

PROFESSIONNEL

Art Restoration 10 questions à... PATRICK PUGIN

Attirés par un marché toujours plus porteur, les spécialistes Porsche sont légion, mais rares sont ceux qui exercent leur activité avec un tel perfectionnisme. Lorsque Patrick Pugin renonce à ses fonctions d'ingénieur dans un grand groupe industriel pour vivre de sa passion, il ne pouvait se contenter de créer "un garage de plus"...

TEXTE : LOUIS-THOMAS FEDERSPIEL — PHOTOS : GILLES LABROUCHE

“Mes Porsche préférées sont vraiment les classiques, j'adore la ligne des toutes premières 911.”



ART RESTORATION GARAGE

4 rue Joseph Graff
67810 Holtzheim
tél. 09 81 97 19 92
mobile : 06 69 52 95 42
patrick.pugin@
art-restoration.eu
www.art-restoration.eu

Après avoir lancé Art Restoration en mars 2008 dans le garage de sa maison, Patrick Pugin a investi des locaux flambant neufs en août 2010 pour faire face au développement de son activité. Dans ce discret cube noir de tôle planté au milieu d'une zone d'activité, il dispose de tous les équipements nécessaires pour choyer les Porsche 911 "classic" et 914 que l'on confie à ses bons soins. Sa structure emploie aujourd'hui quatre collaborateurs, et comme les projets ne manquent pas, un carrossier devrait bientôt rejoindre l'équipe...

1 Autoretro: Comment en êtes-vous arrivé à vous lancer dans une telle aventure ?

Patrick Pugin : C'est ma passion pour la mécanique et particulièrement pour les Porsche qui m'a conduit là où j'en suis. J'ai commencé ma formation par un CAP de mécanicien automobile,

tout simplement.

J'ai continué avec un brevet de technicien, puis un BTS de maintenance automobile, et comme j'aimais les études, j'ai intégré une école d'ingénieur. J'ai occupé ensuite des postes de management dans de grandes entreprises industrielles, mais j'étais loin de la technique. En 2006, j'ai quitté mon entreprise. À 43 ans, j'avais envie de tenter une aventure et d'être indépendant. J'ai fait mon étude de marché et j'ai démarré à moindres frais dans le sous-sol de ma maison ! La première année, j'ai fait 34 jours d'exposition dans divers salons, et pour me professionnaliser, j'ai intégralement restauré une VW-Porsche 914. Petit à petit, j'ai commencé à rentrer du travail au point de devoir embaucher un premier mécanicien.

2 Comment est née votre passion pour Porsche ?

P.P. : J'avais déjà un intérêt pour la 911 en raison de l'aura

du modèle et de ses succès en compétition, et lorsque j'ai passé mon brevet de technicien, l'un de mes profs était un vrai passionné et m'a transmis le virus. C'est aussi l'époque où le magazine *Flat 6* commençait à sortir. Je rêvais d'une 930 Turbo qui fut d'ailleurs ma première Porsche. Tous les week-ends, je bricolais dessus, et je n'ai jamais arrêté.

3 Vous êtes implanté tout près de Strasbourg, quelle est votre clientèle ?

P.P. : À vrai dire, je cherche à privilégier la clientèle étrangère qui est plus attentive au travail bien fait qu'au simple prix ! Les Allemands sont très orientés vers la qualité du produit, la finition. Les Suisses et les Belges aussi. Je trouve que c'est moins le cas en France. Plus de 50% de mes clients sont donc étrangers, mais je peine à percer outre-Rhin à cause de mon allemand encore un peu faible...

4 Pourquoi avoir choisi un marché aussi disputé ?

P.P. : De nombreux professionnels gravitent autour de la 911, mais c'est par mon positionnement que j'entends me distinguer. Avec des produits qui prennent de la valeur et des propriétaires très exigeants, il n'y a pas d'autre choix que d'être sérieux. C'est pour ça que ma priorité, c'est la qualité du service et des travaux que l'on réalise. Je ne souhaite pas faire de l'argent à tout prix. Ça impliquerait que je vende des voitures récentes pour ne pas être embêté et faire du volume. Mon objectif, c'est plutôt de développer une expertise autour de la Porsche ancienne avec les techniques que j'ai apprises il y a 30 ans.

5 Quels sont les services que vous proposez ?

P.P. : Ça va du simple entretien annuel jusqu'à la restauration complète. On travaille systématiquement

à la carte. Devant un problème donné, on fait un estimatif et non un devis car les voitures anciennes réservent trop de surprises ! En fonction de l'évolution des travaux et des éventuelles difficultés, on va ajuster. Pour travailler dans de bonnes conditions, nous avons quelques équipements qui se font rares. Par exemple, nous utilisons très souvent un banc de réglage d'allumeur qui nous permet de contrôler la symétrie de la came, son usure, de régler l'écartement des rupteurs, la courbe d'avance centrifuge, la dépression pour les modèles qui en disposent. Nous sommes aussi équipés en systèmes de sablage et de nettoyage. Nous avons une cabine avec du corindon pour des nettoyages assez agressifs (décapage, dérouillage), une cabine avec de la bille de verre où l'on fait un travail plus délicat, et une cabine avec un média végétal. En l'espèce, c'est une poudre de noyau de pêche pour faire un nettoyage très fin sans agresser le métal.

6 Pour la carrosserie, vous travaillez avec un partenaire ?

P.P. : Oui, il y a deux activités que l'on ne gère pas en interne parce que nous n'avons pas encore la compétence et les équipements : la tôle et la peinture. Même si mes partenaires me donnent satisfaction, j'ai le projet d'internaliser ces activités car j'ai en permanence trois voitures à l'extérieur.

7 Quel regard portez-vous sur l'évolution du marché depuis dix ans ?

P.P. : Le marché de la voiture ancienne a beaucoup augmenté, notamment celui des 911 anciennes. Cela nous permet de travailler dans de meilleures conditions, mais j'aurais tendance à dire que la hausse s'accélère, notamment en Allemagne qui est le marché de référence pour les Porsche. Sans parler des RS, les S atteignent aussi depuis deux ou trois ans des valeurs très élevées, ce qui

a eu un effet d'entraînement sur les E, les T, et même les 912 et 914.

8 Quels sont les modèles intéressants encore accessibles aujourd'hui ?

P.P. : Clairement, la 911 2.7, mais elle va monter. La 3 litres peut aussi se trouver dans des budgets intéressants pour le moment, d'autant qu'elle a une meilleure image en terme de fiabilité. Enfin, il y a la 914. Même si elle a beaucoup monté, ce n'est pas fini...

9 Quels sont les pièges à éviter sur une Porsche ancienne ?

P.P. : Le piège n° 1, c'est la rouille. L'absence totale de protection contre la corrosion a fait des ravages sur les anciennes 911 ! Et il faut faire attention parce que lorsque l'on commence les travaux, on ne sait jamais quand on aura terminé. C'est généralement ce qui coûte

le plus cher. S'agissant des ennuis mécaniques, c'est plus cadré, on a moins de surprises en termes de temps passé et de budget. Deuxième piège : une voiture restaurée, mais mal...

10 À titre personnel, quelle est votre Porsche préférée ? Une 911 ?

P.P. : Oui, c'est la 2.2 S. Mes préférées sont vraiment les classiques, j'adore la ligne des toutes premières 911 avec le châssis court et les ailes étroites. La 2.2 S est un bel aboutissement parce qu'on a un peu plus de cylindrée, c'est un moteur très dynamique, très rageur, avec des rapports plus courts que sur la 2.4 S. C'est une voiture qui est utilisable au quotidien et bluffante en conduite sportive. Cela étant, entre nous, une 2.2 T à carburateurs marche aussi très bien malgré ses seulement 125 ch. On a parfois tendance à l'oublier...