

**INTERVIEW**

# LE POINT DE VUE DES EXPERTS

**LAURENT BROGLI**, PRÉSIDENT DE CHANTILLY CARS PRESTIGE

PROPOS RECUEILLIS PAR **STÉPHANE SCHLESINGER**



**■ Comment se porte le marché?**

Bien. Il y a toujours autant

d'intérêt pour la troisième auto du foyer, la voiture plaisir du week-end.

**■ Quelles sont les marques en vogue?**

En premier, Porsche. Ce sont pratiquement les voitures de sport les moins chères. On trouve de très beaux modèles dès 30 000-40 000 €. Pour leur part, les Ferrari restent populaires mais sont montées très fort trop vite : elles ne bougent plus. Surtout les 348, 355, 360 et Maranello. Il commence à y avoir plus d'offre que de demande, donc l'acheteur devient très sélectif. Une Testarossa à 150 000 € a du mal à partir.

**■ Qu'en est-il des berlines?**

Il y a une demande, mais la décote est très forte. Prenez la Panamera de votre sujet. C'est une première main bourrée d'options. Elle est très rare mais elle perdra encore énormément de valeur. Il en va de même pour les versions Turbo et Turbo S. En revanche, les modèles diesel sont moins touchés par ce problème.

"TOUJOURS AUTANT D'INTÉRÊT POUR LA TROISIÈME AUTO DU FOYER"

Pour sa part, la Maserati Quattroporte ne devrait chuter que de 10 000 € en deux ans. C'est un bon produit, pas très cher et elle reste la plus belle des berlines classiques. Quant à la Mercedes CLS Shooting Brake, il s'agit un modèle très spécifique qui se vend mal. Les gens préfèrent la berline. Pourquoi ? Car ils n'aiment pas le profil du break,

trop tombant vers l'arrière. Du coup, elle va encore beaucoup décoter.

**■ Comment classeriez-vous ces trois autos sur le plan fiabilité?**

En premier, la Mercedes, dont la mécanique est vraiment très solide. En deuxième, la Porsche et, en troisième, la Maserati. Mais il n'y a pas de gros écarts car, aujourd'hui, tous les moteurs sont fiables. On ne les pousse plus, il y a des rupteurs partout et on ne peut plus rouler vite... Et puis ils sont fabriqués avec beaucoup plus de marges de sécurité. Il n'y a plus de mécaniques qui cassent, peu importe le nombre de propriétaires. On n'a plus de problèmes de voiture, on a des problèmes de voyants.

**■ N'est-ce pas un problème pour vous?**

Non. Tous les mécanos travaillent à l'ordinateur, et, nous, on a toutes les valises des constructeurs. Nous pouvons résoudre les avaries électroniques de toutes les marques. Et quand un moteur rencontre des soucis graves, c'est généralement à 300 000 voire 400 000 km. Dans ce cas, nous n'intervenons plus : on le jette, comme un lave-vaisselle usagé. ■

## CE QU'IL FAUT RETENIR



Nos trois super-berlines présentent des arguments différents. La Maserati joue sur l'esthétisme et l'émotion avec sa carrosserie ciselée, son habitacle spacieux aux cuirs très doux et son V8 à la musique magnifique.

Son châssis est aussi le plus communicatif des trois, et elle offre un excellent confort. Elle pêche par sa finition ainsi que par son coffre, non transformable et pas si logeable. La Mercedes réplique avec le moteur le plus puissant du lot, l'habitacle le plus séduisant, ainsi que le coffre le plus pratique, tant par son volume que sa modularité. Ses défauts ? Une sonorité mécanique moins flatteuse et une boîte parfois brutale. Enfin, la Porsche séduit surtout par son équipement hypercomplet (spécifiquement sur notre exemplaire), sa finition rigoureuse et, évidemment, par la très grande frugalité de sa mécanique hybride. Mais elle marque le pas côté agrément, par les particularités de son châssis et du fonctionnement de sa motorisation. Ses aspects pratiques sont également les moins développés avec seulement quatre places à bord et un coffre riquiqui au seuil très haut. Et les coûts ? Nos trois protagonistes subissent la dure règle qui frappe toutes les grandes berlines : une décote vertigineuse. Plus une voiture est récente, plus elle perd de valeur.

Aussi, les autos étant très fiables, mieux vaut acheter un exemplaire qui en est déjà à moins de la moitié de son prix neuf (donc âgé de quatre ans au moins), comme la Quattroporte de notre dossier. À 49 000 €, son tarif en occasion représente 37 % de sa valeur initiale, contre 61 % pour la Mercedes et 67 % pour la Porsche. Elle est donc la meilleure affaire, car il y a peu de chance qu'elle perde beaucoup plus que 10 000 à 15 000 € avant que la cote touche son point bas. À court terme, ses concurrentes Mercedes et Porsche baisseront dans une proportion plus importante. Gagner de l'argent avec une berline d'occasion récente est improbable, voire impossible, y compris dans le temps. Du reste, les seuls modèles à prendre de la valeur dès leur sortie de concession sont à ce jour les hypersportives (LaFerrari, 918 Spyder et autres McLaren P1...) ou les modèles de série radicaux que les constructeurs produisent pour l'image en série limitée et dont les carnets de commandes sont très (trop) pleins, type Alfa Romeo 4C ou BMW M2, qui ne voient leur cote monter qu'en début de carrière. ■

**REMERCIEMENTS** à Chantilly Cars Prestige, situé à Bonneuil-en-France (95), qui a mis à notre disposition les trois familiales sportives. Tél. : 01 39 85 17 76. [chantilly-carsprestige.com](http://chantilly-carsprestige.com)

