



FLAT6 Magazine

Numéro 218 • Avril 2009

Comparatif

Quel Cabriolet pour 30.000€ ?

148 pages



Boxster S



964



Carrera 3.2

Essai Technique

Porsche 911 SC

Avant première

Un P'tit tour en Panamera!



Fra 5,95 € - Bel: 6,95 €
CAD: 10,75 \$ - Lux: 6,95 €
CH: 12 FS - D.O.M: 7,00 €

Historique

Sonauto en course

Essai

Une 2.2 E toute neuve!



Préparation Une 997 Turbo française !

T 01983 - 218 - F: 5,95 €



911 2.2 E

De l'art dans la restauration !



Patrick Pugin dans son atelier : une ascension très rapide !

Essen, avril 2008. Au hasard des allées, les Porsche ne manquent pas. A un tel point que le journaliste de service peut, à un moment, arriver à saturation ! 11 halls à parcourir, ce n'est pas rien, quand on sait que derrière chaque allée peut se cacher une ou plusieurs Porsche, et que chacune d'elles a quelque chose à raconter ! Il ne faut donc rien rater ! Epuisé par ce marathon, sur le point de quitter les lieux, je tombe sur un antépénultième stand où se trouvent trois Porsche, sous l'enseigne Art Restoration. Tiens, on y parle français ! Allez, un dernier effort, allons les voir ! J'apprends que l'entreprise est française, basée non loin de Strasbourg, et qu'elle vient de se lancer dans la restauration de Porsche anciennes. Une magnifique 911 2.2 E bleue

est exposée sur le stand, elle se présente comme étant la vitrine du savoir-faire de Patrick Pugin. Mais lorsqu'on m'annonce son prix, je manque de défaillir : autour des 100 000 Euros ! Est-ce bien raisonnable ? Piquée au vif, ma curiosité sera la plus forte ! L'année 2008 s'est gentiment écoulée, et début 2009, par une glaciale mais très belle journée d'hiver, nous nous sommes rendus chez Patrick Pugin, l'homme d'Art Restoration, afin d'essayer cette petite merveille, et de comprendre comment on pouvait atteindre de tels prix ! Au final, nous avons rencontré un homme passionné et talentueux, qui, bien au-delà de ce modèle-vitrine, propose de nouvelles compétences autour des Porsche Classic. Et qu'on se rassure, tout ce qui sort de chez lui ne coûte pas aussi cher, loin de là ! ➔



CÔTÉ 911 CLASSIC, IL Y A DU NOUVEAU SUR LE SOL FRANÇAIS ! DEPUIS MAINTENANT PLUS D'UN AN, UN NOUVEAU SPÉCIALISTE DE LA RESTAURATION A OUVERT SES PORTES. IL TRAVAILLE SEUL, DANS LE GARAGE DE SA MAISON, ET EN UN TEMPS-RECORD, IL A RÉUSSI À SE CRÉER UNE FLATTEUSE RÉPUTATION. QUE DE RISQUES, POURTANT, EN AYANT OSÉ PRÉSENTER, AU TECHNO CLASSICA À ESSEN, L'UNE DES 911 E LES PLUS CHÈRES DE L'HISTOIRE !





1

UN CAS UNIQUE

Des spécialistes en Porsche Classic, sur le sol français, il y en a. Mais pas tant que ça. Pendant un moment, on pouvait même s'inquiéter que ce soit une espèce un peu en voie de disparition. Et puis, cela a bougé un peu. Mais pour se tailler une bonne réputation, dans ce petit monde, il faut du temps. Car soit on a affaire à quelqu'un ayant une longue expérience, soit à un petit jeune qui veut faire son trou, mais qui a tout à prouver. Alors comment Patrick Pugin a-t-il pu, en partant de nulle part, monter aussi rapidement au firmament des bonnes adresses ? Parce que l'homme inspire confiance ? Oui, peut-être, mais cela ne suffit pas ! Bien des escrocs inspirent

confiance également ! Parce qu'il a osé présenter une 911 E dans un état exceptionnel, très chère, au beau milieu du plus gros salon de la voiture ancienne ? Sans doute. Mais quand on a un tel culot, il faut assumer. Quand j'ai demandé à Patrick Pugin s'il acceptait que je fasse un petit essai de sa belle, il a dit oui tout de suite. Car si tous les visiteurs du salon ont pu apprécier la qualité de la restauration, rien ne vaut un peu de roulage ! Chaque fois que j'ai l'occasion d'essayer des 911 Classic sortant de restaurations plus ou moins partielles, il y a toujours, au minimum, un petit truc qui cloche, un petit je ne sais quoi qui ne fonctionne pas, et le bilan n'est que très rarement à 100 % parfait. Comment pourrait-il l'être, quand on sait

le nombre d'éléments et de facteurs qui peuvent perturber cette perfection ? Ce n'est même pas une critique par rapport aux modèles déjà essayés, c'est un simple constat face à la dure réalité. Zéro faute intérieur-extérieur ? C'est déjà très fort. Mais qu'en est-il lorsqu'on tourne la clé de contact, et qu'on se lance dans un peu de roulage ? Le verdict est étonnant : rarement aurais-je eu l'impression de rouler dans une 911 aussi neuve que celle-ci, dans les sensations transmises. Un peu comme si elle sortait de chez le concessionnaire, sauf que Patrick Pugin a su, à l'intérieur, garder juste ce qu'il faut de patine pour l'indispensable touche d'authenticité. On touche ici du doigt un éternel sujet de débat : faut-il une auto 100% neuve, mais sans âme, ou une auto qui a su garder une partie d'elle-même ? Ici, tout tombe sous le sens.

Du coup, avec ce beau soleil hivernal, la si jolie couleur de cette Porsche (bleu pastel, référence 321) et la magnifique sonorité de son 2,2 litres, cette séance de roulage s'est transformée en véritable moment de bonheur ! Un seul exemple : la boîte de vitesses. On sait que la 901 est du genre plutôt facile à vivre, mais qu'elle nécessite toujours une réadaptation, avec sa grille décalée. Généralement, j'ai systématiquement droit à un passage de 1^{ère} en 4^{ème}, dans les premières tentatives. Il m'est arrivé aussi de tomber sur des 1ères récalcitrantes à rentrer. Ici, rien de tout cela : les vitesses passent à la perfection, pas une erreur, parce que le guidage est parfait, suscitant même l'envie de les passer plus sportivement que d'habitude sur une ancienne. Tout est à l'avenant : les accélérations sont franches, les freins excellents, le comportement de l'auto extrêmement sain malgré le choix de monter du 14 pouces d'origine. Envie de rouler, de monter les rapports, d'entendre sonner le moteur, de prendre du plaisir et de jouer avec elle, du moment que la route soit longue !

2000 HEURES DE TRAVAIL

Le but de ce reportage n'est pas de refaire un essai d'une 2.2 E, cela a déjà été fait. Quand on frise une telle perfection, on comprend mieux, en partie, le prix élevé de la belle. Mais l'explication du prix



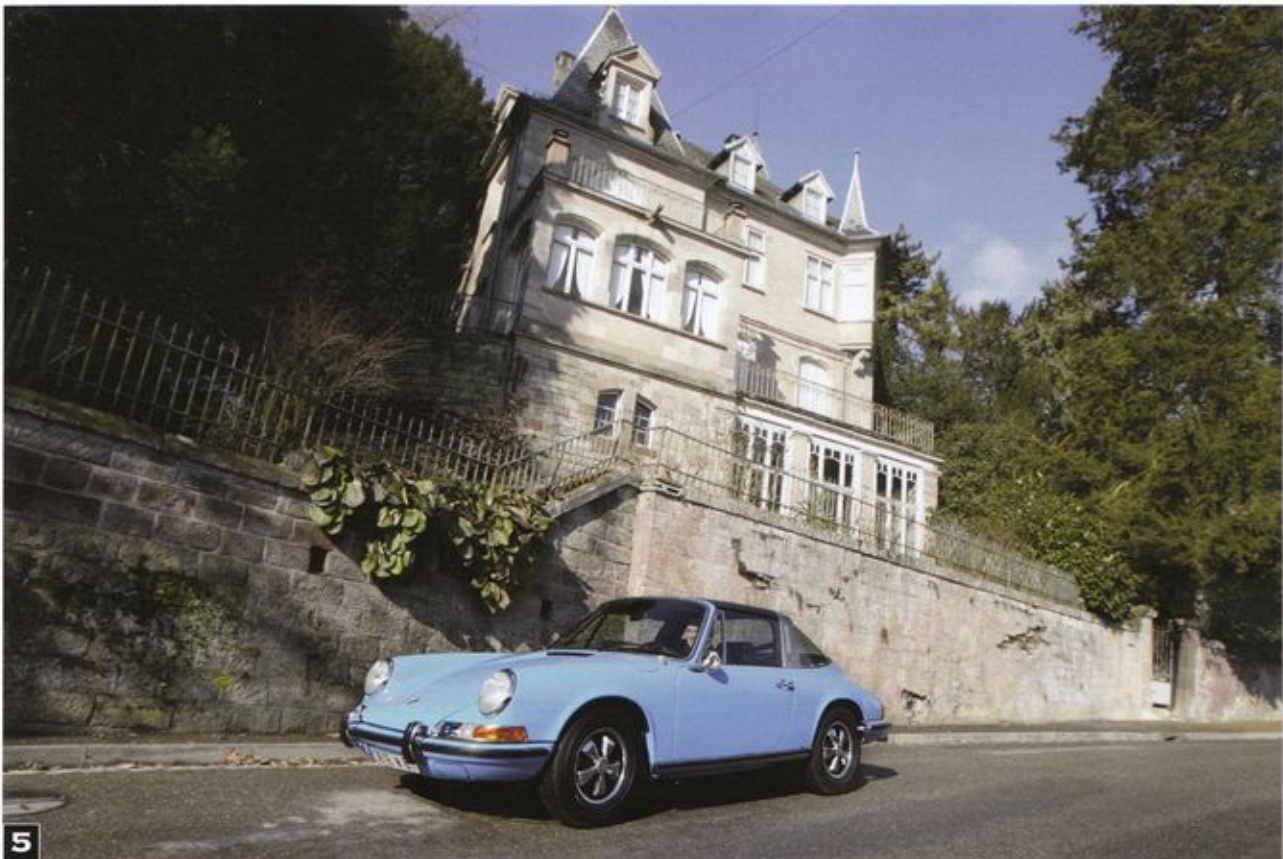
2



3

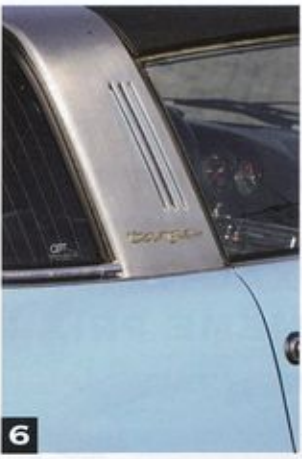


4



5

“RAREMENT AURAIS-JE EU L’IMPRESSION DE ROULER DANS UNE 911 AUSSI NEUVE QUE CELLE-CI, DANS LES SENSATIONS TRANSMISES.”



6



7

beaucoup de gens ont du mal à comprendre, c'est que restaurer complètement une T, une E ou une S revient exactement au même prix ! Sauf qu'à la fin, on a une T, une E ou une S, qui ne sont pas recherchées de la même manière ! Il faut aussi savoir que les prix des pièces sont très élevés ! Surtout si on veut du neuf et de la qualité ! J'ai même du refaire moi-même certaines pièces, en ce qui concerne la mécanique, avec les différentes machines dont je dispose !"

Patrick Pugin a la chance d'habiter une grande maison avec un vaste sous-sol qu'il a merveilleusement aménagé en atelier. Tout y est clean et pas du tout artisanal : plusieurs Porsche sont posées les unes contre les autres, à différents stades de restauration. Une vraie petite caverne d'Ali-Baba. "Mon intention n'est pas de squatter le sous-sol de ma maison éternellement ! Si l'entreprise fonctionne bien, je prendrai un vrai local !" Quand on pense qu'Art Restora-

trouve d'autres raisons, comme nous l'explique Patrick Pugin : "Elle est à vendre aujourd'hui pour 95 000 Euros, mais ma finalité n'est pas de la vendre ! Je suis très attaché à cette 911, qui est ma première réalisation complète. Si je te disais que, dans ce prix, je la vendrais à perte par rapport à mes heures de travail ? J'ai comptabilisé 2000

heures pour en arriver là ! J'ai voulu la remettre 100% à neuf, mais, par manque d'expérience, j'ai commis deux petites erreurs. D'abord, j'aurais dû partir d'une base moins fatiguée que celle-ci : j'ai eu un travail considérable sur la caisse ! Ensuite, j'aurais dû restaurer une 911 S ! Là, le prix n'aurait pas surpris ceux qui connaissent le sujet ! Mais ce que

- 1** Il a fallu 2000 heures de travail pour en arriver là !
- 2** Ah, ces petites batteries dans les recoins du coffre avant, que de misères n'ont-elles pas apporté ?
- 3** Pas un détail qui ne soit nickel
- 4** Un moteur qui sonne au moins aussi bien que neuf, sorti d'usine !
- 5** Une très forte envie de rouler et de voyager !
- 6** Pour retrouver un arceau comme ça, il faut du temps et de la patience
- 7** Tout a été refait à neuf et en pièces d'origine, dans le moindre détail



- 1 Quel plaisir, de rouler dans une 911 2.2 avec zéro défaut !
- 2 Etait-elle aussi bien finie en sortant d'usine ?
- 3 L'intérieur a conservé quelques éléments d'origine histoire de garder la bonne patine
- 4 Patrick Pugin possède plusieurs machines lui permettant de refabriquer lui-même certaines pièces
- 5 Tout y est clean, avec une belle ambiance de travail
- 6 Un sous-sol transformé en atelier et stockage de modèles en attente de travaux

tion n'a été créée qu'en Novembre 2007, et que Patrick Pugin n'était absolument pas connu dans le monde de la Porsche précédemment, il y a de quoi être étonné ! "J'ai toujours été passionné par l'automobile, j'ai une formation de mécanicien-électricien, mais j'ai fait bien d'autres métiers ! Ma passion des Porsche s'est développée avec la lecture de Flat six, et j'ai eu ma première 911 : une Turbo 3.3 de 1982, sur laquelle j'ai fait de petits travaux. Et puis, il y a quatre ans, j'ai acheté une épave de 914/4 2.0, que j'aie entièrement refaite. Une vraie folie, sur le plan financier, mais elle m'a servi de "cobaye", en quelque sorte ! Je voulais valider chaque étape, et cela a été une expérience très riche. Cela m'a tellement passionné que j'ai voulu en faire mon métier : être mon propre patron, en quelque sorte ! Une de mes premières tâches a été de trouver les bons sous-traitants, et j'ai rencontré plein d'artisans qui m'ont conseillé, carrossiers, selliers, spécialistes des chromes. Le seul point sur lequel je n'avais pas spécialement besoin de conseils était la mécanique. C'est vraiment mon domaine ! Côté pièces détachées, je me suis rapproché du département Porsche Classic à l'usine, et je suis maintenant un client de K67, qui fait venir directement les pièces. J'ai aussi réussi à me procurer tous les manuels d'ateliers de l'usine, élément indispensable. Et c'est là que je me suis lancé dans la restauration de cette 2.2 E !"

RIGUEUR ET PASSION

Tout ceci est bien beau, mais quand même ! Pour faire naître une telle alchimie, il faut aussi beaucoup de talent ! Comme nous le disons souvent, ne devient pas spécialiste de l'injection mécanique ou K-Jetronic qui veut ! "Tu as raison, mais ce sujet me motivait particulièrement ! Je voudrais fai-

re revivre de véritables connaissances autour de ces injections. J'ai même écrit un mémoire uniquement sur l'injection K-Jetronic, c'est te dire que je connais bien le sujet ! J'ai donc travaillé comme un fou sur cette 911, j'ai créé la société en Novembre 2007, et j'ai vraiment attaqué la commercialisation de mon travail en avril 2008. A Essen, en fait ! Mon comptable s'arrachait les cheveux, en se demandant à quel

“ **CE QUE BEAUCOUP DE GENS ONT DU MAL À COMPRENDRE, C'EST QUE RESTAURER COMPLÈTEMENT UNE T, UNE E OU UNE S REVIENT EXACTEMENT AU MÊME PRIX !** ”



moment j'allais commencer à rentrer de l'argent dans la société ! A Essen, personne ne me connaissait, mais les modèles exposés, dont la 914, ont eu un excellent impact. Puis, sur l'ensemble de l'année 2008, j'ai fait 34 jours d'expositions diverses, pour me faire connaître. Et bien sûr, j'ai diversifié mon activité : aujourd'hui, je fais un peu d'achat-vente, un peu d'entretien courant, et des restaurations complètes. Evidemment, cette 2.2 E est à prendre comme une vitrine, comme un haut de gamme. Une restauration peut s'adapter à chaque budget, le tout est que les choses soient claires dès le départ ! Mon travail a porté ses fruits à partir de décembre. Le bouche-à-oreille a fonctionné, et à ce jour, j'ai plusieurs mois de travail devant moi !" Quand on parle avec Patrick Pugin, on sent en lui l'homme consciencieux, rigoureux et très passionné. Il ne tient pas à trop remonter le temps, ne souhaitant pas aller au-delà de la 3,2 litres, maxi. Parmi ses activités, l'achat-vente prend une place de plus en plus importante. "Des clients me missionnent pour leur trouver une auto, et je finis par leur trouver. De même, comme l'acheteur d'une ancienne est souvent inquiet, je propose aussi un service d'expertise. J'ai tellement vu d'autos, en cherchant pour moi-même, que je sais repérer les bonnes et les pas bonnes !" Nul doute qu'à ce rythme, l'enseigne Art Restoration va gentiment grandir ! C'est tout le mal qu'on souhaite à Patrick Pugin, cas totalement atypique dans le monde de la Porsche, mais dont on a tout lieu de croire qu'il tient le sujet par le bon bout. D'autant que l'homme sait être raisonnable, et connaît ses limites : "Si on vient me voir pour avoir des réglages un peu compétition, je dis oui. Si on me demande de préparer une Porsche pour lui donner plus de chevaux, ou pour l'engager en course, je dis non. Chacun son métier. Moi, j'ai trouvé ma voie, et j'en suis très heureux !" Nous aussi, d'autant plus que l'exemple de Patrick Pugin est vraiment encourageant ! S'il gagne son pari, et nous sommes sûrs qu'il y arrivera, il aura réussi l'incroyable défi de faire démarrer une entreprise en pleine période de crise ! Après l'essai de cette 2.2 E, nous sommes confiants !



5



6



ART RESTORATION

Patrick Pugin
Holtzheim (dépt 67)
tél : 06 69 52 95 42
www.art-restoration.eu