

2,90€

action  
**auto  
moto**

LIMITATIONS DE VITESSE



Le grand foutoir



**308**

**TOP SECRET**

*Avec un an d'avance!*

**Berline et SW  
9 documents  
confidentiels**

**SUBARU IMPREZA/  
MITSUBISHI LANCER**



**PEUGEOT 407**

L'enquête fiabilité



**MONDIAL DE L'AUTO : 12 AVANT-PREMIÈRES**



PEUGEOT 908 RC

BMW X5

CITROËN C4 PICASSO

N° 137 - SEPTEMBRE 2006

T 01774 - 137 - F: 2,90 €



FRANCE MÉTROPOLITAINE 2,90 € - DOM. BATEAU 2,90 € - AVION 3,80 € - BEL. 2,90 € - DOM. BATEAU 2,90 € - AVION 3,80 € - BEL. 2,90 € - CH. 4,50 FS - ALG. 220 DA - AND. 2,90 € - CON. 5,25 \$ CAN - GR. 3 € - ITA. 4 € - LUX. 2,90 € - MAR. 30 DH - PORT CONT. 3 € - TOM. 1000 F.CFP - TUN. 3 DT - ISSN 1762-8314



PHOTOS PININFARINA S.P.A.

**FERRARI  
P4/P5**

# Une Enzo en robe rétro

**La P4/5 est un modèle unique mais n'est pas un concept-car. Basée sur une Ferrari Enzo, elle a été réalisée à la demande d'un collectionneur américain. Une "riche" idée.**

→ PAR FRÉDÉRIC GUIHAL

**L**e drame, pour les milliardaires, c'est qu'aujourd'hui les voitures d'exception ne le sont plus vraiment : Aston Martin, qui montait 100 voitures par an dans les années 1970, en fabrique aujourd'hui plusieurs milliers. Même une (prétendue !) exclusive Ferrari Enzo est tirée à 399 exemplaires, l'équivalent d'un an de production du Cheval cabré quarante ans plus tôt. Comment donc se démarquer de ses amis fortunés qui comptent dans leur garage une Enzo, une Mercedes SLR et/ou une Porsche Carrera GT ?

Il existe heureusement une solution : recarrosser son modèle d'exception, comme on le faisait des Bugatti ou des Delahaye au début du XX<sup>e</sup> siècle. L'an dernier, un riche Suisse faisait réaliser l'Aeromax par la marque anglaise Morgan ; modèle qui, hélas pour lui, passera à la série en 2008. Récemment, un milliardaire japonais a fait recarrosser sa 575 Maranello chez Zagato pour en faire une 575 GTZ. Cette fois, c'est l'Américain James M. Glickenhaus, réalisateur de cinéma mais aussi collectionneur d'automobiles, qui a fait son caprice. Il a confié son Enzo au maître d'œuvre traditionnel de Ferrari, Pininfarina, pour en faire une réinterprétation moderne de la célèbre P4 de 1967



La planche de bord est proche de celle de l'Enzo "de base".



Les gaz s'échappent par le bas à basse vitesse... puis par les sorties en céramique situées en haut une fois passé 3000 tr/mn.

et, dans une moindre mesure, de l'étude P5 de la même année.

La coque est, comme pour l'Enzo de départ, moulée en carbone tandis que les roues ont gagné une taille, passant de 19 à 20 pouces. Repassée en soufflerie et affichant de meilleures valeurs aérodynamiques ainsi qu'un poids réduit de plus de 10 %, la bête devient encore plus performante. Le V12 6 litres affiche toujours ses 660 ch, mais le 0 à 100 km/h est annoncé en 3"55 au lieu de 3"7, tandis que la vitesse maxi

passse de 350 à 362 km/h. James Glickenhaus trouvera bien un lac salé dans son pays pour vérifier ce dernier chiffre. Si aucun prix n'a été annoncé par la célèbre maison italienne, on imagine sans mal que la facture finale est fort loin des 675 000 € demandés à l'origine pour acquérir une Enzo "de série". ●

**Plus profilée  
plus légère et  
plus rapide  
qu'une Enzo**

