

NOUVEL ÉCRIN POUR BIJOUX D'EXCEPTION

Le plus capé des carrossiers français méritait un atelier à la hauteur de son savoir-faire. Zones aluminium, mécanique, peinture... rien n'a été refusé à la carrosserie Lecoq, installée en banlieue parisienne dans des locaux flambant neufs.

Par Guy L'Hospital



Photos Christian Martin



Les vieilles gloires ne meurent jamais. Pourtant, en 2007, la carrosserie fondée par André Lecoq a bien failli tomber aux oubliettes. Le dernier coup de marteau d'une salle d'enchères, attribuant il y a quelques années nom et affaire à Max Alunni, a sonné comme une renaissance.

Ce tôleier de formation, qui a fait la première partie de sa carrière sur la Côte d'Azur, réalise un rêve d'enfant : *"Je me suis installé à Paris, pendant quelque temps, j'ai pu côtoyer André Lecoq, qui m'a appris tellement de choses. Cela restera un moment important de ma vie."* Depuis, le plus célèbre des carrossiers français s'en est allé, mais son ombre plane encore. Même ici, à Bezons, en banlieue ouest de Paris, dans des locaux flambant neufs aux antipodes de ce qu'était le garage de Saint-Ouen, organisé en sous-sols et demi-étages, qu'il a animé pendant tant d'années.

Tôleiers-formeurs, peintres, mécaniciens ont fait le déplacement, les savoir-faire aussi. Pour Max Alunni, il fallait impérativement faire cet investissement [ndlr : plus de 1 million d'euros]. À Saint-Ouen, il y avait le bijou, mais pas l'écrin. À Bezons, c'est à peine s'il ne faut pas mettre des patins avant d'entrer. L'atelier de restauration reste central, clair, avec les outils de formage regroupés à l'extrémité. Les voitures sont démontées,



1



2

1- De retour de peinture, cette Type E retrouve sa mécanique. La restauration tire à sa fin. 2- Chez Lecoq, la râpe est le meilleur outil pour obtenir une planéité parfaite. 3- Il faut savoir tout faire, y compris travailler le polyester.



ICI, LES TÔLIERS TRAVAILLENT ENCORE L'ÉTAIN AU CHALUMEAU. À L'ANCIENNE!

décapées, les moteurs acheminés jusqu'au petit atelier du motoriste. François vient de chez Alfa Romeo, une bonne école. *“Lorsque c'est nécessaire, je désosse le moteur complètement. Pour faire cela, il faut beaucoup d'ordre”*, avoue François dans son antre. Mais l'homme de l'art qui ne pouvait auparavant que compter sur sa mémoire reconnaît que les opérations sont plus simples aujourd'hui, grâce aux appareils photo numériques. *“Des types comme François, on n'en trouve plus, il n'y a même plus de formation de motoriste”*, précise Jean-Luc Bois, un ancien de chez Ferrari, aujourd'hui directeur de la carrosserie Lecoq. Et de poursuivre: *“Avec Max, on a mis en place une règle simple pour permettre la transmission du savoir: aux côtés de chaque ancien, un jeune en formation. C'est vrai pour la mécanique comme pour la carrosserie.”*

Ici, les tôliers travaillent encore à l'étain. Ils ont de l'or dans les mains. Ils peuvent remettre en forme n'importe quelle partie d'une carrosserie, qu'il s'agisse d'un évasé ou d'un embouti. Lorsque la pièce est rongée par la corrosion, ils en fabriquent une nouvelle et l'assemblent en utilisant un chalumeau oxyacétylénique. À l'ancienne. Dans cette entreprise, pas question de compter les heures. Chacun a son rythme, seul le résultat compte. Et lorsque la voiture passe en peinture, il n'y a pratiquement plus de défauts à rattraper. Le plus souvent, c'est la méthode du poli-lustré qui est utilisée, la seule capable de redonner de la profondeur à des teintes opaques. C'est à cette étape qu'anciennes et modernes

→



1- Les mécanos profitent des meilleurs outils de diagnostic. Reste que pour travailler sur une Testarossa, il faut conserver une bonne oreille. 2- Lecoq est l'une des rares carrosseries à avoir l'agrément Ferrari.

1

Le vocabulaire du tôlier-formeur

CHAUFFES DE RETRAIT

Il s'agit de porter la tôle au rouge cerise à l'aide d'un chalumeau sur la surface d'une pièce de monnaie, de planer et refroidir instantanément. Ce qui permet de rétreindre la tôle pour faciliter la remise en forme.

EMBOUTI

Pièce incurvée dont les bords tendent à se rapprocher du centre. On l'obtient par martelage sur une pièce de forme puis planage. Exemple d'un bel embouti: une aile avant de 911.

ÉVASÉ

Pièce incurvée réalisée par martelage et planage, dont les bords tendent à s'éloigner du centre. Exemple d'un bel évasé: aile de Citroën Traction.

FINITION À L'ÉTAIN

Avant d'utiliser le mastic polyester de remplissage, tous les carrossiers employaient l'étain pour la finition d'un planage ou pour recouvrir une soudure. La méthode est assez simple. On fait fondre l'étain comme une bougie sur la zone définie puis on se sert d'une râpe pour obtenir une surface parfaitement plane.

MARTINET

Marteau pneumatique permettant de former les tôles beaucoup plus rapidement qu'à la main.



2



1

1- Le meilleur travail est obtenu de cette manière : la caisse est mise à nue, préparée sur une table et peinte indépendamment, à l'ancienne. 2- Une restauration complète peut réserver de très mauvaises surprises et demander un supplément de temps et d'argent. 3- Le métier de motoriste ne s'apprend plus. Sauf chez Lecoq.



2

VOITURES D'ÉPOQUE ET SPORTIVES PROFITENT D'UN ATELIER DISTINCT.

se rejoignent. Ferrari, Jaguar ou encore Tesla ont dorénavant leur propre atelier. L'aile gauche du bâtiment leur est dédiée. Diagnostic mécanique, passage au marbre, zone aluminium... l'outillage permet d'entreprendre n'importe quelle opération, même la plus pointue. Pour Max Alunni, "associer le nom de Lecoq à la réparation des voitures de luxe est essentiel. Très vite, après Ferrari, nous avons eu l'agrément de Jaguar/Land Rover, plus récemment de Tesla. Pour intervenir sur ce type de modèles, il faut un outillage dernier cri et être au fait des ultimes évolutions du métier. Et ça va très vite aujourd'hui !" Avant d'entrer en cabine, toutes les voitures, qu'elles se déplacent sur leurs roues ou sur un cric rouleur, passent par les zones de préparation. À aucun moment elles ne doivent faire demi-tour. Avant ou après remontage, elles rentrent dans des tunnels "néons", les mêmes que l'on trouve en sortie de chaîne des usines de production. Avec ce type de matériel, le moindre défaut se remarque au premier coup d'œil.

Faire cohabiter la restauration avec la carrosserie traditionnelle haut de gamme n'est pas très naturel. Pour Jean-Luc Bois, "ce mélange reste un axe essentiel de la stratégie de développement de Lecoq, bien que ces deux métiers soient très différents. Dans un cas, il faut maîtriser les technologies les plus innovantes, liées souvent à l'électronique ; dans l'autre, il faut savoir apprécier l'histoire d'une voiture et remettre au goût du jour les méthodes les plus traditionnelles." Au fond, les clients sont souvent les mêmes, animés par une passion commune : l'automobile d'exception. ■



1

2

1- Parmi les outils du tôlier, un briquet pour allumer le chalumeau. 2- Cette Aston DBS va bientôt recevoir son pare-chocs. La livraison n'aura lieu qu'après essai. 3- Dans l'atelier des véhicules d'époque, le temps passé n'a aucune importance, seul le résultat final compte.



3



3