

NUMÉRO 1 | PRINTEMPS 2018

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI



NOUVEAU

488 PISTA Premier essai !

Les GT Ferrari de légende

De la Daytona à la Superfast, au volant de la lignée



F40 VS 288 GTO

Les supercars turbo
face à face

PORTOFINO

La star de l'été
passée au crible

MONACO

Week-end glamour
en 812 Superfast

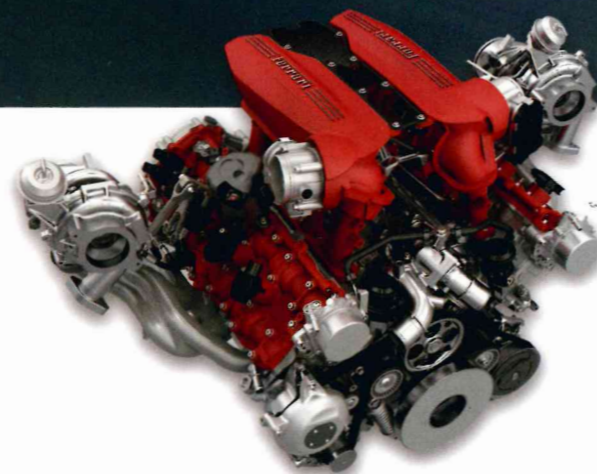
L 16695 - 1 - F: 7,95 € - RD





FERRARI V8 TURBO SACRÉ MEILLEUR MOTEUR DU MONDE UNE NOUVELLE FOIS.

Pour la 2^e année consécutive, le moteur Ferrari V8 turbo-compressé a recueilli les plus grands honneurs de l'année et a été récompensé lors de la cérémonie *International engine of the year* pour les moteurs d'exception. Grâce à son rendement et ses performances exceptionnelles, le V8 devient une nouvelle référence pour les moteurs turbo-compressés. Son étonnante palette de solutions d'ingénierie équipe aujourd'hui 2 des modèles phares de la marque au cheval cabré : la 488GTB, le 488Spider. Le réseau officiel des concessionnaires Ferrari vous invite à les découvrir sans plus tarder dans ses showrooms.



Paris
Charles Pozzi
Tél : 01 47 39 96 50
anne-charlotte.palisse@charles-pozzi.fr

Cannes
Ferrari Cannes
Tél : 04 93 45 04 50
bryanl@alghassanmotors.com

Lyon
Gauduel
Tél : 04 78 35 14 00
s.albregue@gauduel.fr

Strasbourg
Modena Motors
Tél : 03 89 31 19 19
n.canonica@modena-motors.fr

Toulouse
Modena Sport
Tél : 05 61 54 14 14
alincetto@modena-sport.fr

Bordeaux
Palau
Tél : 05 57 92 01 92
elodierainon@groupe-palau.com

Monaco
Scuderia Monte-Carlo
Tél : (+377) 97 97 38 38
s.gasperini@scuderia-montecarlo.com

Bezons
Lecoq Paris
SAV et Carrosserie Officielle
uniquement - Tél : 01 34 11 34 11
carrosserie@lecoq-paris.com

Mandelieu
Lecoq Riviera
Carrosserie Officielle uniquement
Tél : 04 92 46 02 02 - 04 93 93 87 32
carrosserie@lecoq-riviera.com

Monaco
Monaco Motors
SAV uniquement
Tél : 00 377 97 97 88 00
ferrari@ets-cavallari.mc

Le Mans
Charles Pozzi Le Mans
SAV uniquement
Tél : 02 43 14 62 70
contact.lemans@charles-pozzi.fr

Bayonne
Imola - SAV uniquement
Tél : 05 59 42 46 46
contact@gapimotors.com

Mulhouse
Modena Motors - SAV uniquement
Tél : 03 89 31 19 19
info@modena-motors.fr

La Roche sur Yon
Trident SA - SAV uniquement
Tél : 02 51 24 43 85
contact@guenant-trident.com



Ferrari.com

SOMMAIRE

Printemps 2018



Bolletino

8 Dossier spécial 488 Pista

Au volant du nouveau missile de Fiorano, la technique, la lignée et les confidences de ses créateurs

22 News Pirelli Stelvio Corsa Un nouveau pneu réservé à la 250 GTO

24 Evènements Padre Figlio et 500 Ferrari contre le cancer Le meilleur des évènements à venir à vivre au volant de votre Ferrari



Reportages

30 En couverture De la Daytona à la Superfast Nous avons réuni les meilleures GT des 50 dernières années, dont la Superfast de 800 ch

48 Les grands moteurs Le V12 de la Daytona Plongée dans les entrailles de la meilleure évolution du V12 Colombo

56 Les grandes courses Les 24H du Mans 1965 Du suspens, de l'intrigue... Et l'une des victoires de Ferrari les plus imprévues

64 Premier essai Portofino La remplaçante de la California est-elle une nouvelle voiture ou une évolution ?

72 Match 288 GTO contre F40 Bien avant la mode actuelle du turbo, Ferrari a créé ces deux légendes



La Vita Rossa

86 Roadtrip Un week-end à Monaco À la découverte des secrets de la Principauté en 812 Superfast

100 L'interview Gautier Rossignol Un passionné de Ferrari veille sur le département automobile de la maison de ventes Aguttes

104 Objets de désir Horlogerie, beaux objets et shopping Ferrari C'est le moment de se faire plaisir



Autofficina

112 Le spécialiste Carrosserie Lecoq L'expert de l'aluminium structurel nous ouvre ses portes

118 Ma Ferrari La 512 BB de Mathieu Et si rouler en supercar Ferrari était plus simple qu'on ne l'imagine ?

120 Guide d'achat 550 Maranello Tout savoir avant d'acheter l'une des meilleures Ferrari de l'histoire

128 Marché Pépite d'or Un trésor des débuts de la Scuderia bientôt en vente

130 La Ferrari oubliée GG50 Le cadeau d'anniversaire de Giorgetto Giugiaro

Edito

Bienvenue chez vous



VOUS TENEZ entre vos mains le premier numéro d'Enzo et si vous l'avez feuilleté, c'est sans doute parce que votre cœur bat un peu plus fort à l'évocation du nom Ferrari.

Ce magazine, nous l'avons pensé pour tous les Ferraristi, des amoureux de la marque à ceux qui

possèdent un bolide au Cheval Cabré dans leur garage. Comme une LaFerrari, il est un peu hybride, à mi-chemin entre presse automobile et art de vivre, parce que nous pensons qu'en plus de s'intéresser à l'objet automobile, le passionné aime aussi à savoir où il pourrait voyager avec sa voiture et se régaler des anecdotes de ses pairs.

Dans ce numéro, nous avons essayé en exclusivité la nouvelle et explosive 488 Pista. Nous avons pu parler avec ses concepteurs, qui nous en ont dévoilé les secrets les plus intimes.

Pour célébrer son 50e anniversaire, nous avons conduit la Daytona en compagnie de ses descendantes à moteur avant. Nous avons pris le volant de la nouvelle Portofino, mais aussi de la 288 GTO et de la F40, pour vous proposer un duel au sommet.

Notre rubrique "La Vita Rossa" vous fait partager l'expérience Ferrari, avec une escapade à Monaco au volant de la 812 Superfast, sur la trace du plus beau des Grand-Prix. Et si vous avez la chance d'être propriétaire - ou futur propriétaire - d'une Ferrari, rendez-vous dans nos pages "Autofficina" pour découvrir nos meilleures adresses de spécialistes, les conseils des propriétaires, des guides d'achat et les tendances du marché de la collection.

Je vous souhaite une excellente lecture et j'espère qu'en feuilletant ce numéro d'Enzo, vous vous sentirez un peu comme chez vous.

Yan-Alexandre Damasiewicz

Rédacteur en chef

Le prochain numéro d'Enzo sera en vente le 25 juillet 2018. **Pour vous abonner**, rendez-vous en page 129

Enzo

LA PASSION ET L'ART DE VIVRE FERRARI

EDITEUR

Enzo est une publication coéditée par NG Presse, RCS Lyon 494 501 430, SARL au capital de 120 000 euros. 3 avenue du Maréchal Foch 69006 Lyon. email: courrier@enzomagazine.fr

N°ISSN : en cours

Distribution : MLP

RÉDACTION

Directeur de la publication

Nicolas Gourdol

Rédacteur en chef

Yan-Alexandre Damasiewicz

Secrétaire de rédaction **Guillaume Falourd**

Directeur artistique **José Vilela**

Chef de fabrication **José Vilela**

Contributeurs

John Barker, Chris Bietzk, Andrew Frankel, Patrick Garcia, Robert Louis Momine, Ivan Ostroff, Cédric Pinatel, John Simister, Peter Tomalin

Photographes

Tim Andrew, Gus Gregory, Malcolm Griffiths, Denis Meunier, Yannick Parrot, Dean Smith

Illustrateur édito

Rémi Jacquinet

ABONNEMENTS

email: abonnements@enzomagazine.fr

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ

Enzo est régi par NG Presse, 3 avenue du Maréchal Foch 69006 Lyon

Directeur commercial

Nicolas Gourdol

04 78 89 68 51

regie@ngpresse.fr

SERVICE DES VENTES

Christelle Pierre

cpierre@hommell.com

Imprimé en Belgique par Corelio Printing, 30 allée de la Recherche, B-170 Bruxelles.

NG PRESSE

Enzo est un magazine indépendant coédité par Dennis Publishing Ltd et NG Presse, qui reconnaît que les marques et le logo de Ferrari sont la propriété intellectuelle de Ferrari S.p.A. L'éditeur fait tout son possible

pour s'assurer que les contenus sont conformes. La reproduction, même partielle, des articles et illustrations parus dans Enzo est interdite. L'éditeur décline toute responsabilité quant au contenu des informations publiées dans ce numéro.



ENZO est publié sous licence de Dennis Publishing Limited, Royaume-Uni. Tous les droits concernant le matériel sous licence appartiennent à Dennis Publishing ou à Felix Dennis. Ce matériel ne peut faire l'objet de reproduction totale ou partielle sans leur autorisation écrite préalable.

ENZO is published under license of Dennis Publishing Limited, united Kingdom. All rights in the licensed material belong to either Dennis Publishing or Felix Dennis and may not be reproduced, whether in whole or in part, without their prior written consent. ENZO is a registered Trademark of Felix Dennis



CARROSSERIES OFFICIELLES FERRARI

Carrosserie Lecoq

Carrosseries Aluminium en Régions Île de France & Provence Alpes Côte d'Azur

- Carrosseries Aluminium agréées
- Distributeur de pièces de rechange et accessoires GENUINE
- Certificat de Conformité (C.O.C.) & Classiche

Île de France

Lecoq Paris

105 Rue Casimir Perier

95870 BEZONS

Tél. +33 1 34 11 34 11

Fax +33 1 34 11 11 30

Provence Alpes Côte d'Azur

Lecoq Riviera

830 Avenue de Saint-Exupéry

06210 MANDELIEU-LA-NAPOULE

Tél. +33 4 22 46 02 02

Fax +33 4 93 93 87 37



TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS YANNICK PARROT

GRAVÉ DANS LE MARBRE

La Carrosserie Lecoq a une place à part dans notre patrimoine automobile, et c'est aujourd'hui un spécialiste de l'aluminium structurel. Nous découvrons ce qui fait sa renommée.



LECOQ, UN NOM que tout collectionneur français connaît. Jadis incontournable de la restauration des Bugatti, la carrosserie est aujourd'hui spécialisée dans le travail de l'aluminium, ainsi que dans l'entretien, la réparation et la rénovation des Ferrari classiques et modernes.

Il suffit de passer quelques minutes avec Thomas Alunni, le Directeur de la marque Carrosserie Lecoq et de Carrosserie Lecoq Paris, pour comprendre que le jeune homme ne laisse rien au hasard. Aucun détail ne lui échappe, que ce soit dans son bureau, un œil sur l'immense planning qui lui fait face, l'autre sur son téléphone portable, que dans le vaste atelier de Bezons qu'il traverse en ayant un mot pour chacun.

À l'évocation de la Carrosserie Lecoq, certains se souviendront d'une autre adresse, le 25 rue Charles Schmidt à St Ouen, l'antre d'André Lecoq, surmontée d'une grande enseigne au coq stylisé – celui qu'Uderzo avait dessiné pour les automobiles Matra. Lecoq s'y installe en 1963 et se spécialise rapidement dans le travail de la fibre de verre que les autres carrossiers délaissaient. Il devient réparateur agréé Matra, réalise des prototypes pour le constructeur et hérite alors de son logo, clin d'œil à son nom.

Il faudra attendre les années 70 pour qu'un ami lui demande de restaurer sa voiture et qu'André Lecoq se passionne pour les anciennes au point de devenir une référence dans la domaine. C'est

“Notre ambition est de devenir le référent en réparation des véhicules de prestige en aluminium et multi-matériaux”

ainsi lui qui restaure la Bugatti 57S Atlantic de Nicolas Seydoux, puis qui reconstruit en 1987, dans le plus grand secret, la carrosserie de la Bugatti Royale “Esders” pour la collection Schlumpf.

Nous suivons Thomas Alunni alors qu'il nous fait visiter les 3 500 m² de l'atelier, ouvert en 2011. « À Saint-Ouen, l'atelier était un peu plus grand, nous explique-t-il, mais repartit sur 3 étages, ce n'était ni pratique ni fonctionnel et nous n'avions pas de parking. Ici nous avons pu concevoir un circuit logique de plein-pied, aux normes actuelles. »

Dans l'entrée, un immense capot en aluminium poli de F12 Berlinetta est accroché au mur comme une œuvre d'art, symbole de la spécialisation de la Carrosserie Lecoq dans le travail structurel de l'aluminium. « Dans les années 80, Lecoq devient le 1er répara-

Ci contre, de haut en bas et page de droite Thomas Alunni veille sur la Carrosserie Lecoq. Un capot de F12 rappelle que le travail de l'aluminium est la spécialité de la maison. L'enseigne historique de la Carrosserie Lecoq. Un V12 Colombo fraîchement restauré attend de retrouver son emplacement sous la capot d'une 330 GT 2+2, pour l'instant en tunnel de finition.



teur agréé Ferrari pour les chocs structurels, en dehors de l'usine. Avec l'arrivée de la 360 Modena en 1999, première Ferrari à structure monocoque et carrosserie 100 % alu, le métier change radicalement et la Carrosserie suit le mouvement avec un nouvel agrément. Notre ambition est de devenir le référent en réparation des véhicules de prestige en aluminium et multi-matériaux [fibre de verre, carbone et kevlar] dans les prochaines années en France » En plus de l'agrément Ferrari, la Carrosserie à celui de Jaguar Land Rover, de Tesla (le 1er en France), de la Honda NSX et d'autres suivront bientôt.

Dans l'atelier d'entretien, les Tesla se mêlent aux Ferrari modernes et classiques ainsi qu'à une Maserati 4200 GT rutilante. Puis c'est la “zone aluminium haute technologie” fermée par un rideau en lanière PVC. Sur les marbres, une 612 Scaglietti côtoie une autre Tesla. Qu'il soit riveté, colle ou soudé, intervenir sur de l'aluminium structurel nécessite un agrément et une zone alu aux normes, dans un univers aseptisé de l'acier.

« L'investissement est énorme, cela requiert beaucoup d'équipements, les marbres, les postes à souder, les riveteuses – spécifiques à chaque marque... Et les formations auprès des

constructeurs, à faire lors de la sortie de chaque modèle. Il faut 10 à 15 ans pour amortir nos marbres Car Bench – dites-vous que le marbre pour les Ferrari est spécifique à la marque. Ensuite chaque modèle a sa propre caisse d'éléments de marbre, qui sont les platines de fixation propre à chaque véhicule – chacune vaut en moyenne 10 000 euros. À titre d'exemple les éléments pour la 458 ne sont toujours pas amortis, même si nous en avons fait beaucoup... Nous avons déjà travaillé sur des voitures avant même que le manuel de réparation ne soit produit, avec des éléments de marbre prototype. »

En 2016, la Carrosserie a ouvert un second atelier de 2 800 m² sur la Côte d'Azur, Lecoq Riviera, à Mandelieu. Spécialisé dans les véhicules de prestige, celui-ci a l'agrément Porsche et Bentley, sous couvert des concessionnaires locaux. Un positionnement géographique qui reflète aussi les origines familiales de la famille Alunni.

Max, le père de Thomas était lui-même fils d'un carrossier établi à Nice. Il commence sa carrière comme peintre coloriste chez Glaurit, à une époque où très peu de carrossiers avaient de laboratoire de peinture, puis fonde ce qui va devenir le groupe Albax en



De haut en bas et page de droite Pinto, 40 ans de maison, vérifie les cotes précises d'une 612 après intervention sur sa structure en aluminium. Les Ferrari modernes côtoient les anciennes. Un siège de la 330 GT en réhydratation. Merveilles mécaniques dans l'atelier moteur.



1978. Il crée à la fin des années 80 le concept de carrosserie rapide capable d'intervenir dans un délai de 24 à 48 h, à l'aide d'inventions telles que les premières cabines à charbon actif ou les sècheurs à onde courte. Albax se développe sur la Côte d'Azur puis, au début des années 2000, part à la conquête de Paris, avant de s'intéresser à la niche des véhicules de prestige, domaine sur lequel son groupe n'intervenait pas.

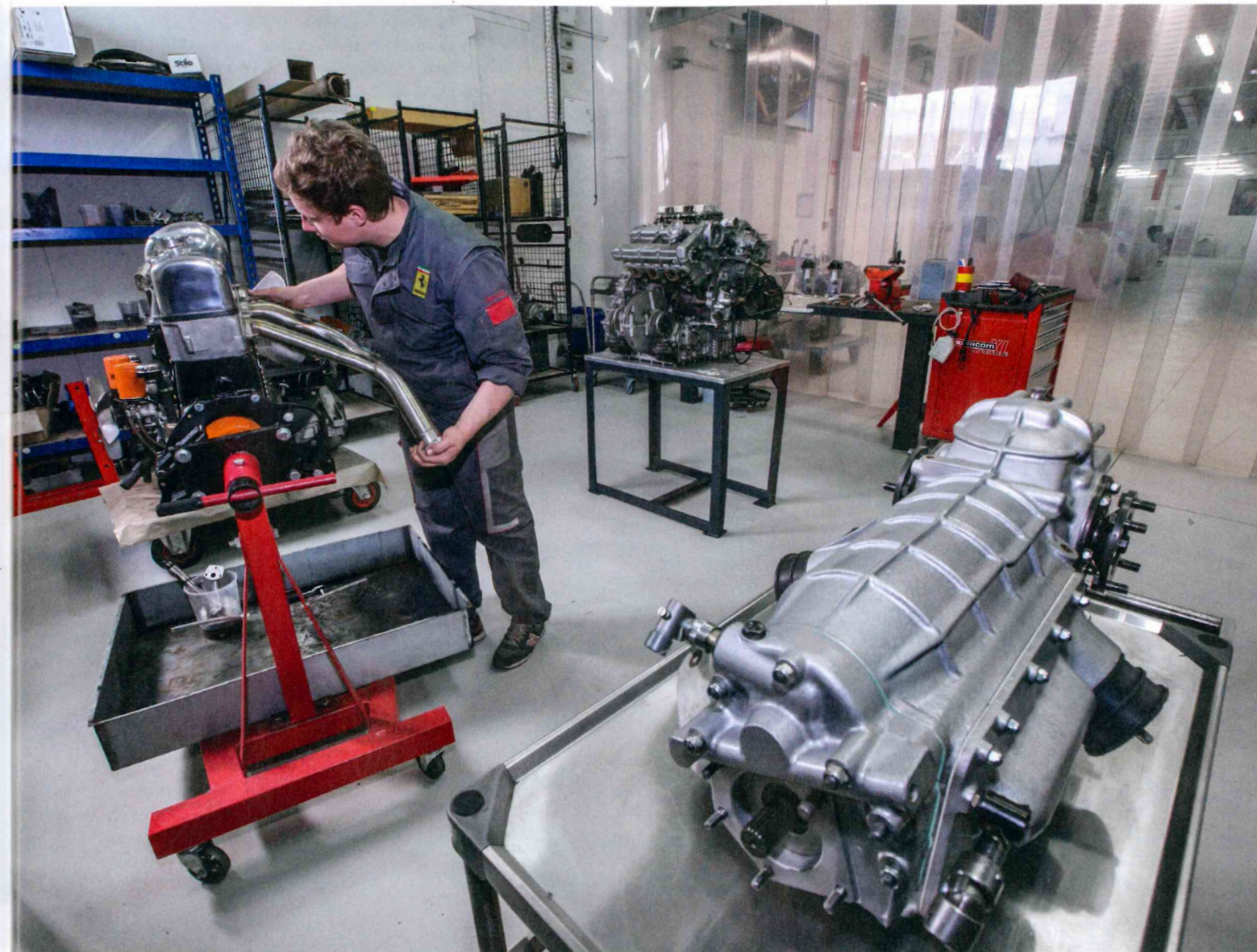
Nous sommes en 2006 et la Carrosserie Lecoq – que son fondateur avait quitté en 2002 – est de nouveau à vendre après une période difficile. Le groupe Albax se positionne comme le seul repreneur viable et André Lecoq adoube l'union : « Pour la première fois depuis 4 ans, il revenait à la carrosserie. Chaque matin, il venait prendre son café avec nous et il nous accompagnait à chaque édition du salon Rétromobile. Après sa session, il avait fuit l'entreprise, ce retour nous donnait une vraie légitimité. » L'attachement au fondateur de la carrosserie est palpable : un grand portrait de lui veille sur les employés, tout comme, un peu plus loin, l'immense enseigne au coq logotypé qui jadis ornait la façade du garage historique.

La visite de l'atelier se poursuit. Dans la zone moteur, des bijoux mécaniques attendent : là un V12 Colombo entièrement restauré, avec ses magnifiques couvre culasses verniculés, attend de reprendre place dans une 330 GT 2+2. Un peu plus loin, la boîte de vitesses de cette même auto. Ici un moteur de Dino 246 GT attend que l'on s'occupe de lui, pendant qu'un mécanicien contrôle le 4

“Chaque matin, André Lecoq venait prendre son café avec nous, son retour nous donnait une vraie légitimité”

cylindres d'une Mercedes 190 SL avant son remontage. La restauration occupe une part importante des activités de Lecoq et cela se voit en déambulant dans l'atelier. Détailler les autos présentes, c'est se lancer dans un incroyable inventaire à la Prévert. De nombreuses Ferrari, bien sûr, ainsi que quelques Dino et une ASA, mais aussi une Renault 5 Turbo, une Citroën DS Cabriolet, une Lotus Eclat, différentes générations de Mercedes SL, un coupé Jaguar XK, une Lamborghini Countach...

« Notre clientèle actuelle cherche des voitures faciles à rouler. Plutôt des monocoques que des Bugatti – nous intervenons sur très peu d'Avant-Guerre. En 12 ans, nous avons travaillé sur au moins une vingtaine de Dino, une demi-douzaine de Lamborghini Muira ou de Ferrari 275, des Aston Martin DB 4, 5 ou 6. Beaucoup de Mercedes et de Porsche - de plus en plus de 356 et de 911. » Parmi les voitures exceptionnelles passées à la Carrosserie Lecoq récemment, on compte la sublime Ferrari 250 GT Cabriolet Série I Pinin Farina de 1958 qu'Artcurial a proposé à la dernière vente Rétromobile, dont la peinture a été effectuée ici.



D'autres autos sont beaucoup plus simples « Nous avons refait deux Twingo Lecoq. C'est une façon de jouer avec notre histoire, mon objectif est d'en avoir une dans chaque couleur produite. Parfois nous les prêtons comme voitures de remplacement pour les clients que ça amuse. »

« Depuis 2016, nous avons le label EPV – Entreprise du Patrimoine Vivant – pour nos restaurations, mais aussi pour la transmission de notre savoir-faire. » Certains des employés ont fait toute leur carrière chez Lecoq « Pinto, le chef d'atelier, a passé près de 40 ans à la Carrosserie Lecoq, depuis son apprentissage à 14 ans avec André Lecoq. » L'entreprise forme aussi ses artisans, à l'image de Ludovic, entré chez Lecoq à 19 ans et qui à l'âge de 20 a été le plus jeune carrossier agréé Ferrari au monde.

Derrière une porte, c'est l'atelier de sellerie, où sont rangées des centaines de références de cuir, on s'affaire sur les sièges des autos cités précédemment. Plus loin, c'est l'impressionnante zone de peinture, avec sa zone de préparation, ses deux cabines, son laboratoire pour recréer toutes les teintes

possibles et imaginables. Encore quelques joyaux automobiles : une Dino en marouflage, une McLaren 720S qui attend une nouvelle couleur et la coque de la fameuse 330 GT 2+2 “4 phares”, sublimée par les néons du tunnel de finition spécifiquement créée pour Lecoq Paris, en session de poli-lustré.

La visite de cet endroit magique s'achève. Pour conclure, Thomas Alunni nous rappelle l'importance de l'entreprise : « Le réseau Ferrari se constitue de 5 carrosseries officielles qui travaillent l'aluminium. Lecoq Paris a été la première. Il y a Lyon, Mulhouse, la Roche-sur-Yon et Lecoq Riviera. À nous seuls, nous formons les 2/5e du réseau de carrossiers agréés ». De la haut, André Lecoq, décédé en 2012, peut observer son héritage avec satisfaction. L'atelier qu'il a confié à la famille Alunni se développe entre de bonnes mains. ❶

Lecoq Paris, 105 rue Casimir Périer, 95780 Bezons. Tél : 01 34 11 34 11
Lecoq Riviera, 830 avenue de St-Exupéry, 06210 Mandelieu. Tél : 04 22 46 02 02
lecoq-carrosserie.com