

Arnaud SÉNÉ EXPERT

Véhicules de Collection

79 rue Martainville
76000 ROUEN

Port : 06.80.61.87.77

AS Collection RCS 820 455 525

RAPPORT D'EXPERTISE

Monsieur :

Adresse :

Rouen, le 03-05-2022

Marque : PORSCHE

Type : 9HEC

N° de Série : *9111200591*

Date de 1^{ère} mise en circulation : 01-02-1971

N° d'Immatriculation : EE-584-KC

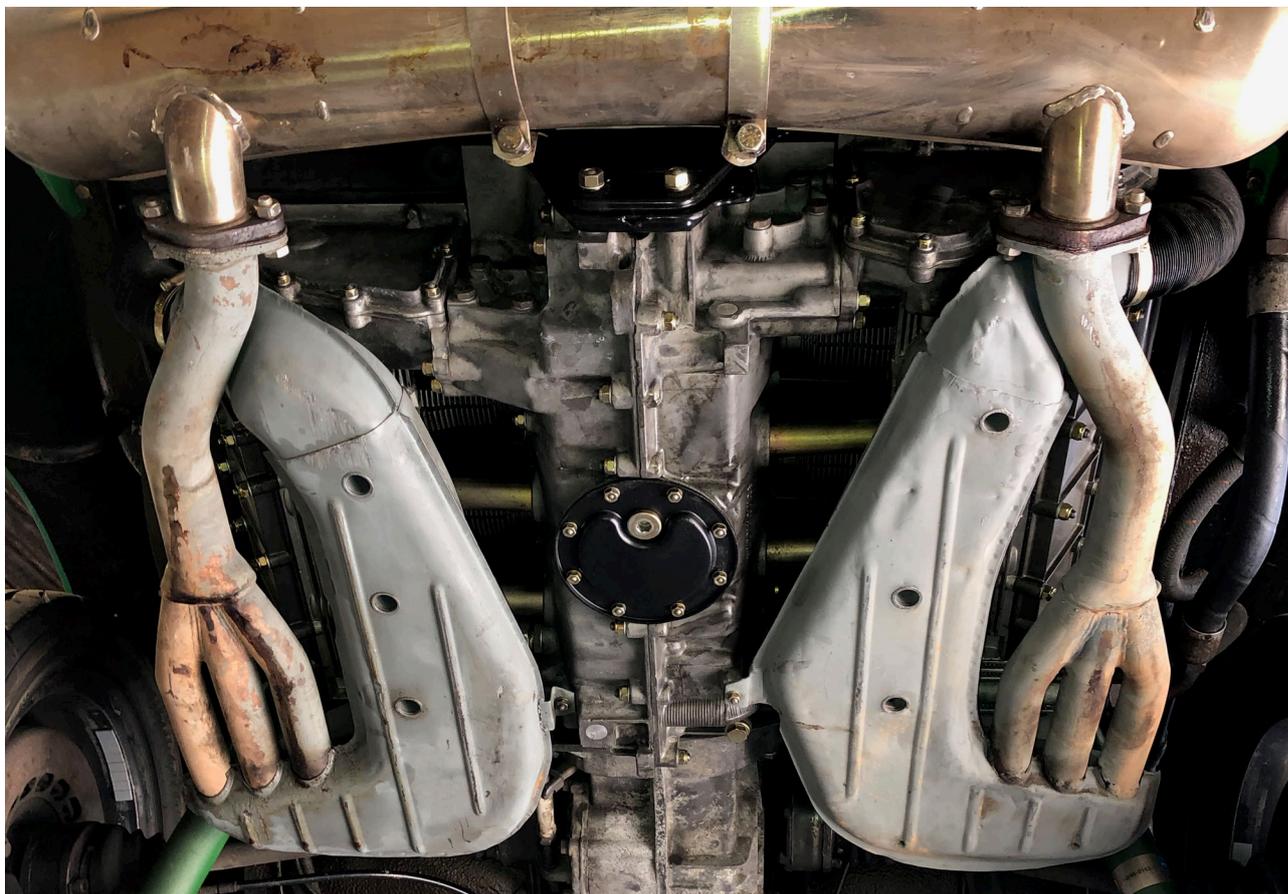
Puissance : 13

DESCRIPTIF : PORSCHE 911 2,2 E Coupé injection de couleur verte, intérieur noir, boîte de vitesse mécanique à cinq rapports + ma, jantes alliage FUSCH d'origine, phares jaunes d'époque.



MECANIQUE : Kilométrage inscrit au compteur : 76.515 kms. Entretien suivi avec soin. Réfection mécanique complète par les Ets TERRIOU Spécialistes PORSCHE il y a quelques années. Excellent état général de fonctionnement. Comportement routier très bon à l'essai.

Pneus TOYO Proxes R888 en 195-55/15 à l'avant usés à 10%, NANKANG en 205-50/15 à l'arrière, usés à 20%. (Pneumatiques compétitions non conformes à la monte d'origine)
Contrôle technique du 04-11-2021 satisfaisant.



Échangeurs récents, échappement DANSK, pas de fuite d'huile à signaler.





Demi train arrière gauche : très bon état, disque très légèrement marqué, jante légèrement marquée.





Demi train arrière droit : très bon état, disque très légèrement marqué, jante légèrement marquée.





Demi train avant droit : très bon état, disques avec 30% d'usure, jantes légèrement marquées.





Demi train avant gauche : très bon état, disques avec 30% d'usure, jantes légèrement marquées.





Trains arrière en bon état, amortisseurs récents.



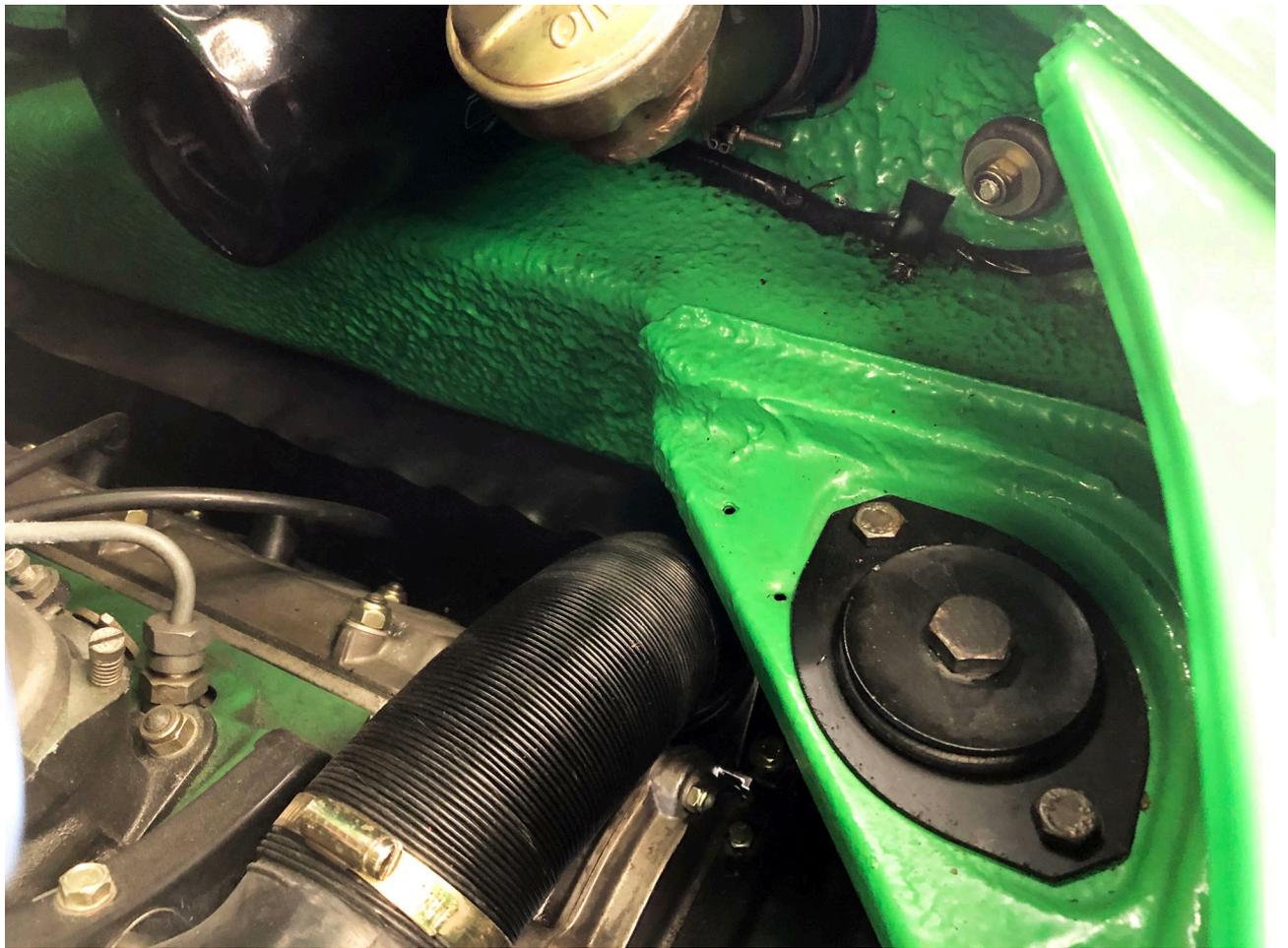
CARROSSERIE : Parties visibles de la plate-forme et du châssis en très bon état, pas de trace de choc ni de corrosion perforante visible. Réfection partielle visible avec traitement « DINITROL » Carrosserie extérieure restaurée avec soin, (facture pour 19.723 € en avril 2017) en très bon état. Peinture refaite de qualité et de belle présentation. Chromes et accessoires en très bon état d'origine ou restaurés.



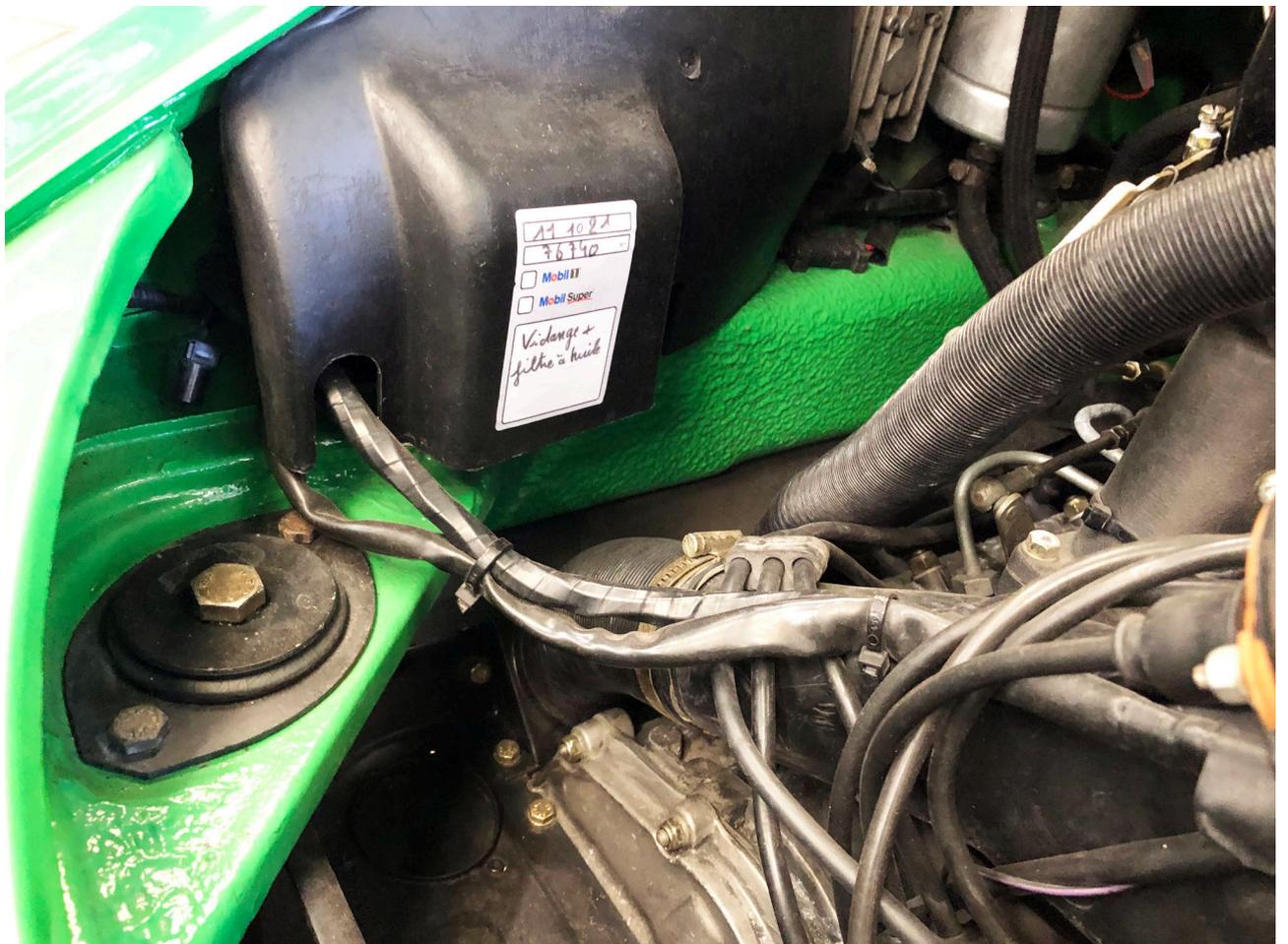


Partie arrière au niveau de l'arrondi des longerons sous réserve. Soudures grossières, présence d'une très grande quantité de blaxon ne permettant pas un examen clair.



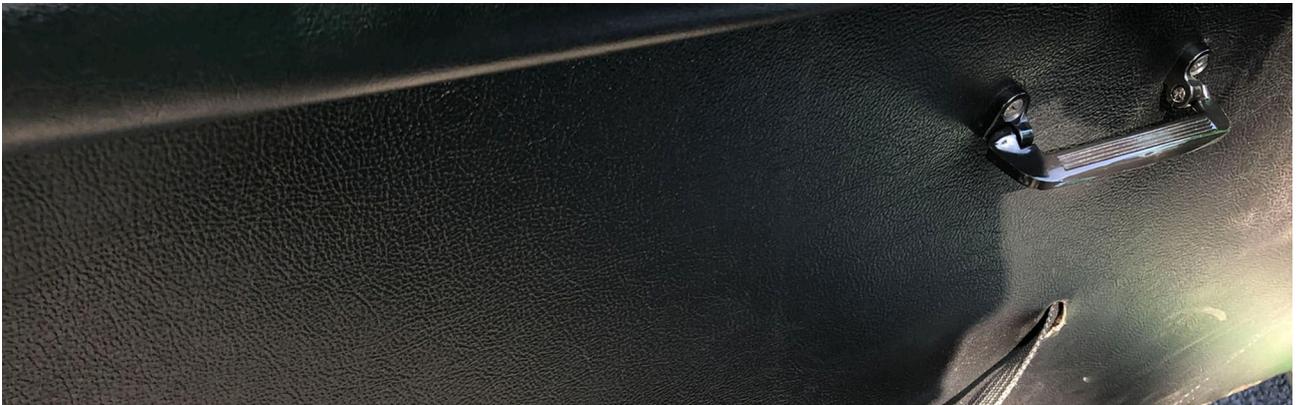


Partie arrière de la structure au niveau de la baie moteur en très bon état.



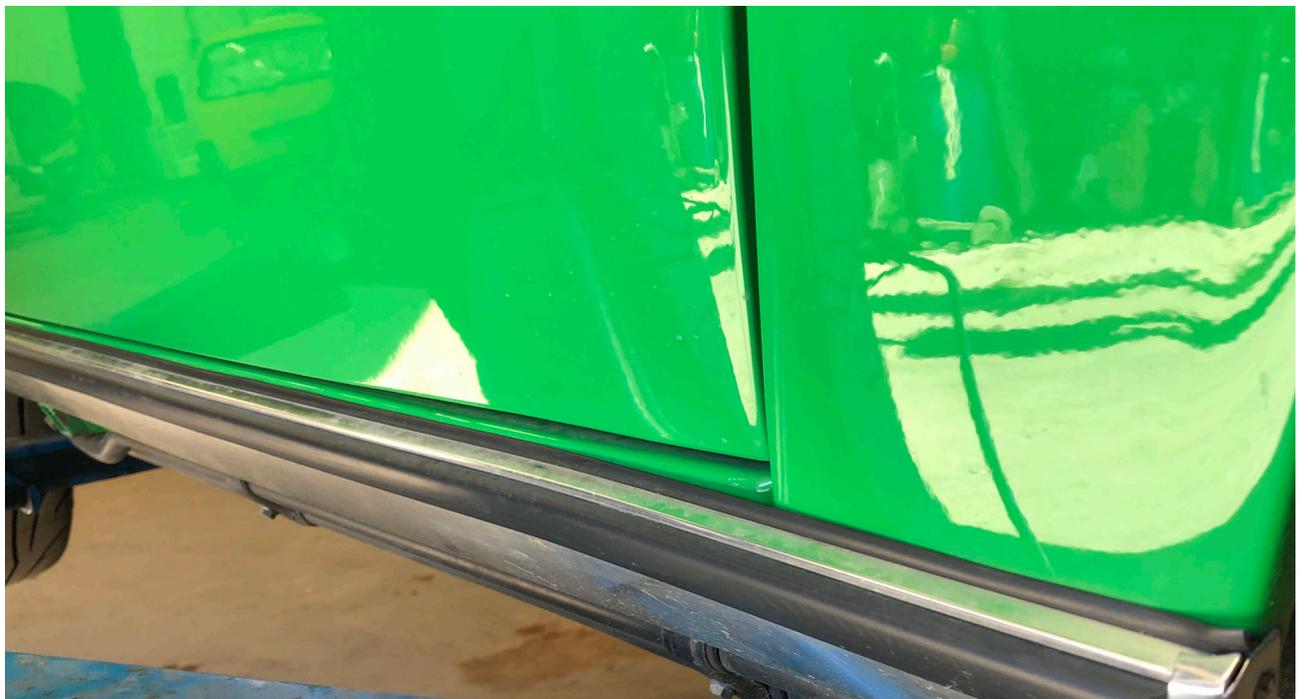


INTERIEUR : Traité sport dans l'esprit d'époque, sièges RECARRO moderne en état proche du neuf, volant d'origine, panneaux de portes allégés, instruments et accessoires en très bon état, moquettes neuves. Très bel état général de présentation.





Défauts de galbe et de réglage visibles sur la portière droite.



Cette 911 2,2L a beaucoup d'atouts pour elle : une mécanique conforme (Moteur non Matching mais 2,2L injection de 1970 tout à fait conforme) et en excellent état, couleur très attractive, bel intérieur sport traité vintage et avec gout, structure de qualité.

La pose de pneumatiques classiques adaptés au modèle me semble indispensable.

Sous réserve, un contrôle approfondi, voire une réfection dans les règles de l'art, des longerons arrière au niveau des cols de cygnes serait à envisager.

Ce modèle, certainement un des plus attractifs de la gamme « classique », mérite ces quelques travaux pour en faire une auto de qualité aboutie.

Historique de la première génération de 911

À la fin de 1962, le premier prototype de 901 est achevé. 11 prototypes seront construits avant le lancement en production de la voiture en septembre 1964 sous l'appellation 901.

Peugeot ayant breveté toutes les appellations de trois chiffres avec « 0 » au milieu, Porsche se voit contraint de renommer son nouveau modèle. Ce sera donc la 911.

Au cours de l'année 1964, 235 voitures seront produites, dont 82 sous l'appellation 901. Jusqu'en juillet 1967, cette première série est appelée Série O.

La nouvelle PORSCHE a une ligne très fluide, intemporelle, avec une surface vitrée très importante. Le six cylindres en porte-à-faux arrière lui donne une remarquable motricité. L'accueil de la presse est unanime, même si elle est jugée survireuse.

L'aménagement intérieur est simple et élégant, les sièges confortables sont placés au centre de gravité et l'instrumentation très complète comporte 5 compteurs cerclés de chrome, aux inscriptions vertes sur fond noir.

Un élégant volant à cerclage de bois et un placage de bois donnent une atmosphère chaleureuse. Conformément au strict cahier des charges de Ferry Porsche, l'auto est pourvue de deux places d'appoint à l'arrière et d'un coffre à bagage respectable. Enfin l'équipement est digne d'une luxueuse GT.

1967 : La version « S » est présentée pour fin 1966, avec 160 chevaux, la progression de puissance est importante. La voiture est livrée avec les toutes nouvelles jantes alliage FUCHS.

Une carrosserie découvrable « targa » est également présentée pour 1967.

Le volant est gainé de cuir et le bois du tableau de bord fait place à du simili. Les pare chocs et baguettes sont légèrement modifiés.

Août 1967/ Juillet 1968 : Série A. La gamme est déclinée en 3 modèles : La version Touring avec 110 chevaux et une boîte 4 (5 en option). La version Luxe avec 130 chevaux Et la version Super de 160 chevaux.



Août 1968/ Juillet 1969 : Série B. L'empattement passe de 2211 mm à 2268 mm. Cette modification va considérablement améliorer le comportement de la voiture.

La gamme est encore déclinée en 3 modèles : La version Touring avec 110 chevaux et une boîte 4 (5 en option) La version Einsprits à injection développe 140 chevaux

Et la version Super, maintenant à injection, voit sa puissance passer à 170 chevaux. Ces dénominations T, E et S seront conservées pour la gamme 911 jusqu'en 1973.



Les dénominations T, E et S sont maintenant standardisées chez PORSCHE. La principale évolution est, bien sûr, l'augmentation de cylindrée à 2,2 L. Cela représente surtout un gain non négligeable de couple.

Ce gain apporte une grande souplesse d'utilisation et un agrément de conduite supérieur, surtout en ville. La jupe et le capot moteur sont maintenant en aluminium sur les versions E et S. L'intérieur, sans cesse amélioré, est plus fonctionnel et les poignées de portes sont modifiées.

L'équipement de base s'étoffe avec, entre autres, une lunette arrière chauffante, un lave glace électrique et un feu de recul de série.

Les freins sont ventilés et à double circuit sur tous les modèles, avec des étriers en aluminium à l'avant sur les E et S. Avec une puissance de 180 chevaux et un couple de 20,3 mkg, la 2,2L est tout à la fois très réactive et souple. De l'avis de beaucoup de collectionneurs, le 2,2L « S » est le plus agréable des moteurs de la série des « 911 Classiques ».

Conformité identification :





N° de Châssis frappé
N° de Châssis plaque
N° de Châssis carte grise

Conforme
Conforme
Conforme

ESTIMATION : Cent trente-cinq mille Euros (135.000 €) État : 4

Arnaud SÉNÉ
Expert en Véhicules de Collection
Agrée auprès des Compagnies d'Assurances
Auteur de « PORSCHE L'Essentiel »
79 rue Martainville 76000 ROUEN
arnaud.sene@yahoo.fr

Nota : les photographies de ce dossier sont archivées en haute définition et disponibles en cas de sinistre.

Ce document, valable deux ans, est délivré après examen sans démontage, pour servir de base à l'établissement d'un contrat d'assurances, il ne peut en aucun cas servir de caution à toute transaction, de quelque nature que ce soit, amiable ou publique, ni être utilisé à des fins judiciaires.