le hard-top des cabriolets est encombrant

La très rare version Millennium reste dans le budget. Attention, les jantes sont fragiles.

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE BON ÉTAT
996 3.4 Carrera 2	1997-2001	300 ch	30 000 €	21 000 €
996 3.4 Carrera 4	1998-2001	300 ch	30 000 €	21 000 €
996 3.4 Cabriolet Carrera 2	1997-2001	300 ch	34 000 €	24 000 €
996 3.4 Cabriolet Carrera 4	1998-2001	300 ch	35 000 €	25 000 €
996 Millennium	2000	300 ch	43 000 €	35 000 €

Les 996 Phase 2

Produite entre 2002 et 2005, la 996 Phase 2 corrigeait quelques défauts de jeunesse de la 996 Phase 1. Avec ses phares de Turbo, elle bénéficiait d'une esthétique jugée plus flatteuse, et ses 320 ch la rendent plus performante.

La 996 Targa est une version rare, et les propriétaires de Targa sont souvent très soigneux.

Toute la gamme Carrera est là, à vous tendre les bras. Vous pourrez vous offrir tous ces modèles en parfait état, avec un kilométrage généralement inférieur à 100 000 km et un bel équipement. Il y aura assez peu de choix sur les couleurs car la grande majorité des 996 ont été vendues en gris ou en noir. La mode était alors aux couleurs sombres. Pour une Carrera 4S en parfait état, le budget sera peut-être un peu limité, et le cabriolet 4S est quant à lui hors budget.

Les critères à surveiller

▪ Ce sont globalement les mêmes points que sur une 996 Phase 1. Ce sont des modèles qui restent très similaires mécaniquement, même si la Phase 2 a connu beaucoup moins de problèmes de fiabilité.

Quelles satisfactions ?

La 996 Phase 2, c'est la version « plus » de la Phase 1. Plus puissante, plus belle, plus performante, elle fait tout pareil, mais en mieux. Esthétiquement, elle fait moins lisse, et ses performances sont vraiment bluffantes, même comparées aux standards d'aujourd'hui. C'est une 911, une vraie, dont la polyvalence vous séduira. Il y a en plus davantage de versions, puisque vous pouvez ici vous offrir une Targa, ou même une Carrera 4S avec un peu de chance.

Où les trouver ?

On en trouve davantage chez les spécialistes indépendants, car elles sont un peu plus chères que les 996 Phase 1. Il faut dire aussi qu'avec les versions Targa et Carrera 4S dont la cote est plus élevée, il est aussi plus simple pour eux de gagner un peu d'argent. Les très belles 996 Phase 2 sont en effet plus proches de 40 000 € que des 30 000 €. En cherchant un peu, quasiment tous les pros en avaient au moins une en stock, ce qui n'est pas si mal. Vous pouvez acheter auprès d'un particulier. Un conseil pour savoir si le vendeur est sérieux ? Il suffit de lire le descriptif de l'annonce : si celle-ci est documentée, avec des détails pertinents, vous pourrez déjà supposer qu'elle était entre les mains d'un amateur éclairé, gage d'un bon entretien.

Avenir de la cote

En gommant les défauts de la Phase 1, la 996 Phase 2 s'est offert une cote plus soutenue auprès des passionnés. Après avoir perdu environ 1 000 € au cours de l'année écoulée, elle semble à un plancher. Les plus beaux modèles, qui se font rares, ont tendance à remonter. Les Targa et les Carrera 4S, plus exclusives, en profitent d'autant plus car elles ont un petit côté « collector » (n'exagérons rien) qui plaît aux porschistes.

Nos conseils

Cette 911 remarquable vous donnera toute satisfaction, en Carrera ou Carrera 4. Si vous tombez sur une belle Targa dans votre budget, cela peut valoir le coup de vous laisser tenter car c'est une version rare qui a ses inconditionnels. En ce qui concerne les Carrera 4S, le budget ne vous permet pas de rechercher un cabriolet, mais un coupé fera lui aussi très bien l'affaire, d'autant que les 4S sont aussi très appréciées, car très belles et très bien équipées. Attention néanmoins : elles sont plus lourdes, donc moins performantes que des Carrera ou Carrera 4. Le hard-top est toujours livré de série sur les cabriolets. Si nous devions vous conseiller une seule option, il s'agirait des jantes de 18 pouces. Les jantes de 17 pouces sont un peu moins plaisantes esthétiquement sur ce modèle.

Conclusion

Il s'agit encore une fois d'un excellent achat, surtout pour un budget inférieur à 40 000 €. La 996 Phase 2 coche toutes les cases, entre l'esthétique, les performances, la polyvalence, une cote raisonnable. Un modèle sain sera une excellente affaire et au risque de se répéter, tomber sur une Targa peut être une très belle opportunité. A ce prix-là, on ne fera pas beaucoup mieux qu'une 996 Phase 2. On pourra tout au plus reprocher à la 4S un coût d'entretien un peu plus élevé en raison du poids et des pneus et freins plus gros, mais c'est bien peu de choses.

La 996 Phase 2 n'est pas beaucoup plus chère qu'une Phase 1.

LES PLUS

- Performante et très polyvalente
- La 4S est encore plus belle et possède le châssis de la Turbo
- La cote est au plus bas, c'est le bon moment pour acheter
- Rareté de la Targa

LES MOINS

- Quelques soucis de jeunesse au niveau du moteur
- Pas si facile à trouver en excellent état
- Hard-top encombrant
- Le toit de la Targa peut grincer

Question esthétique, la 996 Carrera 4S remporte tous les suffrages. Le cabriolet n'entre pas dans le budget.

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE BON ÉTAT
996 3.6 Carrera 4	2002-2005	320 ch	37 000 €	27 000 €
996 3.6 Carrera 2	2002-2004	320 ch	36 000 €	28 000 €
996 3.6 Cabriolet	2002-2004	320 ch	37 000 €	29 000 €
996 3.6 Cabriolet Carrera 4	2002-2005	320 ch	37 000 €	29 000 €
996 Targa	2002-2005	320 ch	40 000 €	30 000 €
996 Carrera 4S	2002-2005	320 ch	45 000 €	33 000 €

Les 997 Phase 1

Il faut le dire, les nouveaux phares et le moteur refroidi par eau de la 996 avaient fâché les porschistes. Avec son design totalement réussi, la 997 a finalement réconcilié les puristes pour devenir l'une des 911 les plus vendues de l'histoire. Sa carrière durera de 2005 à 2008.

Une Carrera bien équipée est une très bonne affaire. On ne doit pas absolument acheter une version S.

La rançon du succès, c'est que bien peu de modèles sont disponibles sous 40 000 €. Seulement les versions Carrera, et encore. Il faudra bien chercher et espérer tomber sur la bonne affaire. Elle aura sûrement plus de kilomètres que la moyenne ou un peu moins d'équipements. Ou alors, la boîte Tiptronic.

Les critères à surveiller

- Effectuer tout le diagnostic électronique recommandé par le constructeur (test de Piwi), qui ne doit pas présenter d'anomalies.
- Ce sont encore des modèles récents qui méritent d'avoir un historique suivi et clair avec des factures d'entretien.
- Les factures ont davantage d'importance qu'un carnet d'entretien.
- Vérifiez l'état des pneus, des freins, des disques et le bon comportement de la voiture en conduite normale.

Quelles satisfactions ?

Question performances et agilité, elle met la barre encore plus haut que la 996. Elle est également plus polyvalente. On se tourne vers la 996 lorsque l'on recherche la modernité et la facilité de conduite, ainsi que la satisfaction d'avoir une 911 dont la ligne n'a pas pris une ligne alors qu'elle fêtera bientôt ses quinze ans. Et quel son ! La 997 a marqué le retour des vraies belles sonorités.

Où les trouver ?

On en trouve assez facilement chez les spécialistes indépendants. Cependant, elles seront souvent au-dessus du budget dont nous disposons actuellement. Par exemple, une 997 Carrera 4 Jaune Vitesse proposée à 47 400 € chez un spécialiste lyonnais. Il y en a aussi dans le réseau Porsche, mais elles risquent encore une fois d'être un peu trop chères. Il faudra donc se tourner vers les annonces entre particuliers. La 997 est une 911 très fiable qui a connu bien peu de problèmes, il est donc presque facile d'en acheter une auprès d'un particulier. Faites réaliser une expertise préliminaire pour vous rassurer complètement. Cela vous évitera de dépenser 40 000 € sur une Porsche qui ne les vaut pas.

Echappements ovales pour la Carrera.

Avenir de la cote

Voici encore une 911 qui s'approche fortement de son prix plancher. Elle a perdu à peine 500 € en un an, autant dire rien. Au risque de se répéter, rappelons que si certains modèles sont appelés à remonter, ce seront tout d'abord les exemplaires les plus soignés, les mieux équipés et exclusifs (les Targa, les couleurs rares). En acquérant un modèle en bon état, avec un peu moins d'équipements ou un peu plus de kilomètres, ne vous attendez pas à faire la culbute. Vous ne perdrez pas, ou peu d'argent. En tout cas, on n'achète pas une 997 pour faire un coup financier, cela ne marchera pas.

Nos conseils

Le choix est restreint à trois modèles. Les versions Carrera sont injustement sous-estimées, car tout le monde veut des versions S. Mais au fond, vous vous amuserez tout autant avec une Carrera. L'auteur de ces lignes a avalé des kilomètres dans bon nombre de 997 Carrera, même en Tiptronic, et on est bien au volant d'une Porsche, à la fois performante et polyvalente. A choisir, on préférera tout de même une boîte manuelle. Il faut être conscient également que votre version sera peut-être un peu moins équipée : ce sera jantes de 18 pouces et suspension standard, mieux vaut oublier les jantes de 19 pouces et la suspension PASM. De même, cela ne vous empêchera pas de beaucoup vous amuser.

Conclusion

Le budget est tout de même un peu limité pour une 997, on ne va pas le cacher. Si nous devions choisir, nous irions plutôt vers une excellente 996 Phase 2, car on aura un modèle impeccable, alors qu'une 997 au même prix sera forcément moins belle. Cela étant, rien n'est impossible et une 997 Carrera avec 170 000 km peut être une excellente affaire, vous pourrez rouler autant que vous le souhaitez sans arrière-pensée. Ce qui est aussi une excellente idée.

Avec ses jantes de 19 pouces et son échappement sport, elle a tout d'une S.

LES PLUS

- Sa ligne n'a pas pris une ride
- Ailes larges des Carrera 4
- La capote peut s'ouvrir et se refermer même en roulant

LES MOINS

- On trouvera surtout des modèles kilométrés ou avec peu d'équipements
- Les historiques risquent d'être moins clairs
- Cote pas encore stabilisée
- Très peu de versions disponibles pour ce budget

Les jantes de 18 pouces et les étriers noirs permettent de reconnaître une Carrera ou une Carrera.

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE BON ÉTAT
997 Carrera 2	2005-2008	325 ch	45 000 €	36 000 €
997 Carrera 4	2006-2008	325 ch	45 000 €	36 000 €
997 Carrera 4 Cabriolet	2006-2008	325 ch	50 000 €	40 000 €

Les Boxster et Cayman 987

Les Boxster et Cayman 987 ont donné beaucoup de maturité à une gamme qui était encore très jeune. Produits entre 2005 et 2012, les 987 ont connu beaucoup d'évolutions de puissance et de motorisations. Les dernières itérations plus puissantes (moteurs 2.9 et 3.4) et plus modernes sont ici à votre portée.

Les acheteurs sont assez friands de couleurs sur le Boxster. La voiture fun par excellence.

On peut aller chercher du parfait état sur à peu près toutes les versions. Seuls les modèles limités (RS 60, Porsche Design Edition, Black Edition etc.) sont inaccessibles. Et encore, cela est sujet à débat ! Mais ne vous focalisez pas sur ces éditions limitées, les séries normales vous en donneront tout autant pour un budget bien plus digeste.

Les critères à surveiller

- On entre dans la catégorie des modèles où l'on ne peut transiger sur l'historique : il doit être clair, avec l'ensemble des factures.
- Les tests du Piwi doivent être vierges : compteur d'heures, plages de régimes, tout doit être impeccable.
- Surveillez l'état de la capote et le bon fonctionnement des systèmes électroniques.

Quelles satisfactions ?

Du plaisir, les 987 en ont à revendre. On peut ici prétendre aux versions S produisant entre 295 et 310 ch (et 320 ch pour le Cayman S), et c'est peu de dire que le châssis aurait pu encaisser davantage. Très équilibré, agile et facile à conduire, le 987 est une vraie voiture plaisir, parfaite pour les balades mais également capable de vous conduire sur la route des vacances, à condition que vous n'ayez pas d'enfant. Et si vous choisissez un Boxster, le cabriolet lui confère un effet « deux voitures en une ».

Où les trouver ?

On en trouve très régulièrement chez les spécialistes indépendants. A ce niveau de budget, il y a une forte demande, même si les modèles très équipés ou originaux demanderont un peu plus de patience. Mais d'une manière générale, il n'est pas trop dur d'en trouver. On en trouve aussi chez les particuliers, et le réseau Porsche propose encore quelques modèles. Au moment de rédiger cet article, nous en trouvions deux dans le réseau : un Boxster 2.7 240 ch à 29 900 €, et une version S 295 ch à 33 900 €. Il y en a donc sur tous les canaux, même si le Cayman est globalement plus rare en raison de sa production plus faible.

Avenir de la cote

Cela semble bien difficile à prédire. D'après notre dernier pointage, les 987 ont perdu environ 1000 €, et nul ne peut dire si le plancher a été atteint. Ils pourraient baisser encore un peu, mais l'on voit quelques modèles très singuliers (avec une couleur rare et beaucoup d'options) se vendre assez cher. La perspective la plus probable est que son prix plancher soit très proche, s'il n'est déjà atteint. Ensuite, on peut s'attendre à une certaine stabilité, avec de petites baisses et de petites hausses ponctuelles.

Le Cayman d'entrée de gamme possède un échappement rectangulaire.

Nos conseils

Les 987 sont des Porsche très fiables dont nous avons toujours dit le plus grand bien. Il y a des modèles à vendre et le premier conseil que nous pourrions vous donner est de ne pas vous jeter sur le premier venu. Il y a du choix et pas de pénurie en vue. Mieux vaut donc prendre son temps, d'autant que le budget vous permet d'être patient et exigeant. S'en plaindra-t-on ? Après, faut-il opter pour la Phase 1 culminant à 295 ch ou plutôt vers le 3.4 S Phase 2 produisant jusqu'à 320 ch pour le Cayman S ? La Phase 2 est plus chère mais tiendra mieux sa cote. A ce niveau de puissance, 20 ch supplémentaires font une vraie différence. Tout dépendra de vos attentes, nous aurions tendance à dire que les deux générations vous donneront autant de plaisir. Mais dans le budget, ce sont plutôt les versions les plus récentes que vous trouverez. Alors autant se faire plaisir, non ?

Conclusion

Le 987 a tout pour réussir : facile à conduire, facile à acheter et facile à vendre. Cela résume assez simplement pourquoi cette Porsche a du succès. Pour moins de 40 000 €, on peut s'offrir une Porsche moderne, se faire plaisir à chaque fois qu'on tourne la clé de contact et la revendre facilement sans quasiment perdre d'argent. Fort de ce constat, il n'est guère étonnant que ce modèle soit très demandé. Et son succès est amplement mérité tant sa conduite et son utilisation sont plaisantes.

L'édition limitée Porsche Design Edition II.

LES PLUS

- Look et modernité de la génération 987
- Boîte PDK disponible sur les Phase 2
- Le rapport prix-prestations est excellent
- Volume de chargement du Cayman

LES MOINS

- La version d'entrée de gamme manque d'image
- Pas facile de trouver des versions bien équipées
- Les éditions limitées sont très chères par rapport aux modèles standards

Le Cayman est beaucoup plus logeable. Pratique pour les longs trajets.

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE BON ÉTAT
Boxster 987 S 3.4	2007-2009	295 ch	29 000 €	24 000 €
Boxster 2.9	2009-2012	255 ch	34 000 €	22 000 €
Boxster RS 60	2008	303 ch	43 000 €	35 000 €
Boxster S Porsche Design Edition 2	2009	303 ch	47 000 €	37 000 €
Boxster S 3.4	2009-2012	310 ch	39 000 €	29 000 €
Boxster S Black Edition	2011-2012	320 ch	47 000 €	37 000 €
Cayman S	2006-2009	295 ch	31 000 €	23 000 €
Cayman S Sport	2008	303 ch	46 000 €	36 000 €
Cayman S Porsche Design Edition 1	2009	303 ch	40 000 €	30 000 €
Cayman 2.9	2009-2012	265 ch	36 000 €	21 000 €
Cayman S	2009-2012	320 ch	40 000 €	28 000 €
Cayman S Black Edition	2011-2012	330 ch	47 000 €	37 000 €
Boxster 981 2.7*	2013-2016	265 ch	54 000 €	34 000 €
Cayman 981 2.7	2013-2016	275 ch	53 000 €	33 000 €

*Exceptionnellement, nous avons ajouté deux modèles de la génération 981, car les modèles qui ont le plus de vécu entrent dans le budget. Ce sont les modèles les plus kilométrés, ou avec très peu d'options (boîte manuelle, pas d'intérieur tout cuir). Vous saurez qu'on en trouve, mais il ne nous semblait pas pertinent de nous attarder sur cette génération alors que seulement deux modèles entrent dans le budget et que les exemplaires sont trop rares.

Les 944, les 968 et les 928

Nous entrons ici de nouveau dans le monde de la Porsche ancienne, avec ses charmes, mais aussi avec ses défauts. Quatre cylindres, turbo ou V8 ? Il y en a pour tous les goûts, mais il n'y en a que pour une seule architecture : le moteur avant !

Côté sensations, on ne fera pas beaucoup mieux qu'une 944 Turbo.

D'accord, on triche un peu et c'est un très gros arrondi qui nous permet de vous proposer une liste si riche de Porsche à moteurs avant (PMA), mais la présence de la 968 nous semblait légitime, histoire de n'oublier personne. Nous sommes ici sur des cotes en parfait état, on parle donc de très belles autos, soigneusement entretenues et parmi les plus belles du plateau.

Les critères à surveiller

- Nous sommes sur des modèles où il est devenu presque impossible de certifier un kilométrage, sauf exception.
- Un entretien soigné est donc la clé, et plus le dossier de factures de l'auto sera complet, mieux ce sera.
- Prenez le temps de faire le tour de toute la voiture et des soubassements.
- Veillez à ce que l'entretien du moteur ait été effectué à la perfection : la distribution sur la 968, le turbo sur la 944, et les consommables sur la 928 peuvent coûter cher.

Quelles satisfactions ?

Nous préférons vous prévenir : si vous vous tournez vers une PMA en attendant qu'elle se comporte comme une 911, vous risquez d'être très déçu. Les PMA ont leur propre caractère. Elles sont faites pour avaler les kilomètres et avaler les lignes droite en un clin d'œil. La 944 Turbo vous surprendra par son gros caractère. Le turbo transfigure son moteur et délivre une poussée surprenante au regard de ses 220 ch. La 968, c'est plutôt la force tranquille : spacieuse, pleine de couple et très équilibrée. Enfin, la 928 semble toujours sortir d'un autre monde, avec une esthétique à la fois datée et futuriste (!). Les modèles S4 et GT produisent plus de 300 ch et assènent des uppercuts à chaque accélération. En revanche, si la 928 est un modèle de confort, son poids et le fait que la majorité d'entre elles soit en boîte automatique n'aide pas à en faire une ballerine. Les PMA répondent d'un autre art de vivre, un peu old school, presque désuet, mais tellement cool et accessible.

Où les trouver ?

Honnêtement, ce n'est pas facile ! Les fans des PMA forment de très petites communautés qui se partagent les bons plans, mais les spécialistes indépendants et les centres Porsche ont bien peu de voitures à vendre. Elles nécessitent une vraie connaissance, et il faut admettre que cette connaissance ne se trouve plus que dans les cercles d'amateurs des PMA. C'est donc en vous rapprochant des clubs ou en cherchant longuement et patiemment dans les petites annonces en ligne que vous aurez le plus de chances de trouver votre bonheur.

La 944 est en plus assez spacieuse.

Avenir de la cote

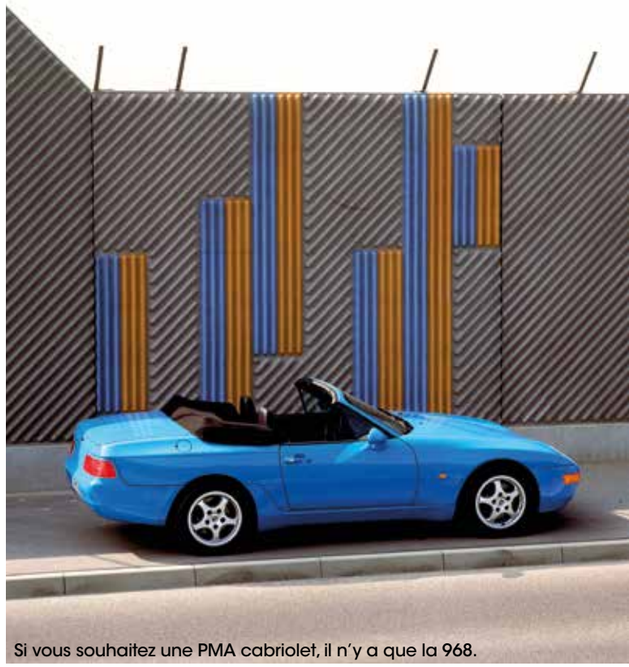
L'air de rien, elles ont aujourd'hui un petit côté collector qui leur fait le plus grand bien. De fait, il est clair que la cote des PMA a repris un vrai coup de boost récemment, avant de se calmer en 2016 dans le sillage du reste du marché. La cote semble stable désormais, et les très beaux exemplaires sont rares donc chers. Nous referons le point lors de notre numéro annuel spécial prix des Porsche, mais on peut s'attendre à ce que ces modèles montent gentiment, tirés par une communauté d'amateurs et par de nouveaux acheteurs qui s'y intéressent enfin.

Nos conseils

L'air de rien, acheter une PMA n'est pas si facile. D'abord, il faut trouver un exemplaire. Ensuite, encore faut-il qu'il soit sain. Et enfin, il faut bien se rappeler que la demande est plus faible, les PMA sont donc plus difficiles à revendre que, au hasard, un Boxster 987. En ayant cela en tête, il semble judicieux de bien se renseigner sur ce que vous attendez de votre PMA. Le meilleur compromis est une 968, plus récente et abordable. La 944 Turbo a plus de caractère et la 928 est réservée aux amateurs de gros moteurs. Prenez le temps d'en voir plusieurs, ne vous jetez pas sur la première venue.

Conclusion

Les PMA sont-elles des voitures de connaisseurs ? Oui et non, car il y a globalement trois profils d'acheteurs : en premier, ceux qui ont toujours aimé ces modèles et qui les connaissent par cœur. Ensuite, les porschistes accomplis qui recherchent de l'insolite, et se tournent vers une PMA. Enfin, ceux qui ont envie d'une auto plaisir, fiable, amusante, et qui ont l'opportunité d'acquérir une PMA. En dépit d'un manque d'image qu'elles tendent à combler, les PMA sont aujourd'hui l'une des meilleures options pour celui qui souhaite se faire plaisir dans une Porsche ancienne.


Si vous souhaitez une PMA cabriolet, il n'y a que la 968.

LES PLUS

- On peut trouver de très beaux modèles à des prix abordables
- Une autre façon de rouler en Porsche
- Une vraie communauté de fans autour de ces modèles
- Une Porsche ancienne en bon état à prix abordable

LES MOINS

- N'attendez pas des sensations de 911
- Pas facile à acheter, et pas si facile à revendre
- L'entretien peut être coûteux, surtout sur la 928
- Manque toujours d'image

Le look de la 928 est inimitable.

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT
944 Turbo 220 ch	1985-1988	220 ch	24 000 €
944 Turbo 250 ch	1988-1991	250 ch	34 000 €
968	1992-1995	240 ch	24 000 €
968 cabriolet	1992-1995	240 ch	27 000 €
928 S4	1987-1991	320 ch	30 000 €
928 GT	1989-1991	330 ch	39 000 €

Les 914

Avouez, vous l'aviez oubliée, n'est-ce pas ? Pourtant, l'achat d'une 914 est parfaitement envisageable et peut s'avérer un excellent choix. Fiable et amusante, elle mérite que l'on s'intéresse davantage à elle, et il pourrait bien s'agir de la meilleure Porsche ancienne à acheter actuellement.

Elle n'a pas tout à fait les performances d'un avion, mais la 914 saura vous surprendre par son comportement.

Vous trouverez globalement trois types de voitures : des modèles qui ont un peu de vécu, prêts à rouler. Ce sont les modèles les moins chers (autour de 15 000 € pour une 1.7, et 20 000 € pour une 2.0) Ils ont quelques points de rouille, certains éléments ne seront pas d'origine, mais si vous recherchez une 914 pour le fun, cela suffira. Si vous voulez un modèle plus sain, avec un peu d'historique, une carrosserie saine, il faudra compter au moins 20 000 €, et même 30 000 € pour une 2.0. Enfin, les exemplaires les mieux préservés (qui existent), ne partiront pas sous 30 000 €. On parle ici de modèles à l'historique très clair, ou de modèles ayant bénéficié de restaurations partielles ou complètes. Compter plus de 40 000 € pour une 2.0 irréprochable.

Les critères à surveiller

Tous les modèles sont sensibles à la rouille, il s'agit du point le plus important à surveiller.
Sur les 2.0, les modèles américains (type GC ou GA) sont nombreux en Europe. Les modèles 2.0 produisent 95ch et les prix sont un peu inférieurs aux versions européennes. On se concentrera avant tout sur le bon état général de la voiture et sur la concordance du numéro de moteur avec l'année millésime de la voiture.

Quelles satisfactions ?

En tout premier lieu, on aura le plaisir de rouler en Porsche ancienne. La 914 est en effet la Porsche la plus ancienne du plateau présenté ici. Question pureté des sensations, on ne fera pas beaucoup mieux. D'autre part, c'est un modèle très singulier que l'on pourrait qualifier d'ancêtre du Boxster : la 914 est joueuse, plaisante à conduire, même si on recommandera plutôt le moteur 2.0 qui a un peu plus de peps (100 ch, contre 80 ch pour une version 1.7). Et puis même si c'est une Porsche, elle reste méconnue et n'est pas trop ostentatoire. Vous aurez un succès fou (pas avec les filles, hein ! On parle en général) !

Où les trouver ?

Il faut le reconnaître, trouver une 914 n'est pas chose facile. La plupart d'entre elles se trouvent chez des spécialistes indépendants qui connaissent très bien la Porsche ancienne. Difficile d'en trouver une en annonce sur internet. Les centres Porsche Classic en ont en de très rares occasions, mais ce sont plutôt des 914/6, bien plus chères. Les ventes sont rares car il faut malgré tout une vraie connaissance de la Porsche pour s'offrir une 914 : après avoir vu toutes les options possibles, le néophyte choisit souvent autre chose. Ce sont donc les connaisseurs qui en recherchent.

Le toit est démontable.

Avenir de la cote

Il semble plutôt bon. La cote des 914 serait en légère hausse. Il faut dire qu'il s'agit d'une Porsche ancienne, accessible et à l'entretien relativement modéré. Elle a donc tout lieu de séduire les connaisseurs de la marque souhaitant s'offrir une Porsche ancienne, facile à conduire et accessible financièrement. N'attendez pas des hausses de 20% par an, mais la cote semble solide.

Nos conseils

N'espérez pas une version six cylindres dans ce budget, c'est impossible. C'est donc vers les modèles quatre cylindres qu'il faudra se tourner, mais sachez qu'ils procurent eux aussi beaucoup de plaisir. Le point le plus délicat aujourd'hui est la profusion de versions américaines sur notre marché. Il y a donc les 1.7 européennes, les 1.8 américaines. Pour les versions 2.0, les « GA » et « GC » sont américaines et produisent 95 ch, les « GB47 » sont des européennes et produisent 100 ch. Vous suivez toujours ? Les européennes sont un peu plus chères, mais ne vous formalisez pas. Les versions américaines ont parfois des butoirs en caoutchouc sur les pare-chocs et de gros rappels de clignotants, mais tout cela n'est pas bien grave. L'entretien courant est assez économique : les versions quatre cylindres sont de petits moteurs, et les consommables ne sont pas trop chers. L'injection D-Jetronic n'est pas très connue, et l'injection a souvent été remplacée par des carburateurs par des mécaniciens qui maîtrisaient assez peu le sujet. C'est pour cette raison que nous vous recommandons d'en confier l'entretien à un spécialiste indépendant bien établi et connaissant bien le modèle.

Conclusion

C'est souvent la dernière à laquelle on pense lorsque l'on souhaite acheter une Porsche. Auto sous-estimée par excellence, vous seriez surpris par son capital sympathie et les sensations qu'elle délivre. Souvent achetée par les connaisseurs, elle souffre surtout d'une vraie sensibilité à la rouille, point sur lequel la vigilance est de mise. Mais pour le reste, elle coche beaucoup de bonnes cases et possède en plus l'avantage d'avoir un toit démontable. On peine à imaginer un coupé-cabriolet plus original…

LES PLUS
- Une vraie Porsche ancienne
- Cote en légère hausse
- Vraiment insolite et bien vue par tout le monde
- Entretien accessible

LES MOINS
- Très sensible à la rouille
- Très difficile à trouver
- Version 1.7 un peu sous-motorisée

Sous ce long capot arrière se cache un coffre, comme sur le Boxster.

QUELS MODÈLES POUR QUEL ÉTAT ?

MODÈLES	ANNÉES DE PRODUCTION	PUISSANCE	COTE PARFAIT ÉTAT	COTE BON ÉTAT
914 1.7	1970-1973	150 ch	30 000 €	20 000 €
914 2.0	1973-1976	165 ch	45 000 €	30 000 €

Les Cayenne

Rude gageure que d'aborder les Cayenne. Pourtant, ils sont bien là, et on trouve beaucoup de modèles et beaucoup de versions entre 30 000 € et 40 000 €. Notre premier conseil ? Fuyez les prix bas ! Rappelez-vous que l'entretien d'un gros SUV motorisé par un V8 demande un budget certain : les consommables sont mis à rude épreuve. Les modèles les moins chers ont été souvent mal entretenus et deviennent des gouffres financiers. Acheter un Cayenne requiert donc de bien savoir à quoi s'attendre et d'en trouver un à l'entretien soigné, plus que jamais. Les bons plans ? Un Cayenne GTS (405 ch) version 2008-2010 ou un Cayenne S V8 version 2011-2014 (400 ch), qui tournent entre 35 et 38 000 €, restent modernes et ont du caractère. A trouver de préférence chez un spécialiste connaissant la Porsche.