

SALON

TECHNO CLASSICA ESSEN

Comme chaque année, Essen tient son rôle de plus grand salon dédié à la voiture ancienne dans le monde. Aussi incontournable soit-il, Essen ne serait-il pas en manque de souffle ? Voici notre compte-rendu.

TEXTE ET PHOTOS : THOMAS SCHENCK



u'il est rude pour les salons, l'après-Covid. On ne va pas vous faire le coup tous les ans, mais le dernier « Grand » salon d'Essen a eu lieu en 2019, à une époque où il aurait été impensable de boucler le salon en une petite journée. En 2019, Essen occupait 12 halls. En cette année 2024, Essen s'étendait sur 8 halls. Une surface qui reste immense et qui, à un moment donné, prélève un tribut sur vos pieds si vous voulez tout voir. Mais 8 halls, c'est toujours un de moins qu'en 2023 et, en parlant avec les rares exposants français sur les lieux, ce n'était pas une grande édition. Au risque de faire le blasé, après avoir lu pendant quinze ans les comptes-rendus de Marc Joly sur le salon d'Essen, je m'attendais au Disneyland de la Porsche. Peut-être que j'avais vu la mariée trop belle, mais il faut bien avouer que je n'en suis pas reparti avec les yeux écarquillés. Essen a-t-il perdu sa capacité à dicter la tendance ? C'est ce que nous allons voir.

PAS TANT DE PORSCHE QUE CELA

« Tu vas voir, il n'y a pas tellement de Porsche. » Ce ne sont pas mes mots, mais ceux d'un professionnel français croisé sur place qui m'annonce la couleur d'emblée. Les Porsche ne sont pas légion et c'est plutôt surprenant pour un salon allemand qui a toujours fait la part belle à la firme de Stuttgart, mais c'est aussi le reflet d'une tendance de fond qui dure depuis des années : d'autres marques allemandes prennent de plus en plus de place, avec Mercedes en premier lieu. Et c'est compréhensible : le constructeur à l'étoile y dépêche son propre stand et, à quelques pas du stand officiel, on trouve le préparateur Brabus, grand spécialiste de la marque, le stand des clubs, et tout une myriade de spécialistes qui se greffent au wagon, à l'image du très prestigieux HK Engineering, grand spécialiste des 300 SL (à environ 2.5 millions d'€ l'unité). Les BMW sont aussi très bien représentées, avec également un stand officiel et des clubs qui gravitent dans des niches du constructeur. C'est une tendance, les Mercedes et les BMW ont l'air d'avoir le vent en poupe, bien tirées par la présence motrice du constructeur. Peut-



1. On précise tout de suite : toutes les 911 de cette double page étaient exposées sur le stand d'Early 911s. On commence avec cette 930 Turbo Targa « BB » utilisée par Polaroid pour ses campagnes publicitaires. Elle n'était pas à vendre.
2. De gauche à droite : 930 Turbo 3.0 Platinum Metallic à 300 000 €, 930 Turbo 3.0 Türkis Diamant Metallic (prix sur demande), et 930 Turbo 3.0 Vipergrün Metallic à 300 000 €.
3. La 964 Turbo n°1, qui a servi de voiture de présentation au Salon de Francfort et de voiture d'essais à Weissach pour le développement de la Turbo S. Prix sur demande.
4. Une très singulière 964 Turbo 3.3 kit X33 avec sièges baquets et peinte en Vert Menthe.
5. Le clou de l'exposition Early 991s était cette 964 Turbo 3.3 X33 Orange Gulf équipée d'une carrosserie et d'un intérieur de Turbo S. Aucun prix n'a été communiqué.
6. 14 exemplaires de la 968 Turbo S ont été produits. Cet exemplaire était affiché à 950 000 €.
7. De droite à gauche : 930 Turbo boîte 5 Slant Nose (440 000 €), 930 Turbo boîte 5 cabriolet, et 930 Turbo boîte 5 coupé. Il y avait également une Targa.
8. Prix sur demande pour cette unique 993 Turbo Orange Sanguine. La 992 GT blanche affichait 3400 km d'origine. Aucun prix communiqué, mais l'autre 993 GT d'Early 911S était proposée à 850 000€.
9. De gauche à droite : une 991 GT2 Clubsport 25 à 850 000 €, une 992 Turbo S Rouge Rubis à 250 000 € et une 992 Dakar à 450 000 €.



1

être avez-vous compris où je veux en venir : en comparaison, on a l'impression qu'Essen, Porsche s'en fout un peu. Pas de représentation officielle du constructeur, même si l'on peut saluer une présence des clubs affiliés à la marque qui exposaient toutes les générations de Porsche à moteur avant, signe que ces modèles font un retour fracassant au premier plan de cet univers. Mais en termes de stands consacrés exclusivement à la marque, on est tout de même loin de la déferlante que Marc Joly nous relatait jusqu'en 2019. On va essayer de l'expliquer.

LA 911 TURBO À L'HONNEUR

S'il y a bien une tendance qui se dégage, c'est que les 50 ans de la 911 Turbo ne sont pas passés inaperçus ! Et si vous aimez les Porsche, le clou du spectacle était de toute évidence le stand du spécialiste allemand Early 911s. Ce professionnel rassemble toujours le top du top, que ce soit des modèles très faiblement kilométrés ou sortant fraîchement de restauration, le tout avec des configurations ou des origines assez exceptionnelles. Dans un parterre de 930 Turbo 3.0, un exemplaire unique, couleur Türkis Diamant Metallic,



2

côte un alignement de toutes les 930 Turbo boîte 5 : Targa, Coupé, Cabrio et même un très rare exemplaire Slant Nose. Vous passez ensuite aux 964, toutes peintes dans des couleurs merveilleuses telles que Vert Menthe, Améthyste, Orange Gulf, et affichant toutes une particularité : ici, la Turbo 3.6 Vert Wimbledon était l'exemplaire d'exposition du Mondial de Paris en 1992. Là, une 964 Turbo 3.3 Orange Gulf est équipée du kit puissance X33 et de sièges baquets. Et si cela ne vous suffit pas, vous pouviez encore trouver deux 993 Turbo S, deux 993 GT2, et des Turbo modernes dont une 992 Turbo S Rouge Rubis et la rarissime 991 GT2 RS Clubsport 25, un modèle piste conçu par Manthey Racing et produit à seulement 30 exemplaires. Je ne vous cache pas que j'aurais pu passer des heures sur ce stand, même si les prix pratiqués sont ahurissants, à tel point que l'on se demande si ce sont des prix « pour essayer », ou si ce sont les prix de vente réels de ces pépites réservées à des collectionneurs avertis et en quête d'exclusivité. Mais des Turbo, il y en avait partout. ART Restoration était l'un des deux français présents à Essen, et le seul à défendre les couleurs de la marque de Zuffenhausen. On trouvait d'ailleurs deux



3

Turbo sur leur stand, dont une remarquable 964 Turbo S Leichtbau, dont il n'existe que 86 exemplaires. Les récentes commencent même à s'inviter à Essen, avec notamment deux 996 Turbo S en version Coupé et Cabriolet, présentes sur le stand de Sport Classic Cars Club. Il faut quand même le dire, la Turbo est plutôt un modèle de connaisseur, mais ceux qui ont posé leurs fesses dans une 911 suralimentée auront bien du mal à revenir à autre chose tant le caractère de ces modèles est à part. Et la cote des 911 Turbo vient le prouver, ce sont aujourd'hui ces modèles qui suscitent de l'intérêt. Pour preuve, chez Broad Arrow, c'est une 930 Turbo qui était exposée entre deux dingeries, une 959 et une 935 moderne.

LE RESTOMOD TIEN TOUTJOURS LA CORDE

Notez que j'ai bien dit « la corde » et non « la cote ». L'année dernière, Fabien Caron avait signalé que le Restomod était présent en force à Essen pour répondre à une demande qui reste soutenue : avoir le look d'une ancienne Porsche, avec des performances de moderne et un semblant de confort qui rende l'auto utilisable au quotidien. Et alors même que le marché des 911 d'avant 1973 est totalement revenu entre les mains des passionnés, on dirait qu'une partie de la demande a été transférée vers le Restomod. En la matière, tout le monde y va de sa proposition. Le clou du spectacle était clairement sur le stand CSF, où une 911 munie d'un flat 6 de 993 porté à 3,9 litres, de suspensions KW et d'un échappement en titane de GT3 TS affichait un look de Carrera RSR 2.8 légèrement revisité. Et à ses côtés, une étonnante 964 aux allures de RSR 3.8 baptisée « Flamingo » et peinte en rose, imaginée par JP Performance et affichant 987 kilos sur la balance. Un délire total à l'intérieur un peu criard, mais dont la nuance rose sied étonnamment bien à la 911. Tout comme l'année dernière, JB Car Design était présent sous une tente hémisphérique noire et exposait

des 911 disposées en étoile. Les 911 d'origine cohabitaient avec leurs propres créations. Ne craignons pas les mots, ils se dirigent vers une tendance créative qui ne plaira pas à tout le monde. Leurs éditions limitées à 28 exemplaires affichent des habitacles aux détails un peu excessifs et aux combinaisons de couleurs dignes d'un magazine de tuning du début des années 2000. Pour 280 000 €, difficile de dire s'ils ont pris la bonne direction, mais l'inspiration tirée de Singer commence à trouver ses limites. C'est peu dire que deux mondes cohabitent, car sur le stand de Roy Van Lier, c'est bien deux extrêmes qui se trouvaient côte à côte. D'un côté, le châssis nu de la 911ème Porsche 911 produite, disponible pour un projet de restauration conforme à l'origine. À sa gauche, une 911 Restomod... électrique.

LA 991 TIRE LE RESTE DU PELOTON

Il y avait beaucoup de récentes dans ce salon consacré à la voiture ancienne. Il serait sûrement plus approprié de parler de salon de la voiture de collection. Et à ce petit jeu, il y avait de la Porsche récente à se mettre sous la dent. Deux ou trois →

1. Seul français à défendre les couleurs de Porsche, ART Restoration exposait notamment une magnifique 964 Turbo S Leichtbau à plus d'un million d'€.
2. Les clubs Porsche ouvraient en grand la porte aux Porsche à Moteurs Avant.
3. Roy van Lier proposait la 911ème Porsche 911 fabriquée (au centre). En vert, une 911 Restomod 100% électrique. Un s'agit d'un concept lancé sous la marque ZeroClassics.
4. Sur le stand de CSF Classic Parts, une CSF 911 à moteur 3.9 litres de 993 produisant 400ch. La 964 Turbo rose est baptisée « Flamingo », elle a été conçue par l'influenceur Youtube « JP Performance ».



4

996 dont une Carrera 4S immaculée, presque neuve et affichée au prix ahurissant de 99 996 €, une 997 Sport Classic, mais surtout des 991. C'est même surprenant ! Mais parmi les tendances à décrypter de ce salon, il semble clair que la génération 991 est d'ores et déjà considérée comme de l'auto de collection. Plusieurs GT2 RS, une 935, une 991 R, de la GT3 RS, une GT3 Touring, une GT3 RS phase 2 couleur Ultraviolet et même une « simple » Carrera 4S phase 1. On ne peut pas encore parler de déferlante, non. Mais disons que le vent se lève, et on croissait régulièrement une 991 au milieu d'un stand de voitures anciennes ou de collection. On pouvait également déceler un début de tendance en faveur des PMA (924, 968 et 928) qui profitent de leur côté accessible pour s'inviter à la fête. Ce qui n'empêchait pas de dénicher quelques pépites rares et chères : une 959 à 2 150 000 € chez Broad Arrow, une Carrera GT, une Carrera RS 2.7 chez Thiesen pour 485 000 €... bref, de la vraie voiture de collection. Pour trouver de la 964 ou des Caisses G, il fallait plutôt déambuler dans les allées réservées aux véhicules mis en vente par les particuliers. Il y a une certaine fraîcheur à parcourir des allées où les autos sont exposées comme dans une grande foire à la belle affaire et où elles semblent un peu plus accessibles.

LES PORSCHE SONT-ELLES ENCORE À LA MODE ?

Remettons les choses dans leur contexte : il y avait des choses à voir à Essen et si vous y allez en tant que visiteur passionné, vous en repartirez avec des étoiles dans les yeux et la sensation de friser l'overdose tant vous verrez d'autos rares et exceptionnelles au mètre carré. Mais par rapport aux éditions précédentes, Essen a perdu un peu de son gigantisme. Du côté des Porsche, on n'était pas sur un grand cru, je dirais même que c'était un petit millésime. A croire que la formule a besoin d'être un peu dépoussiérée pour retrouver de son lustre. Mais pour revenir aux Porsche, reste à répondre à la question à un million de dollars : pourquoi y en a-t-il de moins en moins ? Difficile de répondre de façon péremptoire, mais on peut au moins tenter une hypothèse : le Salon d'Essen a fait la part belle aux Mercedes Pagode, on voit arriver des 450 SLC, et les BMW 325i, qui étaient encore ringardes il y a peu, débarquent maintenant dans de beaux états et à des prix en hausse. Le tout, porté par des véhicules exclusifs, comme la BMW Z8 ou la Mercedes SLS AMG Black Series, qui tirent la désirabilité de ces marques, et à des tarifs parfois plus accessibles qu'une Porsche de même acabit. En 2015-2017, les Porsche étaient au top de la tendance, portées par des articles dans les médias grand public qui vantaient la hausse régulière des cotes de la 911. Dire que les Porsche ne sont plus à la mode est excessif. Disons que les collectionneurs s'intéressent à d'autres marques et que, au risque de se répéter, la forte présence des constructeurs tire tout le monde, alors que Porsche AG ne joue pas le jeu. Peut-être est-il temps de sonner la révolte ? ●

1. Sur le stand d'Eberhard Thiesen, une Carrera RS 2.7 Touring à 485 000 €.

2. Du côté des particuliers, une très originale 911 Carrera 3.2 « 25 Jahre 911 ». Il s'agit d'un pack d'options spéciales plus que d'une série limitée. Proposée à 109 025 €.

3. 450 000 € pour cette 997 Sport Classic quasi neuve chez Classic 42.

4. Les 991 étaient présentes en force et semblent déjà avoir un statut de voiture de collection. Du moins, pour les modèles exceptionnels. Cette GT3 Touring était à vendre pour 189 000 €.

5. Vous la reconnaissez ? Cette 904/6 (châssis 906 012) qui a couru au Mans et au Nürburgring en 1965 était déjà exposée l'année dernière.

6. Une 996 Carrera 4S avec seulement 6000 km ? Ce sera 99 996 € mon cher monsieur.



1



2



3



4



5



6

PUB FETES DES CLASSICS