

AUTO EXPRESS

Les petites
polluent aussi

ÉCOLOGIE
L'adage «plus une voiture est rikiki, moins elle pollue» n'est plus à prendre pour argent comptant. C'est ce que révèle le dernier top 10 des automobiles les plus écologiques, publié hier par l'Association Transports et Environnement (ATE), qui place des modèles de classe moyenne dans le club des autos les moins polluantes. Le moteur hybride (électrique et essence) tient toujours la tête du classement (et des prix!) avec la **Prius 2e génération de Toyota** (37 900 fr. prix catalogue), devant deux modèles «traditionnels»: les **Cuore de Daihatsu** (11 990 fr. et 14 850 fr.). Suivent l'**Opel Corsa 1.0 Eco** (16 950 fr.) et la **Toyota Yaris 1.0 Linea Eco** (15 950 fr.). Le deuxième modèle hybride du test, la **Honda Civic 1.4 IMA** (31 000 fr.), occupe le 6e rang, devant la **Toyota Yaris 1.0** (15 300 fr.), deux **Opel** (l'**Astra 1.6 CNG** au gaz naturel à 28 750 fr. et la **Corsa 1.0 Twinport** à 15 450 fr.).
Vient enfin la **Toyota Yaris 1.3** (18 650 fr.).
Jean Ellgass

SITE INTERNET

www.ecomobiliste.ch

PUB

Courroie grinçante

Entendez-vous des grincements en provenance du compartiment moteur après le démarrage à froid? Cela signifie que la tension de votre courroie n'est pas correcte, ce qui peut, à moyen terme, provoquer sa rupture. Les conséquences varient d'un type de moteur à l'autre, mais peuvent aller jusqu'à des dommages irréparables. Faites donc vérifier la tension de la courroie par votre partenaire **AUTOFIL**.

Votre garantie indépendante.
www.motif.ch
garantie et professionnalisme, avec plaisir.

RÊVE Un carrossier de Cossonay a construit sa propre

supercar. Le rêve d'une vie

La belle qui ne sera pas au Salon

LONGUE HALEINE Il a fallu cinq ans à Jean-Pierre Pidoux pour venir à bout du chantier

Texte: Michel Busset
Photos: Sabine Papilloud

Il faut toujours se méfier des apparences. Une banale porte de garage peut fort bien cacher une caverne d'Ali Baba... Jean-Pierre Pidoux, carrossier de son état à Cossonay, dans le canton de Vaud, soulève ladite porte avec une lenteur calculée. Sans doute pour que le pur-sang, par définition délicat, ne se réveille pas en sursaut...

Pas de petit cheval cabré sur le capot, pas de taureau non plus... S'agirait-il, peut-être, d'une McLaren F1? Ou plutôt d'une Sauber du Mans transformée pour la route? Jean-Pierre Pidoux, habitué à ce genre d'interrogation, s'amuse: «Ces questions, je ne les ai pas entendues qu'une fois... Et j'en ai vu, des pères, ou des grands-pères, comme empruntés au moment de formuler une réponse.»

Un seul indice, en fait, peut mettre sur la piste: les inscriptions «JPP» figurant au centre des jantes. «JPP» comme Jean-Pierre Pidoux. Cette voiture, pardon, cette supercar, c'est, sinon l'histoire d'une vie, du moins le rêve réalisé d'un homme.

«J'ai la passion de l'automobile, de mon métier, et former la tôle est pour moi un plaisir toujours renouvelé, explique-t-il. L'occasion m'a souvent été donnée, en travaillant sur des voitures de collection, de franchir les limites de la simple réparation. Parfois, il fallait reconstruire la moitié de la voiture, refaire des pièces introuvables. Mais je voulais aller plus loin encore: créer ma propre automobile.»

Son idée première, c'est de se procurer un V12 Mercedes et de l'emballer à sa manière. Mais, lucide, il se sait carrossier et non ingénieur. Il va donc choisir une voie un peu moins difficile. «Je suis finalement parti d'une voiture existante, en l'occurrence une voiture de sport qui avait été totalement démolie dans un accident. Les problèmes liés aux suspensions et à la ligne d'échappement, entre autres, étaient ainsi résolus. Il ne restait plus qu'à construire le

châssis, puis à l'habiller...»

Un travail de cinq années, meublées, alternativement, de périodes d'euphorie et de découragement. «Cette voiture m'a mangé tous mes loisirs et il est arrivé que mon épouse en prenne ombrage... poursuit-il. Le

«Cette voiture m'a mangé tous mes loisirs et il est arrivé que mon épouse en prenne ombrage...»

Jean-Pierre Pidoux

châssis est de conception tubulaire et, avant de m'attaquer à la carrosserie, j'ai réalisé une maquette en bois. N'étant pas familial, doux euphémisme, du travail sur ordinateur, et encore moins de la modélisation en 3D, c'était la meilleure façon pour moi de voir si la voiture était bien équilibrée ou pas, de juger de sa symétrie. Car je n'ai pas fait de dessin précis de la carrosserie, ni de ses cotes, tout au plus des esquisses. En fait,

cette ligne, dont je ne cache pas qu'elle a trouvé son inspiration dans la Sauber C9 du Mans, je l'avais dans ma tête, depuis longtemps...»

Jean-Pierre Pidoux prend un peu de recul, physiquement parlant, et lâche, comme pour lui-même: «C'est la poupe que je préfère.» Mais sa vraie satisfaction, c'est d'avoir touché au but. «Se lancer dans une telle aventure, c'est relativement facile. Un peu moins d'en venir à bout... Les portes en élytre m'ont donné du fil à retordre, et je ne vous raconte pas le travail pour couler le vitrage. Quant au capot arrière...»

Pas à vendre

La «JPP» n'est ni à vendre ni appelée à avoir une descendance. Ne demandez pas non plus à Jean-Pierre Pidoux à quelle vitesse elle peut filer – il ne l'a jamais poussée à son maxi –, ni combien elle consomme. Il s'en moque. La «JPP» ne sera pas non plus au Salon de Genève qui ouvre demain. «J'aurais pu la prêter à un accessoiriste. Mais j'ai finalement un rapport assez égoïste avec cette voiture. Quand on réalise un rêve, c'est pour soi, pas pour les autres.»



JEAN-PIERRE PIDOUX Au volant de sa supercar.



SOBRIÉTÉ Le tableau de bord de la «JPP».



LE CAPOT ARRIÈRE Il a demandé un gros travail.



PORTES EN ÉLYTRE Un petit air de Mercedes 300 SL.



LE CHÂSSIS En tube d'acier.



MAQUETTE Réalisée en bois, plus précisément en aggloméré.



UNIQUE Cette voiture «made in Cossonay» n'aura jamais ni sœur ni descendance.