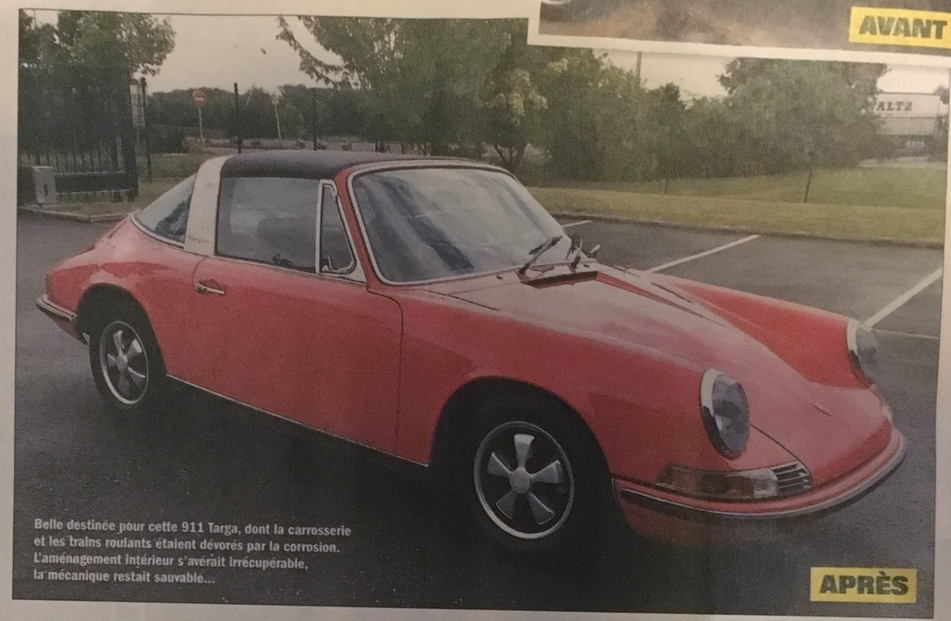
PORSCHE 911 TARGA DE 1971

Made in France

Patrick Pugin, sous l'enseigne Art Restoration, basée non loin de Strasbourg, compte 50 % de clients étrangers dont des Allemands. Le 10 juin dernier, il a livré une 911 T Targa orange refaite à neuf pour un client belge conquis. Moteur…

Par Jean-Pierre HOSSANN

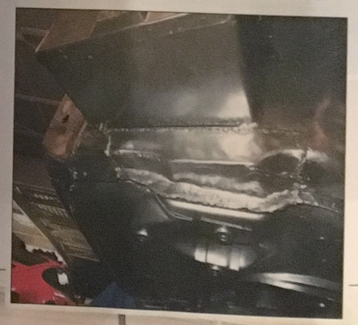
Installé depuis 2010 sur 400 m² dans des locaux tout neufs, Patrick Pugin s'est focalisé sur le créneau des Porsche refroidies par air : « *De la 356 à la 993, en passant par la 914, voilà mon champ d'investigation. Avec une spécialité, la 911. Depuis neuf ans, je suis exposant au fameux salon Techno Classica à Essen en Allemagne. Et cela faisait déjà quelques années qu'un amateur belge tournait autour de mon stand, jusqu'au jour où il m'a confié sa Porsche 911. Une T Targa 2,2 l, livrée neuve le 8 octobre 1970 à l'historique limpide. C'était la voiture de son beau-père.* » Patrick a le sens du challenge : « *Il faut savoir qu'avant 1973, aucune Porsche n'était traitée contre la corrosion. On s'en rend vite compte en ouvrant les corps creux. La tôle est presque à nu, livrée aux caprices du temps. Celle-ci n'a pas dérogé à la règle et a même servi de poulailler en fin de vie. Dans le carter d'air, on a retrouvé une carcasse de poulet… La restauration à neuf a duré 18 mois et nécessité environ 3 000 heures de travaux. Et pour moi, le côté mécanique a autant d'importance que la partie cosmétique. C'est ainsi qu'en fin de parcours de restauration, toutes mes voitures bénéficient de deux mois de tests dynamiques concrétisés par 1 000 km d'essais. Tout doit être proche de la perfection.* » ■

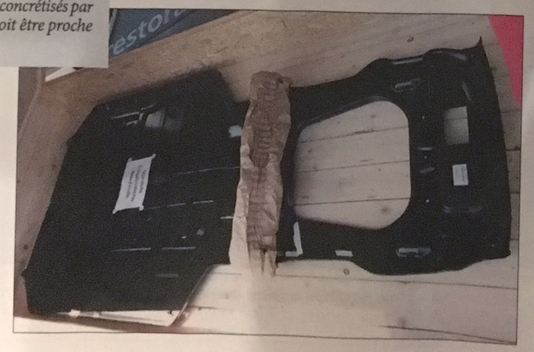


Belle destinée pour cette 911 Targa, dont la carrosserie et les trains roulants étaient dévorés par la corrosion. L'aménagement intérieur s'avérait irrécupérable, la mécanique restait sauvable…

▲ La peinture noire est un traitement antirouille appelé cataphorèse. Il permet de protéger ce qui reste des tôles nues contre la corrosion et d'y voir plus clair pour faire son diagnostic. Une sorte de check-up !

Découverte des dégâts : on prend la mesure de l'état de la carrosserie avec une sorte d'inventaire des principales pièces à remplacer ou à réparer. Pied de porte, longerons, bac à batterie, autant de parties très atteintes. ▼





La liste des pièces à changer est longue : le plancher complet, les quatre passages de roues, les ailes, les panneaux de portes, le capot, les longerons avant et arrière, la face avant, les bas de caisse. Tout va être remplacé à neuf. ►

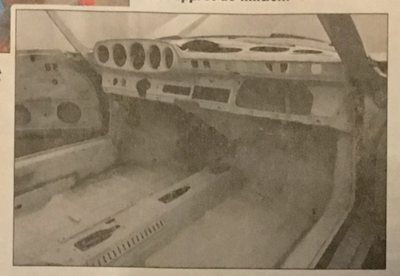
▲ La coque est posée sur le marbre, la dépose des éléments endommagés va pouvoir démarrer.

▲ La face avant, les longerons avant et la tôle de support du réservoir d'essence sont ajustés et soudés en position.

◄ Tous les éléments (portières, ailes, capots et pare-chocs) sont montés avec les joints, les serrures et les vérins, pour parfaire l'ajustage des jeux de chacun d'entre eux.

La coque et les éléments sont peints. ▼

Application de l'apprêt polyester, puis ponçage et application de l'apprêt de finition. ▼



Habillage moteur. Le travail a été colossal : changement des guides de soupapes, réparation des filetages, reprise des surfaces des culasses, remplacement des bagues de bielles, des coussinets, de la pompe à huile, de l'arbre intermédiaire. ▼

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 6-cylindres à plat tout alu refroidi par air en porte-à-faux arrière ; cylindrée : 2 195 cm³ ; 2 ACT ; 2 carbus Weber triple corps ; puissance : 125 ch à 5 800 tr/min ; taux de compression : 8,6 : 1 ; vitesse : 205 km/h ; 0 à 100 km/h en 9,5 s

Transmission : aux roues arrière ; boîte de vitesses manuelle à 4 rapports ; pont non autobloquant

Trains roulants : suspension à 4 roues indépendantes, AV à bras inférieurs et combinés ressorts hélicoïdaux/amortisseurs télescopiques, AR à bras tirés et jambes de force, demi-arbres oscillants et combinés ressorts/amortisseurs (pas de barres stabilisatrices) ; direction à crémaillère ; freins AV/AR à disques ventilés à double circuit ; pneus en 165 HR 15

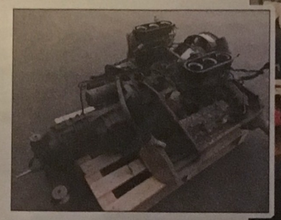
Structure : monocoque en acier ; coupé 2-portes 2+2 places

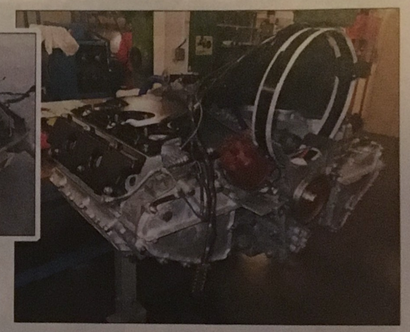
Dimensions-poids : L x l x h : 4,16 x 1,61 x 1,32 m ; empattement 2,27 m ; poids : 1 020 kg

Production : 3 476 Targa ont été produites sous la série D, chez le carrossier Reutter, en moteur 2,2 l, d'octobre 1970 à octobre 1971

Cote : 110 000 €

Parallèlement, on s'attaque à présent à la mécanique. Bonne surprise, malgré une apparence extérieure peu flatteuse, l'intérieur du moteur a bien (sur)vécu. ►

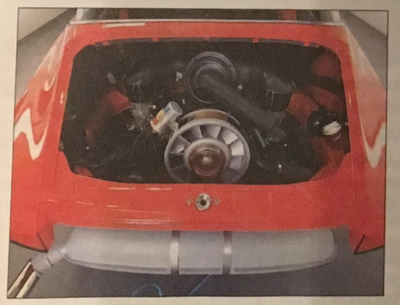




Montage des compteurs, instruments et équipements de bord, préalablement remis en état. ▼

▲ Montage du circuit de freinage, réparation du faisceau électrique puis montage, et enfin, restauration de la platine d'allumage. Sans oublier la mise en place des diverses isolations, comme à l'origine.

Le groupe moteur/boîte est remis en place, la voiture est presque finie ! Reste à remonter l'arceau, les feux, les baguettes, les lettrages et les grilles. ►



▲ Après 18 mois d'efforts et 3 000 heures de travaux de restauration, cette Porsche 911 T retrouve sa couleur d'origine.

Un label d'excellence

Le parcours de Patrick Pugin est éloquent : « Dès mon plus jeune âge, j'étais attiré par les métiers liés à l'automobile. Féru de mécanique, j'ai décroché un CAP puis un brevet de technicien auto. La rencontre avec un professeur de technologie fondu de Porsche a produit un déclic. Je me suis lancé dans une école d'ingénieur et décroché un emploi. À l'âge de 30 ans, je peux enfin assouvir mon rêve : je roule en 930 Turbo ! En 2008, j'ai l'opportunité de m'installer à mon compte. Au départ installé au sous-sol de ma maison, je restaure une 914 et une 911 Targa 2,2 l et décide de participer à 34 salons en une seule année pour lancer mon affaire. Aujourd'hui installé et épaulé par une équipe compétente, j'ai un carnet d'adresses et de commandes bien garni, et des clients venus de Suisse, Belgique, Luxembourg, Japon ou États-Unis, sans parler des Allemands. J'ai décroché le label d'état EPV (Entreprise du patrimoine vivant, NDLR), ce qui est pour moi une consécration. »

ART RESTORATION, C/o Patrick Pugin, 4, rue Joseph Graff, 67810 Holtzheim, tél. 09 81 97 19 92, e-mail : patrick.pugin@art-restoration.eu, www.art.restoration.eu