

Traduction de l'article paru dans la revue Rennsport de septembre 2009 au Japon

Page 1

Projet de restauration de la 911 Targa

L'autre TARGA est en France en ce moment !

Suite au numéro précédent, Mr. Tetsu IKUZAWA présente, deux projets de restauration de TARGA. Dans l'article précédent, on a parlé de la 911S Targa que M. IKUZAWA a achetée à Londres il y a 40 ans. Cette fois-ci, Mr. IKUZAWA nous donne des nouvelles de « L'autre Targa » dont on a parlé le mois précédent. « Je l'ai déjà envoyé là-bas ». Où l'avez-vous envoyé? A Strasbourg? En France? « Je vous ai dit que j'ai trouvé un garage intéressant! C'est là »
Nous avons rendu visite au garage, en France, qui est la clef de succès pour la restauration de la Targa.

Page 2

Le célèbre garage de restauration en France

On se rend au garage « Art Restoration » où M. IKUZAWA y a confié sa Porsche TARGA T orange de 1970. Comment prononce-t-on Strasbourg, l'accent anglais ou français ? Peu importe. Strasbourg est située dans la région d'Alsace, le carrefour de l'Europe, région frontalière avec l'Allemagne et la Suisse. C'est une ville internationale où se situe le Parlement Européen qui forme le pouvoir législatif. Dans un quartier résidentiel, Holtzheim, près de l'aéroport de Strasbourg, Mr. Patrick Pugin, le propriétaire du garage « Art Restoration » nous accueille.

A l'entrée, juste un panneau pour nous indiquer le garage. Mr. Pugin a transformé le rez-de-chaussée derrière sa maison en un garage pouvant accueillir jusqu'à 9 Porsche. Malgré l'apparence « amateur », l'intérieur de ce garage montre son professionnalisme. Le garage est bien aménagé: le châssis dynamo avec le tuyau d'échappement, la fosse pour manœuvrer sous le châssis, les appareils de mesure pour les injections électroniques. Il y a même un espace dédié pour assembler les moteurs et les boîtes de vitesse.

Patrick Pugin, l'homme-clé pour la restauration de la Targa

« Ce que j'ai, c'est le minimum pour un restaurateur de voiture. Evidemment si l'espace vient à manquer, il faudra que loue au local plus grand et mieux adapté » dit-il.

Parce qu'il est situé en arrière-cour, on ne peut pas remarquer les voitures précieuses de ses clients, ce qui est un plus pour la sécurité également.

Le jour où nous y étions, il pleuvait malheureusement, mais dans le garage fermé, la Targa orange de M. IKUZAWA était garée là où il y avait le plus de lumière naturelle. Nous nous préparons pour la discussion avec M. IKUZAWA qui aura lieu dans l'après-midi sur la manière de restaurer la voiture.

Nous pouvons juger du travail méticuleux de Art Restoration en regardant simplement la disposition soignée des voitures dans cet espace limité. Mais l'élément le plus représentatif est la 911E Targa bleu clair garée à côté de la Targa de IKUZAWA. En effet elle est entièrement restaurée et joue le rôle de modèle de démonstration de ce garage. Le moteur, l'intérieur et tous les détails sont en superbe harmonie. L'assemblage de la carrosserie et des portières, des feus arrières et du capot, etc. sont parfaits, incroyable pour une voiture de cette époque entièrement restaurée.

« Je l'ai restauré afin qu'elle retrouve son état neuf d'origine. J'ai mis presque 2000 heures de travail pour y arriver. Je confie le travail de carrosserie et de peinture, à un artisan carrossier en Alsace. Nombreux garages d'Europe occidentale confient ce travail de carrosserie à des garages d'Europe de l'Est pour réduire les coûts, mais on ne peut pas contrôler la qualité de leur travail. En fait ce qui m'a pris le plus du temps avant de créer mon garage, c'était de trouver un carrossier local et

compétent en qui je pouvais avoir confiance.

Mr. Pugin démarre alors la voiture. Le moteur vibre légèrement et commence à tourner au ralenti de façon très régulière. Les pièces d'usure ont été remplacées pas des pièces neuves. On ne remarque aucune vibration en trop. Nous sommes témoins de ce qui fait le mérite du célèbre moteur Flat 6 de Porsche : il n'y a pas de vibration grâce aux pistons en opposition.

Sous la première photo à droite

Patrick Pugin

C'est le Monsieur qui est en charge de restaurer l'autre Targa de M. IKUZAWA. Avant d'être un restaurateur de voiture, il a travaillé comme technicien dans une société agroalimentaire. Sa passion pour les Porsche est devenue tellement grande qu'il a créé son propre atelier de restauration l'année dernière. Son travail très rigoureux a convaincu M. IKUZAWA qui connaît beaucoup de mécaniciens et de restaurateurs de voiture.

A gauche de deuxième photo

C'est le garage de Mr. Pugin, le rez-de-chaussée transformé de sa maison, située dans un quartier résidentiel à Holtzheim près de l'aéroport de Strasbourg. M. IKUZAWA est ravi; « je l'ai choisi grâce à sa manière de ranger ses pièces, de disposer les bidons l'huile, d'organiser ses outils. Quand on regarde sa façon de ranger ses pièces, on perçoit qu'il est méticuleux, soigneux et très organisé. Même les marques sur les bidons d'huile sont orientées dans la même direction! Je n'ai jamais vu un garage aussi bien organisé et rangé ! »

Page 3

Qui est Mr. Patrick Pugin?

Avant d'ouvrir son garage en avril 2008, Mr. Pugin était technicien dans une entreprise agroalimentaire. Pourquoi a-t-il les connaissances d'un restaurateur de voiture? « Avant de travailler dans une entreprise agroalimentaire, en tant que responsable de la conception des équipements de production, j'ai fait mes études dans les domaines de la mécanique automobile et l'électricité automobile. Je conduisais une Porsche comme passe-temps et j'ai commencé à bricoler dessus le week-end. A l'époque où je conduisais une Porsche 930 turbo de 1981 je ne pensais pas monter une affaire. Je faisais juste un peu d'améliorations et quelques grosses réparations.

Par la suite, j'ai eu la 914 que j'ai conduis très longtemps. C'est la première voiture sur laquelle j'ai beaucoup travaillé afin de la restaurer. A 40 ans, j'ai réfléchi à ma vie et j'ai décidé de devenir restaurateur de voiture. »

Depuis la 930 puis la 914, « Je n'étais pas satisfait qu'il n'y ait pas un restaurateur de voiture spécialisé en Porsche « narrow body » ou bien qui puisse réparer les systèmes d'injection Bosch D-Jetronic ou K-Jetronic. A l'époque, les garages se spécialisaient davantage en mécanique .

Quant à M. Pugin, il restaure l'électronique conçue dans les années 70. Il y a une voiture dans le garage en ce moment, une 911, sur laquelle un client a bricolé le faisceau électrique et a dû y renoncer en raison de la complexité. Il a fallu tout remonter et réparer les erreurs du client.

« Le design de Porsche est très clair du point de vue de l'électronique. En plus, le manuel d'atelier de Porsche est très bien fait. En principe, il faut suivre le manuel, faire les bons réglages, et on obtient de belles performances car la voiture nécessite des réglages de précision. Evidemment, il faut travailler de manière rigoureuse en vérifiant avec un appareil de mesures. On entend souvent que les 911 « narrow » tournent pas très bien en dessous de 2500 r.p.m, cela est régulièrement la conséquence d'un allumage ou d'une carburation mal réglés ou pas bien entretenus.

En fait, Mr. Pugin est très fort en ce qui concerne l'électricité, les carburateurs, comme l'injection, en plus de ses compétences en Mécanique. Il fait essentiellement de la restauration de voiture mais il s'occupe également de l'entretien et de la vente de voitures d'occasion.

Il travaille sur différents modèles de 911, de la « narrow » à la « big bumper » jusqu'à la 964, de 2.0 à 3.6 en passant par 3.0 de cylindrée. D'après lui, la conception de base des voitures est la même pour ces différents modèles. C'est à partir de la 993 que la conception a beaucoup changé en engineering et l'électronique est devenue plus centralisée.

Les attentes de M. IKUZAWA

Maintenant, Art Restoration a un fournisseur de pièces d'origine, un concessionnaire Porsche en Alsace. Il travaille également avec le Porsche Classic Center à Stuttgart pour des précision sur les pièces uniques.

« Evidemment, il y a plus de garages de restauration pour Porsche en Allemagne. Au début, les clients ne voulaient traiter qu'avec les garages allemands. Mais à l'occasion d'un salon de voitures de collection à Essen, Allemagne, ma Targa bleu clair était présentée, et petit à petit même les allemands ont commencé à reconnaître la qualité de mon travail. »

Plus on parle avec M. Pugin, mieux on comprend pourquoi M. IKUZAWA lui a confié son projet de restauration de sa 2ème Targa, alors que la 1^{ère} Targa a été confiée au Classic Center de Porsche AG à Stuttgart.

L'heure du rendez-vous est arrivée, et M. IKUZAWA et sa femme Hitomi sont arrivés. « L'année dernière, je me suis rendu ici avant d'aller voir le travail sur la 1^{ère} Targa à Stuttgart. Vous savez, on peut constater la qualité du travail en regardant l'atelier. Tout est en ordre, et les équipements nécessaires sont rangés parfaitement. Il n'y a pas d'équipement en excès, aucune fioriture. Ce comportement se reflète sur les voitures exposées, et j'étais convaincu qu'il était un restaurateur prometteur. J'ai confié ma première Targa de Londres au fabricant d'origine, mais celle que je conduis à Tokyo, je la confie à un restaurateur plein de promesses et de talent. Ce sera intéressant de comparer les deux, n'est-ce pas? »

Le but de ce rendez-vous était de décider le travail de restauration à réaliser, en tenant compte des souhaits de M. IKUZAWA d'une part et d'autre part de l'état de la voiture déjà réalisée par M. Pugin.

La phrase au milieu de page

« C'est intéressant de comparer les deux Targas, la première sur laquelle le fabricant d'origine va travailler et la deuxième sur laquelle un restaurateur prometteur va travailler, n'est-ce pas ? »

Sous la première photo à gauche

D'abord on vérifie l'état de la 911 de M. IKUZAWA à l'aide d'un cric. Regardez les mains de M. Pugin qui utilise des gants en caoutchouc plutôt que des gants de travail pour ne pas abîmer la voiture.

Deuxième photo

Il remarque une trace de mastic pour carrosserie sur l'aile arrière gauche. Ils vont mettre à nue la tôle et refaire la carrosserie.

Troisième photo

La partie avant semblait sans faute, mais M. Pugin a localisé des traces de rouille à l'intérieur de l'aile avant gauche. M. IKUZAWA regarde aussi avec admiration.

Quatrième photo

Le montant droit du pare-brise est courbé, dit Pugin. M. IKUZAWA le touche, et il est content de constater la précision de l'observation de M. Pugin, bien qu'il soit un nouveau restaurateur de voiture.

Cinquième photo

Une fois l'inspection de la voiture terminée, M. IKUZAWA fait une liste de ce qu'il souhaite faire, et ils discutent de la restauration. M. IKUZAWA est très satisfait du programme minutieux de M. Pugin.

Page 4

Première photo

La Targa de M. IKUZAWA a été transportée depuis le Japon jusqu'à Strasbourg. Il souhaite la restaurer afin de pouvoir la conduire quotidiennement au Japon. Il aimerait la restaurer telle que la Targa de 69 originale.

Deuxième photo

Le siège sera en cuir synthétique (vinyl/leather) et tissu identique à la Targa de 69, le compteur en Km, la radio remplacée par un modèle de cette époque-là. M. IKUZAWA discute en détail avec M. Pugin sur le programme de restauration. M. Pugin prend des notes sur un cahier.

Page 5

Porsche 911 E Targa de 1971

La Porsche 911 E Targa de 1971 de Mr. Patrick Pugin. Il a mis 2000 heures de travail dessus avec passion pour la perfectionner, on voit que la finition est superbe. L'année dernière, après avoir présenté cette voiture au salon à Essen, on a beaucoup parlé de lui parmi les amateurs de Porsche. Maintenant, elle est devenue une des voitures de démonstration chez Art Restoration.

Première photo à gauche

La finition intérieure est parfaite, le résultat de toutes ses connaissances et compétences. Quand on regarde le dossier dans lequel se trouvent ses notes, il n'y a pas une seule partie de la voiture qu'il n'a pas révisée.

Première photo à droite

Cette 911E Targa restaurée a une grille de capot moteur reproduite. « C'est plus discret et elle a une belle finition ». Il va utiliser la même sur la voiture de M. IKUZAWA.

4 photos au milieu, depuis la gauche

1. Grâce à ses connaissances en électricité, il a révisé l'allumage. Le moteur 2.2 L de cylindrée est

beau et efficace.

2. Il a bien étudié et reproduit le siège, pas seulement le cuir synthétique (vinyl/leather) mais les ressorts et même la mousse à l'intérieur. Il n'y a pas de compromis avec son travail.

3. Il est soigneux dans son travail à l'intérieur également. La voiture de M. IKUZAWA va être restaurée selon le modèle de 1969, mais la poignée de portière à l'extérieur va être remplacée par une poignée issue des modèles après 1970.

4. L'intérieur du coffre est de la même couleur que la carrosserie, le réservoir à carburant en gris. Le coffre à bagages est restauré fidèlement au modèle original de 1971.

En bas à gauche

Avant d'être restaurée, il y avait des fuites d'huile. Le silencieux et le radiateur étaient en mauvais état. Vu du dessous, elle semble toute neuve maintenant.

La TARGA de Mr. Pugin qui a convaincu M. IKUZAWA.

En bas à droite

C'est la 911 E Targa avant la restauration. La carrosserie était en bien mauvais état, mais pas autant que celle de M. IKUZAWA. Il a travaillé dessus pendant 2 ans. Nous évoquerons les détails de ce travail une autre fois.

Page 6

Selon M. Pugin, il y a plusieurs remarques sur l'état de la carrosserie.

La rouille à l'intérieur de l'aile avant gauche

Le montant droit du pare-brise est enfoncé.

Une trace de mastic pour carrosserie sur l'aile arrière gauche

Le contour en chrome de la fenêtre arrière est ébréché.

Il faut refaire la tôle de la carrosserie puis la peinture.

« Je vais repeindre l'intérieur du coffre et du compartiment moteur de la même couleur que la carrosserie. Quant à l'extérieur, j'espère une finition équivalente, voire meilleure, que la Targa bleu clair, qui est l'une des voitures de démonstration » dit M. IKUZAWA.

Par exemple, la grille sur le capot de la voiture de démonstration est une pièce reproduite, avec un design différent de l'originale. « C'est plus discret et la finition est plus belle » dit M. IKUZAWA, alors on va l'adopter. De même pour les portières, on va adopter les mêmes poignées (door notch) que sur la voiture de démonstration. Elles sont plus fines.

Quelques restaurations à faire à l'intérieur: le compteur en « km », enlever le logo 911T sur le tableau de bord, remplacer la radio par un modèle de l'époque, etc. Quant au siège, on va remplacer le cuir actuel par un nouveau cuir synthétique et tissu à motif pied-de-poule comme l'original.

L'idée de M. IKUZAWA est de restaurer sa voiture comme l'originale en ce qui concerne l'apparence, l'intérieur, la mécanique, afin de pouvoir la conduire dans Tokyo et aussi participer sans gêne au Classic Meeting (rassemblement) à Tsukuba.

Il ne souhaite pas nécessairement avoir les performances d'origine ou utiliser des pièces originales, mais il souhaite pouvoir le conduire quotidiennement en profitant de l'ambiance de l'époque et de

la fiabilité moderne grâce à des composants modernes.

En vivant à Tokyo, la climatisation est nécessaire. En Angleterre, il y avait rarement de 911 ou même de 964 avec climatisation. M. IKUZAWA a donné à M. Pugin de nombreux documents provenant de Californie sur la climatisation pour la « narrow ».

« A cette époque, même en Europe, la climatisation n'était pas encore répandue, et c'est la première fois que je vais l'installer dans la « narrow ». Je vais essayer d'honorer la demande de M. IKUZAWA, c'est-à-dire installer une climatisation avec des composants modernes et des éléments visibles comme sur les modèles de l'époque à l'intérieur.

Quant aux vitres, il projette de les changer pour des vitres électriques.

Du point de vue motorisation, il va installer l'un des deux moteurs 2L S que IKUZAWA a obtenu en Angleterre. Il va réviser entièrement la transmission. Cette deuxième Targa va devenir un modèle 2L S, avec les éléments plus raffinés. « A vrai dire, j'étais gêné d'apporter un moteur de l'extérieur. Mais Mr. Pugin a accepté sans souci. Les garagistes japonais n'acceptent pas normalement ».

Quant à Mr. Pugin, « Même si le moteur a été restauré au préalable, je dois faire des vérifications avant de l'installer.

En fait, à part les voitures de démonstration, la Targa de M. IKUZAWA est la première commande d'un client pour une restauration complète.

« Il m'a dit dès le début que c'est une voiture qui va rouler à Tokyo. C'est un honneur pour moi que ma première voiture restaurée entièrement aille jusqu'à Tokyo. » dit M. Pugin avec beaucoup de motivation.

Quant à M. IKUZAWA, « Il est fort en électricité, me semble la meilleure personne pour répondre à mes attentes. Comme je vous l'ai dit, j'ai trouvé un garagiste intéressant. »

Comment M. IKUZAWA a-t-il trouvé ce garage? « C'est par internet ». Une réponse étonnante.

« En ce moment je me renseigne sur des Porsche dans le monde entier. Non seulement en Angleterre mais aussi dans un magasin de voitures de collection étrangères à Tokyo, je suis même allé en voir une à New York l'autre jour. Pendant ce temps, je me suis également rendu à une course de VTT à Shiga, et notre équipe a gagné. La 964 à Hyogo, c'est ma femme qui l'a remportée par Yahoo Auction. A vrai dire, je ne savais pas que je deviendrais aussi passionné pour la 911. »

Avec son dynamisme impressionnant, le monde semble petit pour M. IKUZAWA.

« La prochaine visite à Strasbourg est prévue pour l'été. Au fait, avez-vous entendu parler par votre rédaction du projet « NUR » (Nürburgring?) C'est un projet que j'ai proposé à Porsche AG, qui a semblé très enthousiaste. Maintenant c'est au siège social qu'ils exploitent mes idées pour leur stand pendant la manifestation. C'est une idée qui vient de moi. Les détails? Je ne peux pas vous le dire. C'est un secret. Bon, il faut que vous veniez pour couvrir la manifestation ».

Donc une autre histoire pour plus tard.

En bas de page, en gros

L'histoire de la 911 Targa va continuer avec un garagiste français prometteur