

MAGAZINE

Le Rodin de la carrosserie

Son rêve de gosse, Jean-Pierre Pidoux l'a réalisé de ses propres mains. Véritable virtuose de la tôle, ce carrossier de Cossonay a dessiné puis façonné sa voiture pièce par pièce. Lever de rideau...

NATHALIE BALMAT

Cinq ans de tôle, ça ressemble au titre d'un mauvais film, direz-vous. Mais vous n'y pensez pas! C'est le temps que Jean-Pierre Pidoux, 55 ans, a mis pour mener à bien un projet des plus extraordinaires! La naissance d'un prototype, issu de son imagination et réalisé à la sueur de son front: la JPP 2. Il nous parle d'une aventure qui ne sera sans doute pas la dernière!

■ RA: D'où vous est venue cette idée folle?

Jean-Pierre Pidoux: C'est un rêve d'enfant et puis acheter une Ferrari ou une Porsche, c'est trop facile! Vous mettez l'argent sur la table et elle est à vous. Je voulais avoir le plaisir de fabriquer moi-même la voiture de mes rêves, pas à pas, en tâtonnant, en réfléchissant afin de vraiment ressentir ce que c'est de posséder un tel bijou.

■ Comment a débuté cette aventure?

Il faut dire que pour m'amuser, j'avais déjà réalisé trois modèles réduits pour mes enfants, dont un spider qui avait le moteur du vélomoteur de la grand-mère... Et puis un jour, je suis tombé sur l'épave d'une voiture de sport italienne. Le conducteur l'avait littéralement enroulée autour d'un poteau. J'ai récupéré le moteur, les suspensions et la partie électrique. C'est en fait la base de mon prototype. Ensuite, j'ai joué les designers et, sur la base de mes esquisses, j'ai mis 6 mois pour fabriquer une maquette en bois à l'échelle 1:1. Durant cette première étape, j'ai modifié les formes de la maquette jusqu'à ce qu'elle me plaise vraiment. En fait, j'ai essayé de concrétiser une idée qui mûrissait dans ma tête depuis des années.

■ Et après?

Je me suis attaqué à la fabrication du châssis puis à la carrosserie que j'ai entièrement façonnée à la main. En résumé, ça a été une succession de problèmes auxquels il fallait trouver des solutions! J'ai eu énormément de plaisir à ce petit jeu-là, comme lorsqu'il a fallu fabriquer des outils spécialement pour certaines pièces. J'ai aussi passé par diffé-

rentes phases à la recherche d'éléments pour compléter mon puzzle. Par exemple, j'ai eu ma période phares, ma période poignées de porte où je scrutais toutes les voitures susceptibles de posséder la pièce qui s'adapterait le mieux à mon projet. Pour terminer, je me suis attaqué à l'intérieur jusqu'au tableau de bord que j'ai moulé moi-même. Quant aux jantes, elles ont été spécialement usinées pour moi. Comme je suis très pointilleux, j'ai passé énormément de temps à fignoler des détails. Par exemple, il m'a fallu plus de 300 heures pour mettre au point le concept, fabriquer et ajuster la première porte papillon.

■ Fabriquer une voiture pièce par pièce, ce n'est pas de tout repos! Quel a été votre fil rouge?

J'ai recherché une harmonie à mon goût. Cette voiture est en fait un mélange de tout ce qu'on voit actuellement car je n'ai pas la prétention de créer de nouvelles formes.

■ Oui mais vous avez bien eu un modèle? Une voiture qui vous a marqué et que vous admirez?

Oui, la Sauber Mercedes C9. Je me suis inspiré de son cockpit que j'ai agrandi et de son style «goutte d'eau» qui me plaît beaucoup. En fait, je voulais une voiture qui roule et qui me plaise. Mais je dois dire que celle-ci m'intéresse moins car je pense déjà à la prochaine... J'ai tout ça dans ma tête et je peux vous dire que ça travaille.

■ Ah bon? Et à quoi ressemblera cette nouvelle création?

Ce sera une voiture des années 1930, dans le style d'une Bugatti ou d'une Delahaye. A cette époque, les carrossiers adoraient les arrondis et moi je m'éclate quand il y a beaucoup de tôle à taper. Elle aura un long capot et de grandes ailes mais ce ne sera en tout cas pas un spider! Autant un joli toit qu'un cabriolet qui est moche quand il est fermé. Avec l'expérience que j'ai acquise, ça ira sans doute plus vite et je devrais avoir moins de problèmes lors de certaines étapes. Je sais déjà comment je vais m'y prendre avec certaines parties.

■ Avez-vous pensé à vendre votre JPP 2?

J'aurais mal au ventre si je la vendais. Ce serait trop facile que quelqu'un me l'achète au prix fort pour s'en laisser après quelques mois. Il ne l'apprécierait pas à sa juste valeur. J'ai quand-même bossé 5 ans dessus! Non, elle n'est pas à vendre car elle n'a pas de prix. Je la sors seulement en été et



Après 5 années de travail de longue haleine, semées de doutes et d'embûches, la JPP 2 est née. Un vrai bijou!

Fiche technique

Moteur

8 cylindres en V à 90°, central arrière en position longitudinale, 3405 cm³ de cylindrée, bloc moteur et culasse en alliage d'aluminium, parois des cylindres en nikasil, vilebrequin à 5 paliers et 4 manetons calés à 180°, injection Bosch monotronic M2.5, carter sec, radiateur latéral.

Transmission

Boîte-pont-embrayage 5 rapports, disposition transversale, embrayage bidisque à sec avec autobloquant à 40%.

Châssis

Tubulaire renforcé de panneaux sandwich collés.

Carrosserie, poids

En tôle d'acier de 0,8 mm d'épaisseur, entièrement emboutie à la main, poids 1580 kg.

Suspensions

AV et AR à roues indépendantes par tri-

angles superposés en acier soudés, combiné ressort hélicoïdal/amortisseurs télescopiques à gaz, stabilisateurs antiroulis.

Direction

A crémaillère.

Freins

4 disques ventilés, commande hydraulique à double circuit avec assistance et antiblocage ATE.

Roues

AV 8x17"

AR 10x18"

Pneus

AV 215-45 ZR 17

AR 255-45 ZR 18

Dimensions

Longueur 4210 mm, largeur 1980 mm, hauteur 1120 mm, empattement 2550 mm.

Performances

340 ch à 7500 tr/min.

suis aux petits soins avec car je sais combien coûte une réparation sur ce type d'engin...

■ Vous êtes une sorte de professeur Tourneval de la carrosserie. Est-ce que cela a changé quelque chose pour vous et pour votre entreprise familiale?

Pour moi, non, mais nous avons plus de clients qui viennent



Le rêve couché sur papier ou les premières esquisses de la JPP 2.

pour restaurer leurs anciennes voitures de haut de gamme.

■ Comment voyez-vous ça, plus personnellement?

J'exerce mon métier de carrossier sur deux niveaux. Il y a l'alimentaire, c'est-à-dire la carrosserie traditionnelle et le plaisir, soit la restauration. C'est marrant car à 25 ans, je détestais les oldtimers mais maintenant, j'adore leur redonner leur beauté d'antan!

■ Que pensez-vous du tuning?

Je n'aime pas vraiment. Les voitures transformées sont souvent trop chargées, c'est à celui qui en fait le plus. Il faut un minimum de goût et d'élégance!

Ça doit être une question de génération...

■ Le polyester, ça ne vous tente pas?

Non, rien ne vaut une bonne tôle à travailler: c'est une matière noble qui vieillit très bien et qui reste impeccable. Le polyester, ce n'est pas de la carrosserie!

■ Comment voyez-vous le futur?

Je veux essayer de transmettre ce savoir-faire et d'aller au bout de ce que j'aimerais encore réaliser...

Carrosserie Pidoux, rte de la Sarraz, Cossonay. Tél. 021 861 16 11 ou fax 021 861 21 02. Internet: www.carrosseriepidoux.ch



Après le design, Jean-Pierre Pidoux s'est mué en menuisier pour réaliser une maquette en bois au 1:1.



La bête prend forme: vue arrière de ses entrailles proéminentes. Le ramage vaudra le plumage!