

est
MAGAZINE

Nature
plein cadre

Talents comtois
au chocolat

Ne peut être vendu séparément - Commissions paritaires n°s 65244 et 50986. Supplément de L'Est Républicain - Vosges Matin - n° 600 - Dimanche 14 novembre 2010

M20

Passion Porsche

Photo Alexandre MARCHI



*Les Porsche Classic
sont bruyantes,
peu confortables.
Mais, les passionnés
l'affirment :
« Les conduire,
ce n'est que du plaisir ».*

*Un autre monde,
une autre époque,
un autre design.*



A bord d'une légende

Quasiment relégué en deuxième division dans les années 90, le mythe Porsche, issu de nombreux succès en courses automobiles, connaît désormais un nouveau coup d'accélérateur. Patrick Pugin l'atteste : « Aujourd'hui, c'est très difficile de trouver une belle voiture. Depuis une dizaine d'années, la cote des Porsche Classic ne cesse de monter. C'est même devenu un bon placement ». Chaque modèle a une histoire. Les amoureux peuvent disserter pendant des heures sur un bruit, un détail... Et les fans des Classic ne se retrouvent pas dans les modèles actuels jugés trop voyants. Patrick Pugin a attendu d'avoir un garage avant d'acquérir sa première Porsche. « J'ai toujours aimé les voitures brutales, celles qui vous donnent un coup de pied aux fesses quand vous accélérez ». 930 Turbo, Turbo 2, Carrera 25... Il a acheté, revendu. Mais, à chaque fois, il a retrouvé les sensations qui lui plaisent tant. « Les Porsche anciennes sont bruyantes, pas confortables. Il n'y a pas d'assistance au freinage, pas de direction assistée, pas de starter. Mais ce n'est que du plaisir. Le moteur fait un bruit fabuleux. Elles sentent le cuir, l'huile. Elles sont magnifiques. Et quelle accélération ! »

PUISSANCE PORSCHE

Installé en Alsace, le Franc-Comtois Patrick Pugin est un spécialiste de la restauration des modèles dits « Classic ». Moteur.



Patrick Pugin, amoureux de Porsche : « J'ai toujours aimé les voitures brutales ».

D'est ce qui s'appelle être pointu. Installée à Holtzheim (Bas-Rhin), « Art Restoration », la société du Franc-Comtois Patrick Pugin (46 ans), ne restaure que des Porsche. Et encore, pas n'importe lesquelles. « Deux modèles », précise-t-il, « des 911 refroidies par air et des 914 ». Ce que les connaisseurs appellent les Porsche Classic.

L'ère des 911 refroidies par air s'est étalé sur trois décennies (1965-1995) alors que celle des 914 n'a duré que quelques années (1969-1976). Patrick Pugin explique avec un brin de nostalgie : « Porsche en avait fait une automobile de tous les jours. Mais la 914 avait tout d'une voiture de compétition. Très légère et basse, elle tenait bien la route. Construite avec

« Une mécanique fantastique mais très difficile à régler »

Volks-
wagen, elle avait le moteur en position centrale. Pourtant, elle a quasiment été tuée avant même d'être née par un changement de patron au moment de la sortie ».

Des propos de vrai spécialiste. En France, le Franc-Comtois, originaire de Saône (Doubs), est le seul sur ce créneau hyper-pointu. Créée en 2008, sa petite entreprise commence à se tailler une jolie réputation. Et lui qui débuta dans son grand garage s'est installé cet été dans un atelier flambant neuf (400 m²).

D'entrée, vous êtes tout de suite plongé dans l'ambiance. L'endroit tient plus du laboratoire pharmaceutique que du garage de quartier. Pas l'ombre d'une tâche au sol et pas d'odeur d'huile. Vous pénétrez ici dans le très haut gamme. Partout des Porsche aux couleurs étonnantes. Jaune, orange, bleu pastel... La marque des années 70. « On dirait le garage des M&M's », sourit l'ancien cadre du groupe alimentaire Mars. Sur un établi,

il y a un vilebrequin qui affiche quelques années au compteur mais qui brille autant qu'un jeune premier. « On peut passer une journée dessus, rien que pour le nettoyer et le contrôler ». Et, puis, un peu plus loin, un banc d'essai. Dessus, un moteur de 911. « Une mécanique fantastique mais très difficile à régler. Pour le refaire complètement, cela peut prendre 120 à 150 heures. Il y a toujours un moment de stress et d'émotion quand on le relance pour la première fois ». Les amateurs arrivent du monde entier et le carnet de réservations est bien garni. « Un de mes plus gros clients est au Japon. Je fais 40 % de mon chiffre d'affaires à l'étranger ». Certaines voitures peuvent rester ici plusieurs mois, être quasiment démontées de fond en comble. La facture peut monter plus vite qu'un compteur pris de folie au moment où le pied écrase l'accélérateur. Près de 150.000 €, le prix d'une voiture haut de gamme. Mais, à ce tarif-là, tout est parfait.



La carrosserie est sablée, les cuirs refaits... « Le grand défaut des Porsche de l'époque, c'est la rouille. Elles n'étaient pas traitées contre la corrosion ». Bref, un vrai challenge. Pourtant, le pari n'était pas gagné d'avance. « Les Français ont surtout l'image de bricoleur de 2CV », constate Patrick Pugin. Peu importe. A 40 ans, il décide d'assumer sa passion de toujours. « Je me sentais bien dans mon travail », avance l'ingénieur, « cela faisait vingt ans que j'occupais des postes de management. Mais, je passais mes week-ends dans les moteurs. Alors, un jour, je me suis lancé et c'est devenu mon quotidien ». Pour démarrer, il décide de faire ses preuves, passe, la première année, 34 jours sur des salons. Franchement gonflé, sans doute sûr de son travail, il se rend au Technica Classica d'Essen, en Allemagne, la patrie de Porsche et, surtout, l'un des plus grands salons au monde de la voiture de collection. Un endroit où la Porsche n'est qu'une marque parmi d'autres. Peu importe, il décide de présenter sa première restauration : une 911 Targa bleu (toit décapotable avec un arceau qui se range dans le coffre). Un bijou qu'il a bichonné dans le moindre détail. D'emblée, il annonce la couleur. Prix

de vente : 100.000 €. Un coup de bambou justifié par les 2.000 heures qu'il a passées dessus. Un journaliste du magazine « Flat6 », la bible des amateurs de Porsche, passe par là. Il raconte avec humour comment, arrivé à saturation, il décide par acquis de conscience de faire un arrêt sur le stand d'Art Restoration. A l'arrivée, il consacre un article aussi ébahi qu'admiratif au véhicule (« Quel plaisir de rouler dans une 911 2.2 avec zéro défaut », « Un moteur qui sonne au moins aussi bien que neuf, sorti d'usine »). Pour Patrick Pugin, cela a des allures de Légion d'honneur et de certification. Depuis, il n'a eu de cesse d'être à la hauteur de cette réputation naissante et flatteuse. Même si, en véritable amoureux de Porsche, il confie : « Le meilleur moment, c'est tout de même quand on sort essayer sous le soleil la voiture qui vient d'être restaurée. Mais cela n'arrive pas assez souvent ». Cet instant de grâce ne se savoure qu'après avoir passé de longues heures en atelier.

Philippe MARCACCI
Photos Alexandre MARCHI

Plus d'informations
 sur www.art-restoration.fr.



*Certaines voitures
 sont complètement refaites.
 Une restauration
 peut atteindre 150.000 €.*



*Des modèles aux noms mythiques.
 Comme la fameuse Targa.*



« Le garage des M&M's ». Avec du jaune, de l'orange, des teintes pastel... Les Porsche anciennes présentent une étonnante gamme de couleurs.

*Un banc d'essai pour un moteur très difficile à régler.
 « Pour le retaper complètement, cela peut prendre 120 à 150 heures ».*