

# L'aventure

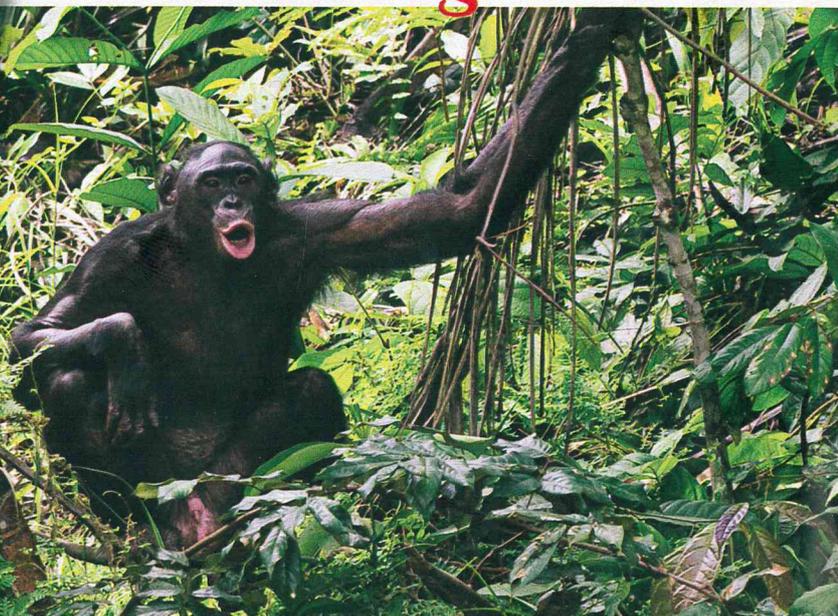
# VSD

*Votre*  
**Week-end**  
Évasion ★ Sport ★ Cuisine ★ Moteur ★  
High-tech ★ Conso ★ Culture ★ Télévision...

*Suivez le guide!*

NDREDI • SAMEDI • DIMANCHE

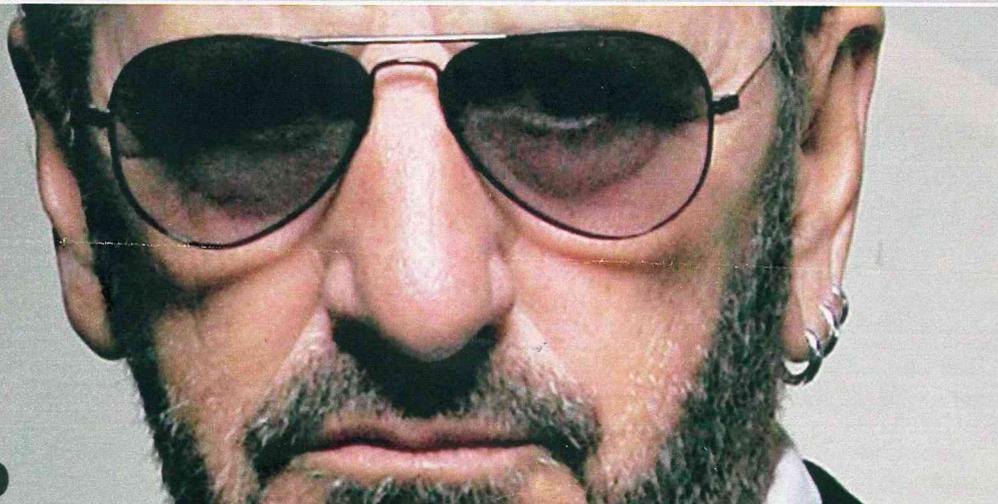
**Destination Congo,  
royaume des bonobos**



**Visite dans la  
clinique privée des Ferrari**

Page 62

**contre avec Ringo**





**Carrossier d'élite** Cette Ferrari F599 a méchamment flirté avec une glissière de sécurité sur une autoroute. Le travail d'orfèvre des carrossiers coûtera 120 000 euros à son propriétaire.

# La clinique privée

**Ne venez d'emboutir votre bolide? Au garage du coin, il vous faut un spécialiste, à 90€ l'heure!**

PAR PHILIPPE BERTHONNET.  
PHOTOS : BERNARD CANONNE POUR VSD

**R**édoutable sur le sec, la F599 est assez délicate sous la pluie, la moindre inattention se paie cash! Ce jour-là, entre les murs de la carrosserie Lecoq, le propriétaire de la voiture, qui préfère rester anonyme, nous explique qu'il n'a pu éviter la sortie de route sur l'A1. «Après l'accident, vient le moment de l'évaluation des dégâts. Si vous accrochez votre Twingo, la procédure sera la même, sauf qu'avec une Ferrari, ce n'est pas au carrossier du coin que vous pouvez vous adresser...» Seuls

quelques techniciens triés sur le volet et employés au sein de garages spécialisés sont habilités, aujourd'hui, à remettre en état les pur-sang de Maranello. «Je ne pensais pas que le choc avait été aussi violent, poursuit notre malheureux ferrariste. La voiture me semblait irréparable. J'étais désespéré.» L'ampleur des travaux ne rebutera pas Jean-Luc Bois, qui après vingt-trois ans en qualité de chef d'atelier chez Pozzi (importateur de la marque Ferrari en France, NDLR), assume la direction technique des établissements Lecoq, une carrosserie basée à Bezons (95). Une adresse réputée, mais discrète. «Nous avons des clients haut de gamme, euphémise Thomas Alunni, le jeune et dynamique directeur adjoint. Et parmi eux, quelques personnalités à qui il arrive des mésaventures routières, comme à tout un chacun. Elles nous demandent la plus grande discrétion. En dehors de nos activités liées à la restauration de voitures de col-

**Même la texture du sol est imposée par le cahier des charges**

lection, nous nous occupons principalement de la remise en état de voitures d'exception ayant connu de gros chocs et particulièrement des Ferrari.» Sans parler d'agrément ou de labellisation, la carrosserie Lecoq, sorte de «clinique privée», a su gagner la confiance du constructeur italien, de son importateur français, et de ses fans. Il est le seul, à ce jour, en France, à pouvoir réparer ces autos. «Nous sommes tenus de respecter un cahier des charges drastique fixé par Ferrari à Maranello. Outre l'outillage spécifique [notamment le banc, un chef-d'œuvre à lui tout seul, NDLR], notre atelier répond aux normes maison qui nous imposent jusqu'à la texture du sol ou la couleur de la peinture sur les murs.» Les voitures frappées du cheval cabré méritent tous les égards et le constructeur exige que ses modèles ne soient pas mélangés à la production de masse lors des travaux de réparation. Il est vrai que la spécificité des



**Monopole** Les établissements Lecoq et leur atelier immaculé installé en banlieue parisienne sont la seule carrosserie de France officiellement habilitée à réparer des Ferrari.

# Les Ferrari

ires de sport italiennes avec force aluminium dans la carrosserie ou dans leur structure a rendu obsolètes les techniques de réparation traditionnelles. C'est donc en ces lieux que nous avons vu les opérations de chirurgie mécanique théâtrale sur la Ferrari F599. Le plus intéressant, quand on déambule dans ces ateliers immaculés, c'est d'abord le silence qui y règne. Tout juste entend-on le bruit d'une ponceuse ou de quelques coups de marteau. Chacun sait à quoi il a à faire, les gestes sont assurés et précis. « Je sais que j'ai beaucoup de chance de travailler sur ce type d'auto », concède Thomas Alunni, un jeune technicien de 22 ans qui a bénéficié d'une formation au cœur de la Ferrari, en Italie. Car outre l'outil et le cahier des charges liés à la présence de l'atelier, chaque technicien doit suivre des cours spécifiques, modèle par modèle. Des séances indispensables, au cours desquelles ces ouvriers d'élite décortiquent les particularités de chaque nouvelle

voiture mais surtout des conseils dispensés par des experts qui vont jusqu'à inculquer le tour de main, ce geste « qui sauve », pour le remplacement de telle ou telle pièce. « Les véhicules sont de plus en plus complexes, il nous faut des collaborateurs capables d'appréhender des problèmes qui dépassent largement ceux de la carrosserie, commente Thomas Alunni. Nos carrossiers doivent faire preuve de sang-froid et de réflexion avant de couper du métal à l'emporte-pièce. » Posée sur le marbre, la 599 attend la fin de son remontage pour passer ensuite à la révision, comme n'importe quelle voiture de série. Rassuré, son propriétaire sait qu'elle ne tardera pas à dévorer à nouveau l'asphalte. « En fait, les opérations n'ont pas été beaucoup plus compliquées qu'avec une voiture ordinaire. Après l'accident, Lecoq m'a fait un devis, j'ai signé un ordre de réparation, ils ont fait les travaux. Il ne me reste plus qu'à m'acquitter de la facture de 120 000 euros [lire l'encadré]. Comme chez Midas, mais en plus classe! » ■

## Carrosserie de luxe

### Combien ça coûte ?

**Compte tenu du coût des pièces, la réparation est souvent préférée au remplacement.**

**L**ors de notre reportage, la Ferrari 599 totalement remise à neuf attendait que son propriétaire vienne la récupérer et s'acquitter de 120 000 euros de facture, dont 70 000 de pièces. Le prix d'une caisse neuve de F430 revient à 130 000 euros, un prix en rapport avec



sa cote, qui flirte avec les 230 000 euros. Un disque de frein en carbone est facturé 2 800 euros HT, et un phare en vaut 1 850. Quand on sait qu'un capot en alu de F430 s'affiche à 5 400 euros HT au catalogue on comprend pourquoi la réparation de la pièce est préférée au remplacement, même chez un carrossier dont le travail est facturé 90 euros de l'heure. Sur une GT, comme sur

moderne, l'électronique est désormais omniprésente. Ainsi, sur une Ferrari, plusieurs heures sont nécessaires pour reprogrammer les Airbag.