



LA PASSION DE LA PERFECTION

AU FIL DES ANNÉES, DE NOMBREUSES ENTREPRISES SE SONT CRÉÉES AUTOUR DE LA MARQUE PORSCHE. D'UN CÔTÉ LES VENDEURS ET DE L'AUTRE, LES TECHNICIENS. CE MOIS-CI, NOUS VOUS EMMENONS À 45 MINUTES AU NORD DE LYON DANS UNE TOUTE NOUVELLE SOCIÉTÉ : GT SPORT. À SA TÊTE, PASCAL GERMAIN, UN PASSIONNÉ DE LA PREMIÈRE HEURE FORT D'UNE EXPÉRIENCE DE 13 ANS AU ROYAUME DE LA 911. VISITE.



EN SEULEMENT DEUX ANS, LA SOCIÉTÉ A SU S'IMPOSER DANS LE CŒUR DE TOUS LES PORSCHISTES.

Comme toutes les enseignes sérieuses au service de la marque de Stuttgart, GT Sport opte pour le raffinement. De l'extérieur, pas d'enseigne clinquante, pas de stickers douteux sur la façade. Un simple panneau annonce au visiteur qu'il est à la bonne adresse. Devant toujours, on sent que la rigueur est de mise. Une petite dizaine d'autos sont garées au millimètre. 993, 996 Turbo, Boxster ancienne et nouvelle génération... ici les clients laissent leur auto se faire chouchouter entre les mains expertes de Pascal Germain. Entretien courant, fiabilisation, travaux lourds, carrosserie, tous les services sont proposés. Une fois passé le hall d'accueil, on découvre un grand atelier digne d'un bloc opératoire. Les murs sont clairs, le sol parfaitement propre et les outils alignés au cordeau. De la mécanique allemande traitée à l'allemande. Quoi

de plus normal me direz-vous? Comme à l'extérieur, l'ambiance est à l'éclectisme. Boxster, 997, 993... le cœur de Pascal est assez grand pour toutes les Porsche. Même si l'outillage est de pointe et l'organisation rigoureuse, la société en est encore à ses débuts. Créée en 2011, elle tient à s'imposer dans le cœur des Porscheistes en alternative aux grandes concessions. On vient d'abord chez GT Sport pour que son auto reçoive un soin particulier réalisé par un vrai passionné, le tout en préservant la garantie constructeur. Autre particularité



01 Chez GT Sport, tout est certifié d'origine. Même l'huile.

02 Preuve du sérieux de GT Sport, la société a eu le droit au label « centre expert région » décerné par Mobil 1, l'huile officielle Porsche.





ATELIER D'UNE PROPRETÉ CLINIQUE, PASSION, GT SPORT SAIT CHOUCROUTER TOUTES LES PORSCHE.

01 De la simple vidange aux grosses interventions, GT Sport est présent à tous les niveaux.

02 Sobre, lumineux et parfaitement propre, l'atelier est digne d'un bloc opératoire.

03 911, Cayenne, le cœur de Pascal est assez grand pour toutes les Porsche.

de Pascal, la fiabilisation des moteurs Porsche de 1997 à 2005 (996/986/987/997). Couramment utilisée aux États-Unis depuis plusieurs années, cette technique permet de corriger le célèbre défaut (usure prématurée du roulement situé au bout de l'arbre intermédiaire) qui peut engendrer des casses moteurs. Un savoir-faire que notre hôte a appris en travaillant pendant plus de 13 ans en concession Porsche comme mécanicien puis chef d'atelier. Si GT Sport propose en permanence une vingtaine d'autos en dépôt-vente, ce n'est pas la priorité de Pascal. « C'est un vrai métier et ça prend beaucoup de temps. Je suis un technicien avant tout et je ne veux me consacrer qu'à la partie mécanique ». En moins de deux ans, son agenda se remplit d'ailleurs de plus en plus tôt et il réfléchit déjà à embaucher du personnel. Une petite entreprise qui ne connaît pas la crise... ■



01

02

03

RENCONTRE AVEC... PASCAL GERMAIN. Directeur de GT Sport



Pascal, parlez-nous de vos débuts chez Porsche.

J'ai eu envie de faire ce métier depuis que j'ai 14 ans. La mécanique en général m'intéressait beaucoup. CAP, BEP, mention complémentaire, j'ai commencé par un parcours classique jusqu'à mon bac pro que j'ai réalisé en alternance chez BMW. C'est là que j'ai été plongé dans la rigueur et la culture de la précision. Cette mentalité me correspondait bien. À la fin de mon service militaire, j'ai découvert que Porsche Lyon cherchait un mécanicien. C'était en 98. Je m'en souviens comme si c'était hier. Je me suis présenté à la concession, sans rendez-vous, et j'ai déposé mon CV. Quelques jours après, on m'a rappelé et j'ai été embauché. L'aventure durera 13 ans. J'ai commencé mécanicien à 23 ans et en 2006 je suis passé chef d'atelier dans la nouvelle concession Porsche Lyon nord.

C'est là que vous avez été piqué par le virus, j'imagine.

Complètement. L'environnement, l'état d'esprit, les clients... ce n'est vraiment pas une marque comme les autres. Les autos sortent uniquement quand il fait beau, elles sont avant tout dédiées au plaisir. On est dans le loisir mécanique et pas dans l'ambiance des garages multimarques.

2011, changement de cap, vous créez GT Sport. Qu'est-ce qui vous a poussé à voler de vos propres ailes ?

Voyant la quarantaine approcher, j'ai voulu me lancer seul. L'idée de devenir chef d'entreprise a toujours germé en moi. Il fallait simplement que je mûrisse avant de passer à l'acte. Pour autant, j'avais une idée bien précise de mon projet. Je ne voulais pas faire du « multimarques », je ne connaissais que Porsche. Et comme au nord de Lyon, il n'y avait pas d'indépendants spécialisés en la matière, j'y ai vu une vraie opportunité.

Aujourd'hui, vous êtes attachés principalement à la mécanique. Pensez-vous développer la partie vente de véhicules ?

J'ai en permanence une vingtaine de Porsche en dépôt-vente, mais ce n'est pas ce que je souhaite mettre en avant. C'est un vrai métier, ça prend beaucoup de temps. Le fait de m'y consacrer à plein temps ne serait pas raisonnable.

Au niveau de l'entretien, qu'est-ce qui vous différencie des concessions ?

Comme eux, je travaille avec des pièces 100% d'origine posées en première monte. J'ai également un partenariat avec Mobil 1, l'huile moteur utilisée en usine. Dernièrement, ils ont fait de GT Sport le « centre expert région ». Ça m'apporte une communication supplémentaire et ça rassure le client de voir un garage qui a de telles distinctions. Bien évidemment, les véhicules sont révisés selon le strict cahier des charges Porsche ce qui permet de préserver la garantie constructeur.

Comment êtes-vous devenu une alternative aux concessions ?

J'ai 60% de modèles récents et 40% d'anciens (jusqu'à la 993), contrairement aux enseignes qui travaillent principalement sur des autos de moins de 4 ans. La proximité joue un rôle déterminant, comme le prix des révisions...

Pouvez-vous nous donner des exemples de tarifs ?

Tout dépend des autos. Je propose des forfaits entretien et réparations adaptés à chaque modèle de Porsche, ancienne ou récente.

Parlez-nous d'une de vos spécialités, la fiabilisation des moteurs.

Chez Porsche, à partir du modèle 996, il y a un roulement au bout de l'arbre intermédiaire avec un palier qui vient le fixer au moteur. Il s'est avéré qu'avec le temps, ce roulement s'use, les billes cassent, comme la fixation du palier. L'arbre intermédiaire se met alors en travers ce qui débouche souvent sur un échange standard du moteur allant de 13 000 à 17 000 € selon les modèles. La raison est simple, ce roulement est graissé à vie, enfermé (on ne peut donc pas le lubrifier dans le temps) et tourne aussi vite que le moteur. Au bout de 15 ans, par exemple, ce système montre des signes de faiblesse. Il aurait fallu qu'il soit lubrifié directement par le moteur. Pour pallier cette défaillance, je propose un kit qui vient des États-Unis, testé et éprouvé sur bon nombre de Porsche. En enlevant la boîte de vitesses, l'embrayage et le volant moteur, on a accès à ce palier. On change alors le roulement pour un modèle à bille céramique qui est lubrifié par le moteur. Bien évidemment, on remplace dans la foulée l'axe et le palier pour les renforcer. Grâce à cette solution, on supprime l'épée de Damoclès qui plane sur les moteurs Porsche de 1997 à 2005.

Tout a été résolu à partir de 2006 ?

À partir de cette date, on a un roulement et un axe renforcé, donc plus de sécurité.

Preuve du sérieux de Pascal Germain, son planning est systématiquement plein un mois à l'avance.

