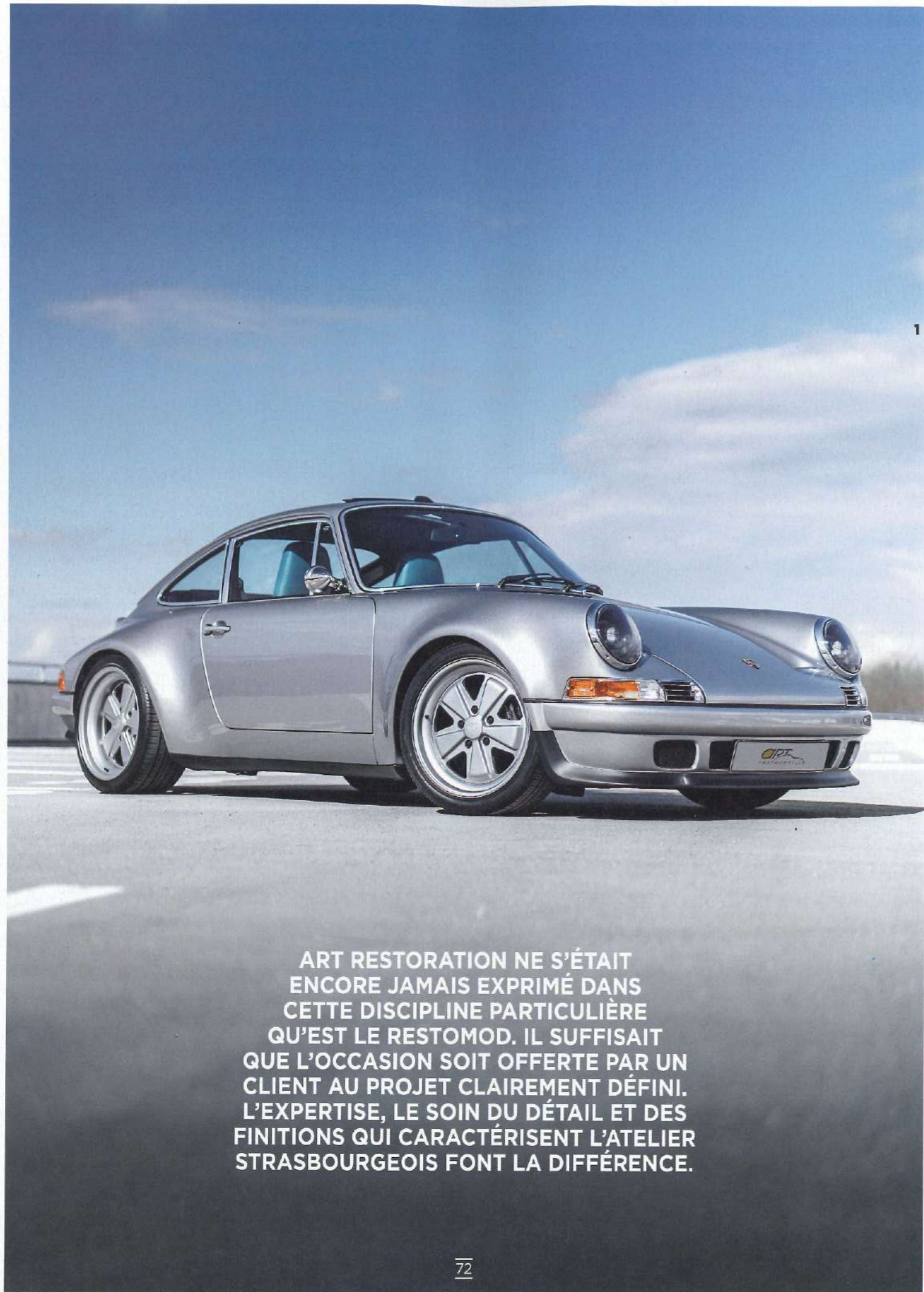


NÉO-CLASSIC ■ 964 CARRERA 2

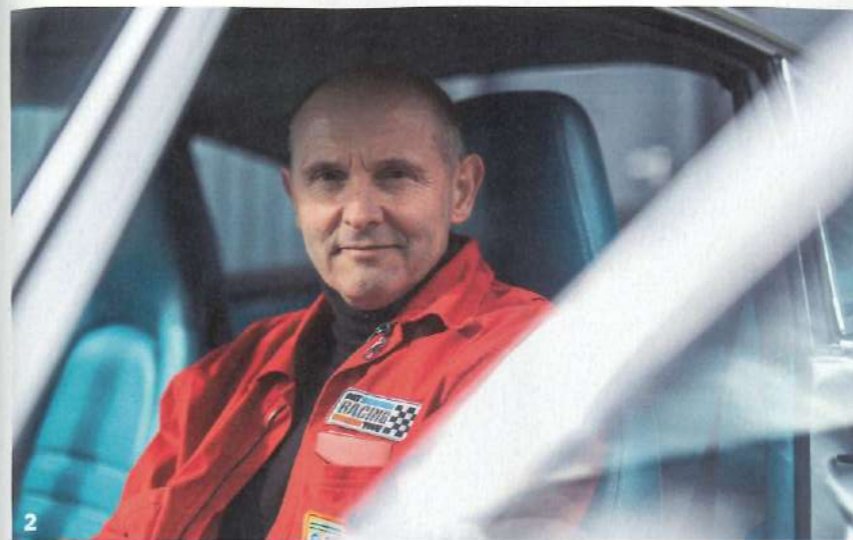
DU SOUS-SOL AUX SOMMETS

Du sous-sol de sa maison où il restaurait une 914 à ce projet de Restomod entièrement conçu dans ses ateliers, Patrick Pugin nous raconte l'itinéraire passionné d'un véritable expert de la 911.

Texte Jean-François Rivière Photos Stéphane Heiligenstein



ART RESTORATION NE S'ÉTAIT ENCORE JAMAIS EXPRIMÉ DANS CETTE DISCIPLINE PARTICULIÈRE QU'EST LE RESTOMOD. IL SUFFISAIT QUE L'OCCASION SOIT OFFERTE PAR UN CLIENT AU PROJET CLAIREMENT DÉFINI. L'EXPERTISE, LE SOIN DU DÉTAIL ET DES FINITIONS QUI CARACTÉRISENT L'ATELIER STRASBOURGEOIS FONT LA DIFFÉRENCE.



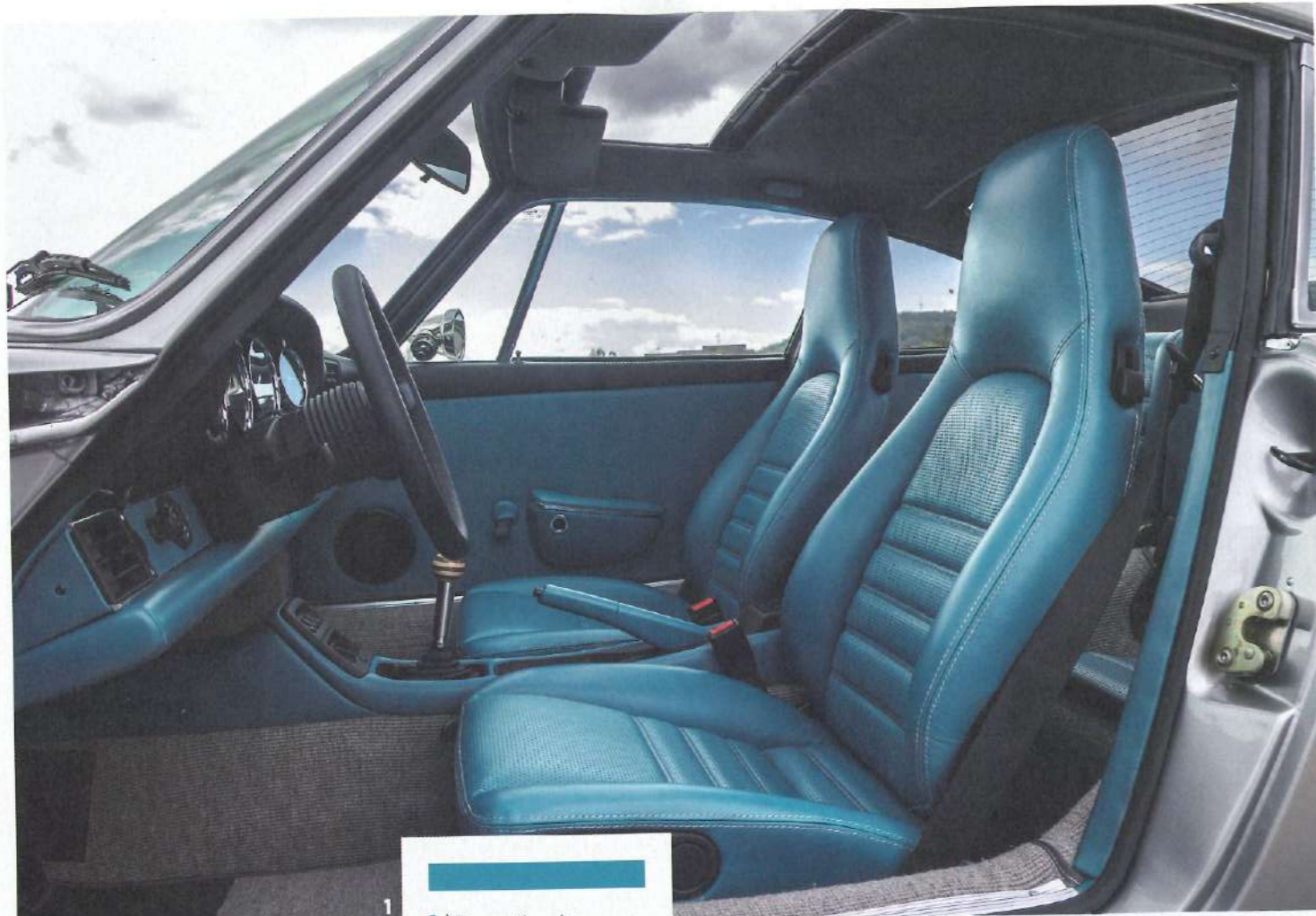
1 Le Luxembourg est intransigeant avec les modifications, qui suivent des règles très précises.
2 Patrick Pugin est un homme de l'art, formé à la mécanique, rigoureux et très attaché aux détails et aux finitions.
3 Le turquoise est un choix osé, mais dosé! Sa présence est tempérée par des éléments en contraste comme la casquette de tableau de bord ou la moquette.



Dans ses ateliers de Art Restoration à Holtzheim, près de Strasbourg, Patrick Pugin peut aujourd'hui contempler le chemin parcouru depuis 2006 lorsqu'il restaurait seul, dans le sous-sol de sa maison, une paire de Porsche anciennes, la marque dont il rêvait depuis son enfance. « Depuis tout petit j'ai toujours été fasciné par Porsche, raconte-t-il. C'est une marque qui a beaucoup gagné en compétition, et du point de vue mécanique, le refroidissement par air, le moteur arrière... tout cela présentait un côté un peu mystérieux quand j'étais adolescent. » Plus tard, approcher la 911 restaurée d'un de ses professeurs de BTS va générer cette sorte de fascination qui laisse des traces chez les jeunes adultes. Mais si la mécanique va guider le début de son cursus (CAP de mécanicien auto, brevet et BTS de mécanicien), c'est toutefois dans l'agro-alimentaire qu'il va passer dix-huit années avant de revenir à ses premières amours. « Arrivé à trente ans, j'ai fini par m'acheter ma première 911 que j'ai améliorée à ma sauce. Et puis, à quarante-deux ans, on se pose pas mal de questions, et notamment – car j'avais toujours eu cette lumière au fond de moi – le désir d'être indépendant et si possible en travaillant sur l'objet de ma passion, les Porsche. Maison payée et sans plus trop de charges ni de contraintes, j'ai décidé de quitter mon job, de tenter l'aventure. Je me suis dit : "Si ça marche, c'est génial. Si ça ne marche pas, j'aurais perdu deux ou trois ans de ma carrière professionnelle, et je retrouverai un boulot". » Nous sommes en 2006 et Patrick Pugin s'installe donc au sous-sol où il s'attaque en solitaire à la restauration d'une Porsche 911 2.0 Targa et d'une Porsche 914. Pourquoi une 914 ? « Parce qu'elle fait partie de la famille Porsche et, moi qui suis d'une culture mécanique-ingénieur, la 914 m'avait déjà passionné quand j'étais jeune parce que si j'avais dû construire une voiture moi-même, j'aurais quasiment fait une 914 !

Une voiture avec moteur en position centrale, moteur et boîte en alu, quatre roues indépendantes, un coffre devant, un coffre derrière... Techniquement, cette voiture me parlait. »

Les débuts sont un peu laborieux. Patrick n'a aucun contact avec des clients potentiels ni avec des fournisseurs. « Il a fallu débroussailler un peu tout ça pour savoir où acheter des pièces... » Pendant près d'une année, il va se consacrer à la restauration des deux bolides, à sa façon, avec l'espoir que son savoir-faire soit reconnu et que cela débouche sur des commandes. « À l'époque, se souvient-il, c'était un peu compliqué car le niveau d'attention qu'on portait à ces autos n'était pas celui qu'on connaît aujourd'hui. Et comme je n'avais pas de clientèle ni de réseau, une fois que mes deux voitures ont été restaurées, j'ai fait des salons, des foires, des expositions... La première année, j'ai passé une trentaine de jours dans des salons pour montrer ce que je faisais, pour commencer à rentrer des travaux de mécanique, car étant mécanicien, je sous-traitais tout le reste, la carrosserie, la peinture... » Les efforts commencent à payer, un premier mécanicien est embauché, puis un second, avant que les installations ne quittent enfin le sous-sol de la maison familiale pour prendre leurs quartiers dans un local de 400 mètres carrés. « J'avais enfin un pont, après la fosse de mon garage qui prenait l'eau, qu'on devait vider tous les matins parce que l'eau remontait durant la nuit, la nappe phréatique n'étant pas loin ! » La société continue de se développer, ce qui conduit à l'agrandissement du local qui permet d'accueillir des espaces tôlerie et peinture, l'ambition de Patrick étant de réunir tous les corps de métier sous le même toit afin que les clients n'aient qu'un seul interlocuteur. « Au départ, mon ambition était de réaliser des restaurations haut de gamme. C'était l'objectif des deux premières que j'avais effectuées, la 911 Targa et la 914. Mais



1

À l'exception des contreportes, le mobilier de la 964 reste en place.



2

Sur le capot moteur ou la planche de bord, l'œuvre est signée.



3

La qualité qu'il impose à ses restaurations, Patrick Pugin l'applique aussi aux chantiers plus originaux.

C'en est fini des moquettes aléatoires du coffre à bagages.

Via sa division Art Wheels, Art Restoration est spécialiste de la rénovation et des finitions spéciales sur les jantes Fuchs originales.

La 911 ainsi repensée bénéficie d'un diffuseur intégré au bouclier arrière.



4



5



6



7

L'HARMONIE CHROMATIQUE DE CETTE 911 EST LE RÉSULTAT D'UN SAVANT DOSAGE DE GRIS ET DE TURQUOISE...

j'ai mis quatre ans pour les vendre car, à l'époque, personne n'était prêt à mettre autant d'argent dans une voiture restaurée. D'autant plus que le marché français a toujours été assez particulier comparé à ce qui se pratique en Allemagne. Dans mon étude de marché, j'avais visité quelques confrères allemands qui faisaient sensiblement ce que j'avais en tête, et je me suis rendu compte qu'ils mettaient en avant une véritable culture de la qualité, du soin, des finitions, ce que nous n'avions pas en France. Chez nous, on voulait une voiture qui marche et l'esthétique était moins importante. » C'est d'ailleurs en Allemagne qu'il va déguster un spécialiste de la restauration des jantes de Porsche anciennes. Lorsque ce dernier prend sa retraite en 2013, Patrick rachète aussitôt son activité pour rapatrier à Holtzheim la restauration des jantes Fuchs sous bannière Art Wheels. Aujourd'hui, il travaille à 80 % pour des professionnels répartis dans toute l'Europe et plusieurs concessionnaires Porsche lui confient la réfection de leurs jantes originales.

Une restauration d'un autre genre

L'hyper-spécialisation d'Art Restoration va lui faire acquérir une belle notoriété au fil des ans. « On a acquis une expertise importante par le fait d'être véritablement spécialisés dans l'ancienne, confie Patrick. Notre marque de fabrique, c'est de régler les problèmes. On sait prendre le temps pour trouver une solution. Sur la mécanique ou l'esthétique, on a un niveau de soin qui est franchement très élevé. » Cette expertise devait un jour aboutir à un projet d'ampleur, une restauration particulière, d'un genre qu'on nomme Restomod. C'est un client luxembourgeois qui va en être à l'origine après plusieurs sollicitations d'autres amateurs de Porsche. « On avait été sollicités pour des projets de restauration restomod mais je n'avais pas donné suite pour plusieurs raisons. D'abord, je ne suis pas un créatif. Je suis

un bon exécutant, je vais bien gérer la mise en oeuvre, mais la partie créativité, je ne sais pas faire. Des gens m'abordaient avec des projets mais ce n'était pas toujours très précis, je ne pouvais donc pas les aider. De plus, il y a beaucoup de projets où, si les gens ne mettent pas les moyens, le résultat ne sera pas très beau. On voit parfois dans les salons des choses exposées qui nous font beaucoup rire, en raison du niveau de finition ! »

Ce ne sera pas le cas de ce client dont le cahier des charges va séduire Patrick et son équipe. « Son idée était de partir d'une 964 Carrera 4. Nous lui en avons donc trouvé une et il a roulé six mois avec avant qu'on ne démarre les transformations. Il souhaitait un style à la Singer, qui est la référence mondiale sur ce type de voitures. Il aimait aussi cette couleur gris métallisé et tenait à ce que la voiture reste utilisable au quotidien. Son idée, il me la rappelait souvent, c'était : "Je veux pouvoir mettre mes deux enfants derrière et pouvoir aller les chercher à l'école." » Ce qui signifie que la voiture sera dénuée d'arceaux et de sièges baquets qui ne se rabattraient pas et que les sièges arrière devront rester disponibles. Le client souhaite également que la voiture ne soit pas trop dure en termes de suspensions ni trop extrême du côté des performances. « On lui a juste ajouté un petit pep's en puissance » confie Patrick. L'aspect le plus complexe à gérer, ce sera cette spectaculaire teinte turquoise qui habille l'habitacle de la 964. « Nous avons beaucoup travaillé sur le côté esthétique de l'intérieur afin de ne pas avoir un résultat "too much", mais qui soit un peu dosé. Nous avons donc retenu une moquette dans une teinte qui calme un peu ce bleu, et choisi de garder une planche de bord noire, des dessus de portes noirs, un dessus de plage arrière noir comme cela se faisait historiquement chez Porsche. Nous avons ajouté un ciel de toit alcantara gris qui prend le pas sur le bleu et qui passe bien... Nous avons répondu à

son cahier des charges avec notre propre cahier des charges, c'est à dire en réalisant quelque chose de très harmonieux, de très propre et de très soigné sur l'exécution. »

Soucieuse d'éviter de conférer au projet un aspect trop "racing" et de rester au contraire dans une certaine élégance, l'équipe d'Art Restoration va longuement travailler avec un graphiste pour définir la couleur des jantes de 18 pouces, occasionnant de nombreux essais de couleurs avant que la teinte finale ne soit définie. Le graphiste va également travailler sur le design du bouclier avant, adaptation d'un modèle trouvé dans le commerce, notamment sur l'usage du noir pour en recouvrir certaines parties telles que la petite lame sous le bouclier avant ou l'extracteur à l'arrière. Autre souci de taille, l'homologation de la voiture pour le Luxembourg va nécessiter, pour des questions d'assurances, de stricts réajustements concernant les pièces initialement choisies. « On a sollicité le laboratoire technique d'homologation des véhicules, au Luxembourg, pour qu'il nous dise si certaines pièces que nous comptons monter étaient acceptées ou non. Par exemple, les phares que je souhaitais poser au départ

n'étaient pas homologués. Les jantes non plus n'avaient pas de certification. Les vitres, dans lesquelles nous avons percé un trou pour installer les rétroviseurs extérieurs, n'étaient pas conformes. J'ai dû en faire fabriquer de nouvelles par un spécialiste des vitres homologuées. » L'intégralité des travaux va être réalisée sur place grâce à la diversité des talents réunis dans l'équipe, sellier, motoriste, électricien, peintre, carrossier et enfin, remonteur de voiture. « C'est un métier que j'ai découvert, reconnaît Patrick Pugin. Le remontage de 911... L'assemblage est une partie essentielle qui m'avait échappé au début. C'est là que se révèle toute la qualité finale de l'auto, la façon dont sont assemblés tous ses éléments. »

D'autres restaurations de ce type verront-elles le jour ? Patrick Pugin n'a rien contre mais il sait aussi qu'on ne se lance pas à la légère dans un chantier de cette ampleur. « Un tel projet, ce sont 1300 heures de travail. C'est donc très chronophage. J'ai une 964 qui pourrait servir de base mais nous manquons de temps. Il y en aura d'autres, très probablement. L'idéal serait d'avoir en permanence un projet de ce type dans l'atelier. »



- 1 Ce rétroviseur a nécessité la fabrication d'une vitre spécifique.
- 2 L'aileron intègre une évocation de la "queue de canard" des Carrera RS.
- 3 Ce n'est pas qu'une fantaisie de photographe; le numéro de la place de parking rappelle les origines de cette 911.



3

LES CHOIX TECHNIQUES ONT ÉTÉ FAITS EN LIEN AVEC LE LABORATOIRE DES HOMOLOGATIONS DU LUXEMBOURG.

