

LA 912, APRÈS TRENTE-SIX MOIS DE TRAVAUX ET 25 000 € DE BUDGET POUR LES BONNES PIÈCES ET LA MAIN-D'OEUVRE. LA RESTAURATION TOUCHE À SA FIN.

PORSCHE 912

Quatre pattes et un canard!

On aurait pu appeler ce dossier « Les risques de l'achat en ligne d'une Porsche importée », mais ce n'est pas dans nos habitudes. En revanche, si l'homme de ce récit était primo-accédant pour ne pas dire novice, il n'est pas du genre à rebrousser chemin à mi-parcours. Plutôt bille en tête, à retrousser les manches et à susciter l'enthousiasme et l'adhésion dans son élan...

PAR DANIEL BULTINGAIRE - PHOTOS TOMA DE SAULIEU

Homme de défis, Nicolas Dubois l'est assurément. Élevé à l'exigence des métiers de bouche, il est associé depuis 1999 du label « Hôtels et Préférence » composé d'établissements 4 ou 5 étoiles dans plus de 150 lieux dans le monde. La marmite, c'est aussi une enfance au Mans et un papa sellier chez ssFacel Vega. Alors, forcément, notre truculent esthète en conserve les sensations et le goût, et quelque part dans sa tête, l'idée fixe d'avoir une ancienne à lui, un jour. Pour ses 40 ans, par exemple...

L'occasion s'était pourtant bien présentée, une première fois, il y a vingt ans. Le temps des vacances, pas des regrets. Une 912 à vendre à La Grande Motte, et la couleur de l'or pour à peine 10.000 balles! Sa future épouse avait dit non, alors... Il ne renonce pas, ni ne perd la tête... Quelques années plus tard, c'est, en revanche, l'usage temporaire de ses pieds qu'il perd. Il touche alors une prime d'assurance. L'occasion de concrétiser son rêve lui est enfin offerte. Cette

prime lui permet de se racheter un peu auprès de Madame, à qui la convalescence en a fait voir, et d'acquiescer une BMW 1200, car il faut bien remonter à cheval après une chute. Quant à son bon plaisir, ce sera avec des moyens limités, et pour la ligne, une 912, forcément... Et ça tombe bien parce que c'est la mal-aimée. Nicolas veut s'en faire l'ambassadeur et lui redonner sa dignité. De toute façon, il a déjà choisi. C'est Irish Green 6806 et Matching, ou rien! Sans budget pour un expert, il s'en remet aux dires du vendeur et remporte l'enchère d'un site bien connu, vers 2h30 d'une nuit de janvier 2012, où il réveille la maison pour annoncer la bonne nouvelle. En théorie, tout est pour le mieux: cette 912 SWB de 1967 est une première main, restée seize ans au fond d'un garage du New Jersey, soi-disant sans rouille et sans problèmes, avec son numéro moteur d'origine. Las! Notre homme va vite déchanter. Sans qu'il le sache encore, la douane US fait descendre la voiture du conteneur, en raison d'un poids excédant de 250 kilos celui de la carte grise, et la →



DEPUIS, LES JANTES D'ORIGINE DE 1968 ONT ÉTÉ SABLÉES ET RECHROMÉES. LA 912 SERA ACHÉVÉE POUR RÉTRMOBILE, VOUS POURREZ LA VOIR SUR LE STAND K018.

“Une 912 forcément... Ça tombe bien parce que c’est la mal-aimée, et Nicolas veut s’en faire l’ambassadeur et lui redonner ses lettres de noblesse.”



NICOLAS N'EST PAS PEU FIER DE LA RESTAURATION DE SA 912, LE RÉSULTAT EST À LA HAUTEUR DE SA PERSÉVÉRANCE.

→ dépouille autant que possible. Arrivée en France, son garage d'alors la met sur un pont, et lui, face à l'incroyable réalité : tous les dessous sont pourris, bouchés au béton plâtre. Quand on tape sous les planchers, des gravats tombent. Ce sera la compression façon César, ou la restauration dans les règles ! Rayez la mention inutile.

Allô, docteur ?

D'entrée, le budget explose, car non seulement le châssis, mais aussi le moteur et la boîte sont morts. Une année durant, il consacre ses week-ends au démontage et au ponçage, plutôt qu'à sa famille, pour rogner sur les dépenses en carrosserie. Le temps, aussi, de collecter un maximum d'informations et de pièces strictement d'origine, au point de devenir un amateur éclairé, ou d'avoir presque de quoi reconstruire une deuxième 912 ! Au bout de dix-huit mois et 25 000 euros de pièces et de main-d'œuvre, la restauration de la carrosserie est achevée avec un niveau de réparation acceptable. Toutefois, le moteur casse deux fois, et Nicolas n'a plus confiance. À la faveur du salon Automédon 2014 et d'une soirée en Normandie, il se rapproche d'un trio spécialiste des anglaises et des Mustang, qui au départ ne mange pas de

ce genre de brötchen ! Orfèvres sans être sectaires, ces messieurs d'Old Style Spirit, près de Fontainebleau, lui lancent néanmoins une invitation à passer les voir : « Elle fait un bruit de saucisse, ta caisse. » Le ton est donné. Et, effectivement, l'occasion se présente avec un dépannage sur l'A6, peu après. « On va te montrer que tous les garagistes ne sont pas des escrocs. » Florian, un ancien chef d'atelier mécanicien hélico, s'écrie d'épouvante devant le moulin. Tout est fait en dépit du bon sens. Le moteur ne possède pas tous ses joints, les Solex sont absents, sans même parler de la carburation mal réglée, les sièges de soupapes n'ont pas été rectifiés, et les segments se touchent... S'ils se rejoignent et ne peuvent plus se dilater, le risque est bien de « serrer le moteur ». Même la présentation d'ensemble est bâclée, les tôles et durites ont été au mieux recouvertes de blackson, voire remontrées sans nettoyage. Bref, l'ensemble ne fait pas bonne impression. Florian, qui n'a jamais touché une 912, mais connaît bien les VW refroidies par air, va reppssssrendre la mécanique de fond en comble. Les pièces sont calibrées et réusinées au besoin, les culasses et compressions contrôlées. Vous reprendrez bien un peu d'optimisation au passage ? Vilebrequin et arbre à cames préparés, →

ferdinand



“La douane fait décharger la voiture du conteneur en raison d'un poids excédant de 250 kilos celui des papiers. Et pour cause : les dessous sont pourris, bouchés au béton plâtre !”

pistons big bore 88,5 mm, pièces Porsche compétition, et carbus Weber pour que ça tourne rond. Des 90 ch du type 616/39 d'origine, on passe à 130, comme une 911 d'époque. Et avec la boîte 5 vitesses optionnelle, svp !

Un fervent ambassadeur

Ceux qui pensent la voiture achevée, ou notre homme du genre à s'acquitter de son dû sans s'être investi personnellement et totalement, vont en être pour leurs frais. Certains disent de lui – à moins que la formule ne lui appartienne – qu'il est un « épicurieux ». Il ajoute faire les choses avec « *bleasure* », contraction de business et plaisir... Entreprenant et homme d'échanges, il fédère et insuffle une dynamique autour de sa passion. C'est peut-être un des secrets, pour compter parmi les 100 managers d'influence en 2014*. À moins que ce ne soit la simplicité et l'humilité. À ses yeux, l'équipe d'OSS, encore formée d'Éric et de Serge, est composée de vrais puristes doublés d'artistes. Ils n'ont pas le temps pour le marketing, alors Nicolas s'en occupe comme eux de sa 912. Échange d'expertises, et de passion. La peinture non plus n'était pas irréprochable, mais quand OSS et Nicolas recommandent un carrossier perfection-

niste, qui œuvre sous enseigne tricolore, on demande à voir... Pour sa restauration, il avait besoin de sponsors. Alors, pourquoi ne pas faire appel à ses fournisseurs, s'il leur sert d'ambassadeur ? Cette idée de génie a germé en même temps que la construction d'un échange de confiance. Pour mettre en scène cette restauration aux yeux de tous, Nicolas s'est donc chargé pour ses partenaires de fournir un stand de 40 m² à Rétromobile 2016. La Porsche ne sera pas seule à présenter l'étendue des savoir-faire... Nicolas aussi, qui a invité tous les membres du 912 Club à venir prendre une coupe sur le K026. Des synergies... à la communauté.

L'effet papillon

Évidemment, aujourd'hui, quand il a besoin de quatre pneus neufs, ça se fait naturellement, de la même manière qu'il vous dit n'avoir jamais pensé faire un tel buzz. La 912 roule effectivement depuis trois mois et a déjà parcouru 5 000 km ; aussi, le moteur et la boîte viennent d'être vidangés. Le fervent passionné n'a eu de cesse de rechercher les pièces d'origine, comme les amortisseurs Bilstein : là, un écusson de capot de 1968 neuf ; ici, la trousse à outils. De se documenter, aussi. Il vante les →

1. LES CINQ COMPTEURS ÉTAIENT UNE OPTION SUR LA 912. COMME ICI D'ORIGINE, ELLES N'EN AVAIENT QUE TROIS, ÉCONOMIE OBLIGE.
2. LES VERSIONS AMÉRICAINES SONT RECONNAISSABLES À LEURS CERCLES DE PHARES CHROMÉS PLUS LARGES QUE LES VERSIONS EUROPÉENNES.
3. CETTE 912 DE 1967 EST UNE DES DERNIÈRES À CHÂSSIS COURT. L'EMPATTEMENT SERA AUGMENTÉ DE 57 MM EN COURS D'ANNÉE. EN TOUT, 30 300 EXEMPLAIRES DE CETTE PREMIÈRE SÉRIE SERONT PRODUITS JUSQU'EN 1969.

* Action commerciale, 13 août 2014.

ferdinand



1. UN QUATRE-CYLINDRES DE 912, DANS UN COMPARTIMENT MOTEUR DE 911, C'EST PRESQUE TROP DE PLACE. LE PLOP PLOP SOUTIRE DES SOURIRES AUX PASSANTS, ÉTRANGE ET INATTENDU.
2. TOUTES LES PIÈCES SONT MÉTHODIQUEMENT REMPLACÉES À L'ORIGINE, SI POSSIBLE D'ÉPOQUE. UNE VOITURE DE CONNAISSEUR AVERTI QUE L'ON ACHÈTE POUR SES QUALITÉS INTRINSÈQUES ET... SE FAIRE PLAISIR EN CONSERVANT SON PERMIS.
3. NICOLAS N'EST PAS DU GENRE À METTRE SOUS CLOCHE SA VOITURE. AVEC SON MOTEUR OPTIMISÉ, LA 912 EST AUSSI À L'AISE POUR ALLER CHERCHER LES CHAMPIGNONS QUE POUR APPUYER DESSUS!



“Quatre ans après, Nicolas poursuit toujours la restauration de sa 912 avec ses moyens, elle sera identique à l’origine, en 1967.”

→ 34959 exemplaires de 912, leur rôle commercial et leur meilleur équilibre, ou l'option cinq compteurs et le simili Havana de la sienne. Mais il se veut tout sauf un spéculateur. Il n'a pas d'autre voiture familiale. La 912 se vit aussi bien bouchons d'oreilles pour tout le monde au régime de croisière sur les liaisons que conjuguée au mode sylvestre pour la cueillette des champignons! Pour ne pas enfermer sa passion sous cloche, il faut la vivre et la partager... Son site, ma912.fr, il l'a fait lui-même, avec passion. Ainsi, quand il reçoit quatre jantes Fuchs, conservées pendant vingt ans dans un garage, c'est après s'être inscrit sur le Porsche Club of America, et parce que son initiative a touché leur propriétaire aussi ému que désintéressé. De même, sa participation au Luxembourg Grand Tour lui vaut un bouquet de remerciements du Club Porsche local... Il reçoit plusieurs mails de demandes de renseignement par semaine et intervient en conseil à l'achat, jugeant ici de l'authenticité d'une vitre de feux arrière, là de celle d'un pare-chocs. S'il parle de cluster de passionnés, c'est en homme de communi-

tion moderne. Il multiplie les sponsors, Belgom, Bachmann, Dekra, avec qui il enchaîne des expériences inoubliables. Avec Duffort Automobiles et la sortie circuit « ÉvèneMans », il a l'occasion de se retrouver chez lui et de tourner sur le Bugatti, l'accomplissement. Et au milieu des Jaguar... en 912 qui plus est! La fierté de partager avec le père et d'œuvrer pour la transmission du patrimoine et les bonnes causes, comme « Make a Wish », le Téléthon ou les Restos du cœur.

La boucle semble bouclée, encore plus quand la passion privée gagne la sphère professionnelle. Ainsi, Bernard Richard de BRM adore l'aventure et devient partenaire d'Hôtels et Préférence. S'est ainsi imposée l'idée d'orienter pour 2016 la communication événementielle autour de l'automobile ancienne, qui correspond bien à un certain art de vivre de la chaîne hôtelière. Le Paris Porsche Festival, le Rallye Eccentric de Knooke et le Rallye Megève-Saint-Tropez Classic font partie des étapes à venir. Ou la genèse d'un nouveau projet, loin de Porsche. Mais qui a dit que « rêve » s'écrivait au singulier? 🍄