

# AUTO HEROES

HOMMES & AUTOS  
DE CARACTERE

MAGAZINE FRANÇAIS



14

- ARTURO MERZARIO
- NORMAN DEWIS
- LA VOITURE NOIRE
- PATRICK LE QUEMENT
- FORD MUSTANG ALAN MANN
- ALPINE CLASSIQUE
- PININFARINA BATTISTA
- FREDERIC MULLER
- VOITURES DE PLAGE



AVRIL / MAI / JUIN 2019 AUTO HEROES LE MAGAZINE DES HOMMES ET AUTOS DE CARACTÈRE

2019

FRANCE METROPOLITAINE 6,90 € - BELGIQUE / LUXI / PORT CONTI - DOMI : 9,00 € - SUISSE 11CHF - CANADA - 11,90 \$CAN

## GEO HAM SUR LA LIGNE

LE MAITRE DES ILLUSIONS

L 17367-14-F:6,90€-RD



Max Lecoq, le père, est carrossier depuis toujours, Thomas, bercé par les marteaux, n'a pas pu y échapper !



## HERO | MAX ET THOMAS ALUNNI- CARROSSERIE LECOQ

# VIEUX BLASON FIER DE SES PLUMES

ELLES Y PASSERONT PEUT-ÊTRE D'AVANTAGE D'HEURES QUE DANS L'USINE QUI LES A CONSTRUITES ! DANS L'ATELIER DE CARROSSERIE, IL FAUT PRENDRE SON TEMPS. ET LE TEMPS, CHEZ LECOQ, ON CONNAÎT : PLUS DE 55 ANS QUE LA MAISON RÉPARE OU RESTAURE LES MACHINES DE PRESTIGE ! MAX ET THOMAS ALUNNI LA FONT VIVRE AUJOURD'HUI.

Texte Robert Puyal / Photos Cathy Dubuisson

Nos compagnes de tôle... Il n'y a pas que les jours flamboyants où elles vont bien, mais aussi les moments où, malencontreusement éraflées, brutalement éborgnées par un maladroit (forcément, que ce soit vous ou "l'autre"), elles ont besoin de soins. Comme pour les fractures tibia-péroné, la chute n'est encore rien ; la façon dont certains vous raboutent ça, vite fait mal fait, masquant la plaie sans la soigner, abîment pour toujours. Il vous faut le chirurgien qui sait, le carrossier sachant carrosser, l'homme de l'art. Et ça, déjà, pour la machine que l'on voit tous les jours. Imaginez, pour l'Hispano...

La Carrosserie Lecoq est depuis 1963 un label de qualité, un lieu de haute sécurité pour la réparation délicate et la



restauration en profondeur. Max Alunni la dirige depuis douze ans et vient d'en passer les rênes à son fils, Thomas.

**Max Alunni :** Mon grand-père tapait de la tôle, mon père était carrossier, j'ai été carrossier et peintre automobile... Avec mon père, passionné, nous restaurions

**Le moteur, le cuir et bien sûr la carrosserie : Lecoq a tout refait de cette Ferrari Lusso.**

des populaires pour le plaisir, peut-être une tous les trois ans. Gamin, quand je voyais le travail de chez Lecoq, fait à la perfection, c'était un rêve. Pour la haute restauration, Lecoq était le plus réputé au monde. Quand il a fallu recréer la septième Bugatti Royale "Esders", sur un châssis nu de Fritz Schlumpf, c'est Lecoq qui a fait le bois et la carrosserie complète. En arrivant à Paris, j'avais dix carrosseries dans le Sud. J'avais créé, dès 1978, le réseau Albax. En 1988, j'ai été le géniteur du concept de carrosserie rapide, avec un temps d'immobilisation réduit et de nouvelles techniques. Aujourd'hui, Albax, ce sont seize centres. Quand j'ai appris, en 2006, que Lecoq était tombé en redressement judiciaire suite à la mauvaise gestion des premiers repreneurs, j'ai immédiatement racheté. ●●●

LES MILLE MATÉRIAUX D'UNE VOITURE S'ABÎMENT DE MILLE FAÇONS, L'ÂGE, L'USURE, LES CHOCS.



L'exacte continuité d'un galbe résulte de mille coups de marteau...



Démontage, mécanique, sellerie, tôlerie, remontage et finalement peinture.



C'est à présent Thomas qui a pris les rênes. Mais Max garde le contact et regarde les Countach !

Comme un constructeur, Lecoq appose une plaque officielle portant la date de la restauration.



●●● Son garage historique, près des Pucés de Saint-Ouen ?

**Thomas Alunni** : Exactement. Il travaillait pour la Franco-Britannic, l'importateur Rolls et Jaguar, et faisait aussi référence pour tout ce qui était plastique, les Alpine, les René-Bonnet... Il a fabriqué certains prototypes pour Matra qui, du coup, lui a donné le droit d'utiliser son logo du coq.

**Max** : En parallèle, sa passion était bien de restaurer des véhicules anciens. Il y avait beaucoup d'argent sur la place parisienne. Il a pu faire des Talbot "goutte d'eau", reconstruire la Bugatti Atlantic pour Nicolas Seydoux... Les quatre premières années après notre reprise, André Lecoq venait tous les

matins prendre le café avec nous. Nous faisons le tour de l'atelier et chaque fois j'apprenais quelque chose. Il m'a enrichi de ses anecdotes. Il restait huit personnes, quatre tôliers-formeurs, un tôlier moderne, un mécanicien, trois peintres. On a remis les pendules à l'heure, reconstruit la notoriété, au niveau français, européen et mondial, repris la clientèle parisienne. La première année, on a fait Rétromobile avec une TrACTION 15/6, c'est tout ce qui restait. Puis, on a présenté deux Lamborghini Miura, puis deux Hispano-Suiza, une V12 par Kellner et une six-cylindres Saoutchik, pour laquelle nous avons coulé un bloc-moteur. Nous

avons eu la chance de pouvoir travailler dans du très beau tout de suite. André Lecoq était encore là et nous a beaucoup aidés. Il faut une culture automobile pour savoir restaurer. Une voiture refaite dans les pays de l'Est peut-être passer dans un concours d'Élégance, mais sûrement pas dans un concours d'état. Parce qu'ils ne savent pas en quelle année on peut utiliser une vis à tête plate ou bombée, en quelle année une vis Parker...

**Thomas** : En 2009, nous avons déménagé Lecoq Paris de Saint-Ouen à Bezons, 3 500 m<sup>2</sup>. Et en 2016, ouvert à Mandelieu, 2 800 m<sup>2</sup>, au nom de Lecoq Riviera. Cette Lusso a fait l'objet d'une restauration absolument

complète. Il fallait même retrouver les cotes exactes du nez et de l'arrière. Nous avons mesuré trois Lusso existantes, certifiées ou en état d'origine, pour faire une moyenne, puisque toutes sont différentes. Et tout réajusté. La voiture a été vendue 977 000 euros par Artcurial en février dernier.

**Thomas, vous êtes aussi carrossier ?**

**Thomas** : Durant les vacances scolaires, je passais beaucoup de mon temps à l'atelier pour donner un coup de main, mais ce n'est pas mon métier : j'ai fait une école de commerce ! J'ai pourtant intégré Lecoq dès 2007. Mon père gérait la restauration et j'étais sur les voitures modernes. Je me suis pris de passion pour les structures aluminium, les méthodes de réparation, et nous nous sommes lancés à fond dans cette autre niche qu'est la réparation des modernes de prestige. Rivetage, collage, aciers spécifiques. Nous sommes carrossiers agréés par le constructeur, alors que souvent le

## AUCUNE VOITURE N'A ÉTÉ CONÇUE POUR DURER 50 ANS. IL FAUT COMPTER SUR UNE BONNE ÉQUIPE DE MAINTENEURS !

concessionnaire ne l'est pas. Soit pour Lecoq Paris, soit pour Lecoq Riviera, le plus souvent pour les deux sites, nous avons l'agrément de Ferrari, Jaguar, Land-Rover, Honda NSX, Tesla, Bentley, Porsche... à suivre !

**Max** : Une carrosserie agréée par autant de marques, ça n'existe pas en Europe ! Nous le devons à Thomas. Il a aussi augmenté le niveau de qualité. Nous faisons moins de restaurations, quatre ou cinq par an, mais toujours des pièces extraordinaires.

**Ce qui exclut les voitures qui n'auront jamais une haute valeur vénale.**

**Max** : Oui, ça fait un tri sur le haut du panier. Mais certaines autos

ont une valeur sentimentale pour leurs propriétaires, qui veulent les restaurer à nos standards, depuis la caisse nue. Un châtelain, venu vers nous pour une Bugatti, nous a ensuite confié la Peugeot 403 du grand-père. Puis la première voiture à être entrée au château, une 4CV ! Évidemment, nous la lui avons rendue mieux que neuve. Pas question chez nous de mettre du cuir ou des équipements de luxe qui n'existaient pas à l'origine, mais elle a reçu un bain de cataphorèse, contre la rouille, et puis les ajustages sont sûrement meilleurs qu'à Billancourt. Elle a donc sa plaque en cuivre Lecoq portant la date de la restauration par nos soins... Et ce même client vient de nous confier un vieux tracteur ! **AH**



## RESTAURATION DE HAUTE VOLÉE ET RÉPARATION DES GRAND TOURISME MODERNES, LES DEUX MÉTIERS DE LA CARROSSERIE LECOQ.