

TECHNO CLASSICA ESSEN

Le COVID aura décidément fait bien des dégâts ! Après deux éditions annulées, le fameux Techno Classica a enfin eu lieu cette année, mais dans des conditions compliquées, ne lui permettant pas de retrouver son ampleur d'antan. Reste à espérer que ce ne soit qu'un accident passager...

Rétromobile avait à peine fermé ses portes qu'Essen ouvrait les siennes. Les salons d'anciennes se succèdent vitesse grand V, chacun essayant de sauver ce qu'il peut. Véritable incontournable, considéré comme une institution, le Techno Classica vacille, tremble, mais ne tombe pas. Annulé en 2020 et 2021 pour cause de pandémie, il a réussi à redémarrer cette année, mais sur des bases bien fragiles : la vague Omicron n'en finit pas, et cela a entraîné bien des hésitations qui, au final, ont donné naissance à une édition 2022 bien plus petite que tout ce qu'on a connu au-

paravant... Deux grands halls étaient inutilisés, et pour les autres, les allées étaient plus larges, alors qu'on relevait ici ou là des emplacements vides d'exposants ayant renoncé à venir. Ajoutez à cela un public beaucoup plus clairsemé que d'habitude, et vous aurez de quoi dresser un bilan un peu en berne de ce salon connu comme étant le plus grand du monde consacré à la voiture ancienne. L'explication de ce repli général est hélas connue, nous l'avons évoquée le mois dernier dans notre article sur Rétromobile : organiser et participer à un tel salon doit se prévoir des mois à l'avance, et qui aurait pu certifier il y a des mois que le Techno allait



Konradshheim exposait pour la première fois, et marquait les esprits avec cet alignement de trois RS 2.7 Touring, en jaune clair (577 000€), vert viper (687 000€) et orange gulf (568 000€)



Le stand de Early 911 S était absolument incroyable, avec une petite quarantaine de Porsche en vente, toutes plus exceptionnelles les unes que les autres ! Au premier plan, un alignement de six Carrera 2.7, de 280 à 350 000€ ! Autrement dit toutes largement au-dessus de notre cote état concours ! Elles sont suivies de quatre 930 Turbo 3.0, toutes autour des 300 000€

avoir lieu ? Du coup, bien des exposants ont renoncé à s'inscrire, ou n'ont pas donné suite à leur pré-inscription de 2020. Et quelque part, même si c'est triste à dire, l'histoire leur donne raison, puisque le public n'a que moyennement suivi. Il faut dire que l'Allemagne, fin mars, était toujours sous restrictions, avec masques et pass sanitaire obligatoires, au beau milieu d'une reprise du variant Omicron. Comble de malchance pour les organisateurs, il a fait très beau pendant toute la durée du salon. Un air de printemps qui n'a pas non plus incité les visiteurs habituels à faire le déplacement... Sans compter sur les inquiétudes liées à la guerre en Ukraine, dont les conséquences pourraient être sévères pour l'Allemagne...

PORSCHE AUX ABONNÉS ABSENTS

Le salon d'Essen est habituellement bien rempli avec les constructeurs, dont certains disposent de halls entiers à eux seuls. Cette fois-ci, seul Mercedes était présent, sur une plus petite surface que d'habitude. Pas de BMW, et encore moins de groupe VW, qui occupe normalement le hall 4 avec toutes ses marques, dont Porsche. Depuis quelques éditions, on se régalaient même d'aller y découvrir le stand officiel de Porsche Classic, en face duquel les centres Porsche Classic exposaient chacun un modèle entièrement restauré. Pour les porschistes, c'était le clou du spectacle. Cette année, rien ! Le hall 4 était vide, très partiellement occupé par quelques modèles de particuliers, qui sont normalement exposés dans les cours extérieures. Tristesse... A quand remonte l'absence de Porsche dans ce salon ? Nous ne saurions même pas vous le dire, tant cela doit faire loin, très loin... Et comme si toute la marque s'était donnée le mot, il n'y avait pas un seul Centre Porsche présent. D'habitude,



Les modèles récents sont de plus en plus présents. Ici chez Premium Classics, une 997 turbo phase 1 à 109 000€ (40 000 km), et un cabriolet 996 C4S à 63 000€ (70 000 km)



on se régale des stands de Bensberg et de Gelderland, entre autres. Absents. Tout comme d'ailleurs de nombreux gros marchands pourtant fidèles au Techno Classica... Serge Heitz, qui occupait un grand stand pendant plusieurs années, jusqu'en 2019, était lui aussi absent, et il n'était pas le seul. Côté français, on a retrouvé avec grand plaisir Art Restoration (Patrick Pugin) et Franco Lembo, fidèles parmi les fidèles. Au total, sur l'ensemble du salon, il devait y avoir un peu moins de 200 Porsche exposées, l'un des plus petits scores enregistrés depuis que nous nous y rendons, soit depuis l'an 2000, ce qui ne nous rajeunit pas. Ceci dit, comme nous allons le voir plus loin, il y avait heureusement de la qualité. Mais ce qui est un peu inquiétant, et sans vouloir verser dans un pessimisme qui ne nous correspondrait pas, c'est que la dernière édition de 2019 avait déjà marqué un repli assez net, à une époque où le Coronavirus ne faisait penser qu'à une marque de bière, ou, pour les plus distraits, à un modèle de Toyota. Après l'explosion du milieu des années 2010, la baisse des prix avait incité les marchands à montrer profil bas en n'exposant qu'un minimum de Porsche, histoire de donner une impression de rarefaction du marché. C'est du moins ce que nous en avons conclu, avec plein de points d'interrogations... Du coup, en quittant cette édition 2022, les questions sont encore plus nombreuses, dont la principale : assiste-t-on vraiment à un repli du monde de la voiture ancienne en général ? La réponse ne



Très joli bleu (mais lequel ?) pour cette rare 3.2 Targa G50 Turbolook, mise à prix 138 000€ chez Autowelland



Incroyable mais vrai, la seule "présence" officielle de Porsche était ici, à savoir le stand des clubs



Ce Speedster 3.2 TL n'aurait que 19 000 km, ce qui lui vaut d'être affiché 265 000€ chez MW Sportive



Même pour des récentes, un faible kilométrage fait flamber les prix. Ainsi cette 997 GTS cabriolet, avec 26 000 km, était affichée 119 000€ chez Superplus



911 2.2T vert conda chez Springbok : 100 000€



Chez Konradshiem, une 914/4 2.0 à 57 000€

Il y a aussi des modèles affichant des données plus normales, comme ce Speedster 3.2 étroit, annoncé chez Satursky à 169 000€, mais ayant roulé 98 000 km



Patrick Pugin (Art Restoration) reste un fidèle du Techno Classica. Il exposait une 993 RS à 280 000€ (74 000 km), à côté de laquelle on trouvait un Speedster 964 à 179 000€, et une belle 2.2 S Targa vert conda, à 150 000€

peut être que non. En discutant avec les professionnels présents, on constate que le marché se porte bien, avec même des hausses de prix, et des transactions toujours aussi nombreuses. La guerre en Ukraine aurait même entraîné une demande accrue de modèles "placements", ce qui ne peut que nous attrister en tant que passionnés, mais c'est ainsi. Non, ce qui est peut-être en danger, ce n'est pas le monde de la voiture ancienne, mais bien plutôt celui de ces grands salons, sans pour autant qu'on puisse y trouver une explication particulière. Trop cher pour les exposants ? Trop lourd à organiser ? Nous aurons peut-être un élément de réponse supplémentaire le mois prochain, avec le Stuttgart Retro Classics. Affaire à suivre...

NE PAS SE FIER AUX PRIX

Allez, redevenons positifs, et voyons ce qu'il y avait dans la bouteille à moitié pleine. Ayant commencé ma visite par le Hall 3, le plus rempli en marchands Porsche, j'ai d'abord cru que tout était reparti comme avant, en presque mieux. On y découvrait avec plaisir l'arrivée de Konradsheim, l'un des spécialistes les plus réputés en Porsche anciennes, avec trois RS 2.7 en "tête de gondole". Le stand de Early 911 S était juste incroyable, avec près d'une quarantaine de Porsche alignées les unes à côté des autres, laissant un espace minimum pour en faire le tour. Et que des pièces rares et exceptionnelles ! Ce professionnel avait habitué les porchistes à être admiratifs durant les précédentes éditions, apparaissant d'abord comme le spécialiste des 911 S restaurées, (d'où son nom), avant de se diversifier vers d'autres modèles, mais toujours en jouant la carte du haut de gamme absolu. Pour vous donner un ordre d'idée, la plupart des prix affichés sur son stand (c'est d'ailleurs la première fois qu'il indiquait tous les prix, sans doute las de devoir répondre aux questions des visiteurs les autres années) étaient supérieurs à notre cote état concours ! Certes, ce n'est pas nouveau ; historiquement le salon d'Essen a toujours affiché des prix hors-normes, sans que jamais on puisse savoir ce qui s'est vraiment vendu, et à quel prix. Il y eut même une →



La 993 GT2 Arlequin qui disputa les 24 Heures du Mans 1998 avec le team Krauss (abandon) était exposée sur le stand Movendi



924 Carrera GT chez Franco Lembo, à 85 000€

Très beau également, l'alignement de 993 chez Early 911 S, avec au premier plan un cabriolet 993 phase 2 orange perle, à 150 000€. Suivent une Turbo (359 000€, il s'agit de l'exemplaire exposé au salon de Francfort), une RS Clubsport avec seulement 2500 km (520 000€) et une Cup bleu riviera ex-Eichmann (500 000€)



Quatre Carrera GT étaient exposées sur le salon. Leur cote est en train de beaucoup remonter. Ici celle sur le stand Sothebys, qui n'était présent que pour annoncer de futures ventes



Les cours extérieures permettent toujours d'avoir des modèles vendus par des particuliers, comme cette 928 de 1979, pour 22 000€



Collecting Cars exposait cette rarissime Carrera 4 Lightweight, sans prix



Étonnant alignement de trois 356 noires chez Originals Only, dont deux pré-A au premier plan : un coupé de 1951, proposé autour des 600 000€, et un cabriolet, également de 1951, proposé 950 000€. A noter qu'elles ne sont plus dans leurs teintes d'origine, repeintes en noir lorsqu'elles ont été entièrement restaurées récemment. Pourquoi en noir ? "Pour aller avec la moquette", m'a-t-on répondu avec le sourire. Humour...



Chez CC Cars, un cabriolet 356 A à 239 000€, et un coupé pré-A de 1954 à 199 000€

époque où c'était à celui qui afficherait le prix le plus élevé. Mais il ne faut pas s'y fier, même si Essen a souvent été le marqueur principal des tendances à venir. Cette époque s'est un peu estompée, surtout depuis l'explosion de 2015, où l'excès en tout a fini par nuire. La leçon ne semble pas avoir été retenue, puisque, si vous regardez les prix que nous vous donnons sous chaque photo de ce reportage, vous constaterez qu'on pourrait parler de nouvelle flambée. Est-elle réelle ou fictive ? En ce qui concerne les anciennes, elle est pour le moment fictive, comme vous le lirez dans notre grande enquête sur les tendances. Les prix montent oui, mais de manière raisonnée, du moins jusqu'à preuve du contraire. Je ne me hasarderai plus, si tant est que je l'ai déjà fait, à faire des pronostics, tant, depuis 7 ans, le marché subit des variations de toutes parts. Par exemple, qui peut dire aujourd'hui quelles seront exactement les conséquences de la guerre en Ukraine sur ce marché de l'ancienne ? Trop tôt pour le dire, pas assez de recul...

Et puis, surtout, il faut prendre le temps de tout regarder : on constate que tous ces prix élevés correspondent presque toujours à de faibles kilométrages. Laissant l'impression que si un marchand veut exposer des Porsche à Essen, il faut qu'elles aient peu roulé. Ou la notion de l'exceptionnel poussée un peu à l'excès. On a parfois la sensation que si un marchand arrivait avec de beaux modèles ayant un vécu normal et des prix normaux, il aurait presque plus l'attention du public. Bien sûr, il faut du rêve, des modèles exceptionnels et limite inaccessibles, mais le sentiment général d'inaccessibilité peut lui aussi finir par être nuisible. Il fut un temps où l'on venait à Essen dans l'espoir de revenir avec une nouvelle Porsche à mettre dans son garage. Aujourd'hui, dans la plupart des cas (il y a heureusement des



911 2.0 de 1966 chez Konradshaim : 227 000€



Chez Oldtimer farms, une 930 Turbo 3.0 à 165 000€



Chez Classic Cars, une 993 Targa à 72 000€ (96 000 km) et un très original cabriolet 3.2 G50 à 72 000€



Chez Onlycabrios, une 964 C2 cabriolet à 79 000€ (56 000 km), et une Carrera 3.2 Targa G50 à 69 000€

FÊTE DES CLASSICS / 11-12 JUIN 2022



SAMEDI 11 JUIN

A partir de 9h00 : Enregistrement et café d'accueil offert par la Mairie de Gordes. Exposition des autos sur le parking dit «de la Gendarmerie». Parking réservé pour les Classics et exposition Porsche de Compétition autour du Château. Visite du village et déjeuner libre.

Accès libre pour les visiteurs

14h00 : Départ pour la balade touristique (env 120 km), avec road book. Un pointage se fera à mi-parcours.

17h30 : Dégustation de vins des Côtes du Rhône du Domaine de la Guicharde

20h00 : Dîner de gala suivi d'une soirée dansante au Château de Massillan et super tombola (Dîner limité à 180 personnes)

DIMANCHE 12 JUIN

De 8h00 à 9h00 : Accueil des participants au Château de Massillan. Petit déjeuner offert par le Club

A partir de 9h30 : Départ pour le rallye touristique pour ceux qui le souhaitent (env 70 km).

11h00 à 12h00 : Retour au château de Massillan. Exposition des Classics

12h00 : Apéritif, remise des lots de la tombola

13h00 : Trois options proposées : - Déjeuner au restaurant du Château - Plateau repas - Pique-nique tiré du sac.

15h00 : Défilé des voitures primées

17h00 : Clôture de la 15^{ème} Fête des Classics



WWW.MEDITERRANEE-PORSCHECLUB.FR



Carrera 3.2 cabriolet 915 à 87 000€ (93 000 km), et 996 GT3 2 à 88 000€ (44 000 km), chez Konradshaim



Il est rare de voir alignées une 964 RSR et une 993 RSR : elles étaient toutes les deux chez Thiessen



Chez Movendi, on a retrouvé la 962 C Primagaz, qui fit trois fois les 24 heures du Mans, dont une 2^{ème} place en 1987 (Lässig-Yver-De Dryver)



Superbe couleur rouge péruvien pour cette 964 Turbo 3.6, affichée 380 000€ chez Early 911 S !!

exceptions), seuls de riches collectionneurs peuvent trouver ici leur bonheur. Tant mieux pour eux, ne voyez aucune notion de jalousie dans ce propos, mais on est en droit de se poser la question : et si la raréfaction du public ne venait pas aussi de là ? Cela reste totalement à démontrer, on ne pourra d'ailleurs répondre à cette question qu'après l'édition 2023, en espérant vivement qu'elle se déroule dans des conditions normales.

ET MAINTENANT ?

Dans ce constat un peu inquiétant, on peut aussi s'étonner de voir que les organisateurs du salon, sans doute eux aussi un peu exsangues, n'ont peut-être pas su (ou pu) lui donner l'éclat qu'il aurait mérité, et qui aurait pu permettre de dire aux absents qu'ils avaient eu tort. Un exemple : plusieurs voitures de courses étaient exposées dans un coin du salon comme posées à la va-vite sur une fine moquette, façon "bouche-trou", sans aucune mise en valeur, et sans aucune explication sur les modèles. Une occasion ratée. Ceci dit, rassurez-vous, il y avait aussi de très belles pièces proposées par des marchands, toutes marques confondues. Avec même du lourd, voire du très lourd. Les visiteurs en avaient au final pour leur argent, c'est le plus important. Autre exemple : il n'y avait cette année aucune vente aux enchères, alors qu'en 2019, Coys et Sothebys occupaient chacun un hall pour exposer leurs autos. Même Rétromobile a fait mieux, avec la grosse vente Artcurial. Comme vous le voyez, les éléments d'inquiétude ne manquent pas, mais encore une fois, mettons cela sur le compte d'un accident de parcours, sans que cela soit la faute de personne. C'est juste que 2019 avait déjà laissé, comme évoqué plus haut, cette impression de léger repli, et qu'on aurait aimé voir autre chose. Restons optimistes, disons-nous que le jour où des marchands de Retrofit auront envahi les allées du Techno Classica, ce sera définitivement mort, et on en est loin, heureusement. Je n'en ai vu qu'un cette année, peut-être y en avait-il d'autres. J'oserais dire que c'était un de trop, quitte à passer pour un puriste extrémiste, ce qui ne me gênerait aucunement.

Et au final, visiter cette édition 2022 a été un plaisir, même s'il y avait moins de tout (y compris miniatures, livres et pièces), car il ne faut pas oublier que le Techno Classica est un salon énorme et hors normes. Retirez 10% de sa surface, il n'en restera pas moins énorme. Souhaitons juste, et pour conclure ce sera notre seule véritable inquiétude, qu'après deux années d'annulation et une année en retrait, exposants et visiteurs ne vont pas pour de bon perdre l'habitude de fréquenter ces grands salons où il fait si bon se plonger... ●



La palme de l'originalité pour le stand JB Cars



Mais oui, c'est bien une 912 E, à vendre 56 000€ chez Deleon

Beau plateau chez Franco Lembo, avec au premier plan, le Spyder créé par Paul Stephens, présenté dans notre numéro 256, et au second plan, la 2.5 ST ex-Ballot Léna Tour de France essayée dans notre numéro 325



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

boutique en ligne
www.fernandbachmann.com
 #fernandbachmann

