



EXCLUSIVE
OWNERS



ÉDITION SPÉCIALE ITALIE
MAGAZINE 28

BPM

GLOBALJET

ANY PLANE. ANY TIME. ANY PLACE.

CHARTER & BROKERAGE

AIRCRAFT MANAGEMENT

AIRCRAFT SALES & ACQUISITIONS

MONACO: SALES@GLOBALJET.MC
T +377 97 77 0104

PARIS: SALES@GLOBALJET.FR
T +33 1 48 36 6464



GLOBALJET.AERO

ÉDITO

Directeur de la publication
Patrick Bornhauser

Rédactrice en chef
Hélène Duparc

Responsable de l'édition
Virginie Habarnau

Directeur de la rédaction
Yves Mermet

Régie publicitaire
Agence Publicitaire Objectif Média FZCO
www.objectif-media.com
Alexandra Rançon
0032 484 10 63 71
alexandra@objectif-media.com
Karol Lévy
0032 484 68 51 15
levykarol@gmail.com

Contributeurs
Hélène Duparc
Robert Puyal

Photographes
Camellia Ménard
Denis Bourcher
Yves Mermet

Stylistes
Etienne Jeanson & Rime Alnacota

Modèle
Alex Alba Correnti

Traductions
Graham Shaw

Secrétaire de rédaction
Jean-Philippe Vennin

Création maquette
Nicole Bousquet

Exécution maquette
Nicole Bousquet

Imprimeur
Daddy Kate

Photo de couverture
Camellia Ménard

Avec ce numéro d'été, j'ai l'honneur et le plaisir de vous emmener dans mon beau pays, l'Italie, berceau de quelques marques iconiques qui ont émerveillé mon enfance avant de guider mon parcours professionnel. Mais, l'automobile n'est pas la seule passion qui m'anime... et l'Italie excelle dans bien d'autres domaines. Aussi, je vous invite à une traversée de l'excellence *made in Italy*, allant du bassin industriel de Turin à Modène jusqu'aux vertigineuses aiguilles des Dolomites au nord et aux chantiers navals de la côte Adriatique.

À l'aune de l'automobile seule, les constructeurs mais aussi les designers transalpins - on se souvient avec émotion de Marcello Gandini ou encore de Paolo Pininfarina, qui nous ont quittés récemment - nous ont laissé des classiques intemporels et continuent à nous dévoiler avec toujours autant d'allégresse, millésime après millésime, des créatures de rêve aussi séduisantes que performantes. Plutôt qu'un catalogue exhaustif, nous avons préféré donner la parole à quelques figures marquantes, mettre en exergue certains modèles rentrés dans la légende ou souligner une trajectoire singulière, comme celle de la très confidentielle Pagani, que nous sommes si fiers de représenter désormais.

Au-delà de cette sphère, le luxe à l'italienne s'exprime sur les plus belles nuances de bleu, celles des mers et océans du monde entier, celles de la Riviera, des lacs et des lagunes. Fabriqués sur les rives d'Iseo ou au bord de la Méditerranée, les sublimes yachts sont des accessoires indispensables de la Dolce Vita ! Enfin, impossible ici de faire l'impasse sur notre gastronomie, elle aussi riche d'infinis dégradés de saveurs et d'émotion. Aussi, pour émailler ce voyage au Bel Paese, avons-nous sélectionné quelques-unes de ces tables étoilées qui, selon la formule consacrée, méritent à elles seules le détour.

L'Italie, territoire d'excellence, c'est aussi cette mosaïque de régions naturelles d'une indicible beauté et versatilité. Parmi toutes les destinations de rêve, j'ai finalement choisi les routes escarpées et cols panoramiques des Dolomites, parfait terrain d'aventure pour des road trips en liberté.

Buon viaggio !

With this summer's edition, I'm honoured and delighted to transport you to my beautiful country, Italy, the birthplace of some of the iconic brands that enchanted my childhood even before they guided my career path. But cars are not the only passion that drives me... and Italy excels in so many other areas. I'd therefore like to invite you to take a tour of that "Made in Italy" excellence, from the industrial basin of Turin and Modena to the breathtaking peaks of the Dolomites in the north and the shipyards of the Adriatic coast.

Using the yardstick of just automobiles alone, transalpine manufacturers and designers alike (fondly remembering Marcello Gandini and Paolo Pininfarina, who recently passed away) have given us timeless classics, and they continue unveil to equal delight, vintage after vintage, dream creatures as seductive as they are powerful. Rather than an exhaustive catalogue, we've chosen to give the floor to a handful of key figures, to highlight certain models that have become legends, or to underline a singular trajectory, such as that of the highly confidential Pagani, a brand which we are now very proud to represent.

Beyond this sphere, Italian luxury is expressed in the most beautiful shades of blue, those of the seas and oceans around the world, those of the Riviera, of lakes and lagoons. Built on the shores of Iseo or the Mediterranean, sublime yachts are essential accessories to the Dolce Vita! Last but not least, it's impossible not to mention our Italy's gastronomy, so rich in infinite shades of flavour and emotion. Therefore, to round off this trip to the Bel Paese, we've selected a few of the starred restaurants that, as the saying goes, are well worth the detour.

Italy, a land of excellence, is also a mosaic of natural regions of unspeakable beauty and versatility. Of all its dream destinations, I ultimately chose the steep mountain roads and panoramic passes of the Dolomites, a perfect adventure playground for free-roaming roadtrips.

Buon viaggio!

Guido Giovannelli
Directeur BPM Exclusive

BPM

SOMMAIRE



05	ÉDITO
08	ACTUS
17	CLUB PECQUEUR MOTORISTS
24	ÉDITION SPÉCIALE ITALIE
30	RENCONTRE ANDREA MICHELE ZAGATO
32	PININFARINA AUTOMOBILI
36	MASERATI
44	RENCONTRE HORACIO PAGANI
48	DRIVE PAGANI UTOPIA
54	RENCONTRE ENZO MATTIOLI FERRARI
57	LATEST MODEL FERRARI 12 CILINDRI
68	ROAD TRIP LES DOLOMITES
84	GASTRONOMIE DELISSIMO !
88	YACHTING E LA NAVE VA
94	FASHION PUROSANGUE
106	SHOPPING
110	OCCASIONS
112	CONTACTS BPM

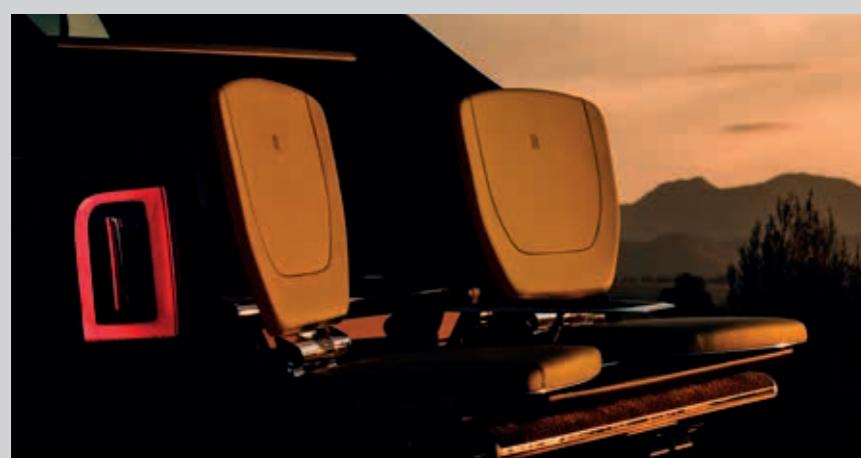
PANERAI

BOITIER TI-CERAMITECH™
3 JOURS AUTOMATIQUE
ETANCHÉITÉ 50 BAR (500 M)



SUBMERSIBLE
LUNA ROSSA

SURVIVAL INSTRUMENTS FOR MODERN HEROES



ROLLS-ROYCE CULLINAN SÉRIE II

Rolls-Royce Motor Cars a choisi le Concorso d'Eleganza Villa d'Este, le 25 mai 2024, pour la première présentation mondiale de la Cullinan Series II, une évolution audacieuse du premier SUV au luxe superlatif de la marque.

Dans sa nouvelle version, le développement de la Série II le plus complet de l'histoire de Rolls-Royce, elle répond aux codes renouvelés du luxe et aux nouveaux usages tout en restant fidèle aux qualités essentielles qui ont fait le succès de Cullinan, le modèle le plus sollicité de la gamme. L'*alter ego* disruptif de Rolls-Royce, Black Badge, a trouvé son apothéose avec Cullinan où son attitude affirmée et sans compromis séduit les clients en quête de formes d'expression les plus audacieuses. Aujourd'hui, la marque présente une nette évolution de cette automobile subversive avec les Black Badge Cullinan Series II.

Rolls-Royce Motor Cars chose the Concorso d'Eleganza Villa d'Este on 25 May 2024 for the worldwide public debut of Cullinan Series II, a bold evolution of the world's pre-eminent super-luxury SUV.

In its new guise, which represents the most extensive Series II development in Rolls-Royce history, it responds to changing codes of luxury and evolving usage patterns while remaining true to the essential qualities that underpin Cullinan's unprecedented popularity, the most requested Rolls-Royce within the marque's product portfolio. Rolls-Royce's disruptive *alter ego*, Black Badge, reached its apotheosis in Cullinan where its assertive and uncompromising attitude appeals to clients who seek the boldest forms of self-expression. Today, the marque presents a clear evolution of this subversive motor car with the Black Badge Cullinan Series II.

VALLAT

BÂTISSEURS DE VOTRE HISTOIRE



Millésime 2024 Brahma Villa - St Barth



COURCHEVEL · MÉRIBEL · VAL D'ISÈRE · TIGNES · MEGÈVE · LAC D'ANNECY
SAINT-TROPEZ · SAINT-BARTHELEMY · SARDAIGNE · PRINCIPAUTÉ DE MONACO



MERCEDES-BENZ MONACO

PLAGE ÉPHÉMÈRE AU NEPTUNE BEACH

Du 21 au 23 juin, Mercedes-Benz Monaco a investi le Neptune, sur le Larvotto, pour créer une plage éphémère à son effigie. Décorée aux couleurs de la marque, cette plage a proposé des mocktails signatures, des goodies, et des jeux de plage estampillés Mercedes-Benz, offrant une expérience unique et immersive.

Le point culminant de l'événement a été une soirée exclusive réservée aux clients Mercedes Monaco, qui a eu lieu le samedi 22 juin. Cette soirée a incarné l'élégance et la convivialité, se déroulant dans un cadre idyllique offrant une vue imprenable sur la Méditerranée.

Ce rendez-vous estival incontournable au Larvotto a été un véritable succès !

From 21st to 23rd June, Mercedes-Benz Monaco took over the Neptune at Larvotto to create an ephemeral beach for itself. Decorated in the brand's colours, the beach offered signature mocktails, goodies and beach games bearing the Mercedes-Benz logo, providing a unique and immersive experience.

The highlight of the event was an exclusive evening for Mercedes Monaco customers on Saturday 22nd June. The evening epitomised elegance and friendliness, taking place in an idyllic setting with breathtaking views over the Mediterranean.

This not-to-be-missed summer event at Larvotto was deemed a great success!



MERCEDES-BENZ

BPM CARS BLOIS



Une jolie collaboration Mercedes-Benz et Le Kiosque à Pâtisseries de Fleur de Loire Hôtel 5* Début juin, Mercedes-Benz Blois s'est associé au Kiosque à Pâtisserie de Fleur de Loire. Pendant une semaine, les clients ont pu profiter d'un entremet gourmand à l'effigie Mercedes-Benz ! Les bénéfices récoltés dans le cadre de la vente de cette pâtisserie ont été reversés à la Ligue contre le cancer du Loir-et-Cher.

A lovely collaboration between Mercedes-Benz and Le Kiosque à Pâtisseries de Fleur de Loire 5* Hotel. At the beginning of June, Mercedes-Benz Blois joined forces with the Fleur de Loire Pastry Kiosk. For a week, customers were able to enjoy a gourmet dessert bearing the Mercedes-Benz image! The profits collected from the sale of this pastry were donated to the Loir-et-Cher Cancer League.

GOLF CHALLENGE

MERCEDES-BENZ MONACO ET SUISSCOURTAGE AU MONTE-CARLO-GOLF CLUB

Vendredi 14 juin, le Monte-Carlo Golf Club a été le théâtre d'un événement sportif de grande envergure organisé par Mercedes-Benz Monaco et Suisscourtage. Sous un ciel azur et un climat printanier, 64 passionnés de golf se sont réunis pour participer à ce tournoi prestigieux, démontrant leur talent et leur détermination sur le parcours verdoyant de la principauté.

L'atmosphère était à la fois compétitive et conviviale, marquée par la présence de nombreux partenaires et sponsors qui ont contribué à faire de cette journée un véritable succès.

Le point culminant de la compétition était sans doute le tout dernier Mercedes CLE coupé, mis en jeu pour le trou en un, un défi excitant qui a suscité beaucoup d'enthousiasme et de tentatives audacieuses. Malgré l'ardeur des participants, personne n'a réussi à décrocher ce prix prestigieux, ajoutant ainsi un suspense et une motivation supplémentaire pour les tournois futurs.

Au-delà de la compétition, cet événement a été l'occasion de renforcer les liens entre les différents acteurs du monde du golf et de l'assurance. Mercedes-Benz Monaco et Suisscourtage ont su allier sportivité et élégance, reflétant leur engagement envers l'excellence.

Les participants n'ont pas été en reste en termes de récompenses, avec plusieurs lots attractifs à gagner. Les sourires et les applaudissements ont rythmé la remise des prix, célébrant non seulement les performances sportives, mais aussi l'esprit d'équipe et la camaraderie qui ont caractérisé cette journée.

Le Monte-Carlo Golf Club continue de se positionner comme un lieu incontournable pour les événements sportifs de qualité, offrant un cadre idyllique et des installations de premier ordre.

À l'année prochaine pour la seconde édition du Golf Challenge !

On Friday 14th June, the Monte-Carlo Golf Club was the setting for a major sporting event organised by Mercedes-Benz Monaco and Suisscourtage. Under azure skies and wonderful spring weather, 64 golf enthusiasts gathered to take part in this prestigious tournament, demonstrating their talent and determination on the Principality's verdant course.

The atmosphere was both competitive and friendly, with numerous partners and sponsors in attendance, helping to make the day a great success.

The highlight of the competition was undoubtedly the latest Mercedes CLE coupé, put into play for the hole-in-one, an exciting challenge that generated a great deal of enthusiasm and daring attempts. Despite the best efforts of those taking part, no one managed to win the prestigious prize, adding extra suspense and motivation for future tournaments.

Beyond the competition, this event was an opportunity to strengthen the links between the various players in the world of golf and insurance. Mercedes-Benz Monaco and Suisscourtage combined sportiness with elegance, reflecting their commitment to excellence.

Players, however, did not go unrewarded, with several attractive prizes up for grabs. Smiles and applause filled the air at the prize-giving ceremony, celebrating not only the sporting achievements but also the team spirit and camaraderie that really made the day.

The Monte-Carlo Golf Club continues to position itself as a key venue for quality sporting events, offering an idyllic setting and first-class facilities. See you next year for the second edition of the Golf Challenge!



MERCEDES-BENZ

BPM CARS BORDEAUX

Les 20 & 21 juin derniers avait lieu notre événement 100% Luxury au château Grattequina à Blanquefort. Un programme de festivités épiciennes attendait les invités arrivés à bord de l'élégant yacht Noma depuis les quais de Bordeaux. Après un petit-déjeuner châtelain, la matinée était dédiée aux essais des gammes AMG, électriques et hybrides, suivie d'une repas du chef. L'après-midi, un atelier horlogerie avec la maison IWC Schaffhausen clôturait les festivités avant le retour sur Bordeaux.

On June 20 & 21, our 100% Luxury event took place at Château Grattequina in Blanquefort. A program of epicurean festivities awaited the guests arriving aboard the elegant yacht Noma from the quays of Bordeaux. After a chateau breakfast, the morning was dedicated to testing the AMG, electric and hybrid ranges, followed by a chef's meal. In the afternoon, a watchmaking workshop with IWC Schaffhausen closed the festivities before the return cruise to Bordeaux.



GRAND PRIX DE MONACO 2024

LE ROUGE S'EMPRE DE MONACO

Le Grand Prix de Monaco 2024 a été marqué par la victoire éclatante de notre champion local Charles Leclerc, qui a mené la SF-24 à la première place, suscitant une immense joie parmi les Tifosi. Carlos Sainz a également brillé en terminant sur la troisième place du podium, offrant une double célébration à Ferrari. Nos invités ont pu profiter de cette course légendaire depuis deux terrasses exclusives, l'une située au virage de la Sainte Dévote offrant une vue imprenable sur une section technique du circuit, et l'autre située au-dessus de la ligne de départ permettant de vivre l'intensité du départ et des arrêts aux stands. L'événement a été un succès mémorable, grâce à la passion et au soutien de nos précieux clients, et nous sommes impatients de partager de nouvelles aventures avec eux.

The 2024 Monaco Grand Prix was marked by the stunning victory of our local champion Charles Leclerc, who drove the SF-24 to first place, bringing immense joy to the Tifosi. Carlos Sainz also shone, reaching third place on the podium to give Ferrari a double celebration. Our guests were able to enjoy this legendary race from two exclusive terraces, one located at the Sainte Dévote bend offering a breathtaking view of a technical section of the circuit, and the other located above the start line allowing them to experience the intensity of the start and the pits. The event was a memorable success, thanks to the passion and support of our valued customers, and we look forward to sharing further adventures with them.



FERRARI

VICTOIRE AUX 24 HEURES DU MANS

Onzième succès et seconde victoire consécutive, après celle de 2023, pour la marque au Cheval cabré aux 24 Heures du Mans. La 92^e édition s'est disputée sous un ciel particulièrement chargé qui a imposé une neutralisation de 4h26 dans la nuit du samedi au dimanche. Lorsque enfin le sprint a repris, sur les 23 Hypercars engagées, seules onze pouvaient prétendre à la victoire. Dans les derniers tours, la course s'accéléra encore et les deux Ferrari 499P #50 et #51 s'installèrent en tête, avant que la Toyota GRO10 Hybrid #7 s'intercale. Le titre est donc revenu, avec 14'221 d'écart sur la ligne, au trio composé d'Antonio Fuoco, Miguel Molina et Nicklas Nielsen sur la 499P #50.

An eleventh success and the second consecutive victory, following that of 2023, for the Prancing Horse marque in the 24 Hours of Le Mans. The 92nd edition of the race took place in particularly poor weather, leading to a safety car intervention lasting 4 hours 26 minutes on Saturday night. When the sprint finally resumed, of the 23 Hypercars entered, only eleven had a chance at victory. In the final laps, the race gathered pace and the two Ferraris 499P #50 and #51 led before the #7 GRO10 Hybrid Toyota got in between them. The title went to the trio of Antonio Fuoco, Miguel Molina and Nicklas Nielsen in the #50 499P, 14.221 seconds ahead at the line.



Bordeaux

Aston Martin Heritage



UNE ÉQUIPE EXPÉRIMENTÉE POUR L'ENTRETIEN ET LA RESTAURATION DE VOTRE ASTON MARTIN CLASSIQUE



Avant/Après



Avant/Après



Avant/Après



Transport personnalisé possible (devis sur demande)

Nous sommes acheteur de votre DB2, DB4, DB5 et DB6 à restaurer.

Robert Slack
+33 (0)5 56 16 21 00
114, Avenue JF Kennedy 33700 Merignac
astonmartinbordeaux.com

Pour prendre rendez-vous
ou obtenir une offre :





ASTON MARTIN

PRÉSENTATION DE LA NOUVELLE ASTON MARTIN VANTAGE

Révélée au mois d'avril dernier, la nouvelle Vantage a été présentée aux clients par nos trois concessions Aston Martin Paris, Monaco et Bordeaux. Avec 665 chevaux, une vitesse de pointe de 325 km/h et un 0 à 100 atteint en 3,5 secondes, la nouvelle Vantage se montre plus puissante et brutale que jamais. Toujours dotée d'un moteur V8 bi-turbo, elle bénéficie d'un design plus musclé, d'un contrôle du châssis repensé, et surtout d'un tout nouvel habitacle - similaire à celui de la DB12 - résolument plus moderne. Près de 200 invités, reçus par Aston Martin Paris, ont eu le privilège de la découvrir le 26 mars dernier sous le chapiteau des Folies Gruss, en partenariat avec Swiss Life Banque Privée (Vendôme). Le 9 avril, Aston Martin Monaco organisait à son tour une belle soirée de lancement dans le splendide Tunnel Riva, près du Port de Monaco. Enfin, la concession Aston Martin Bordeaux a elle aussi présenté la nouvelle Vantage dans un superbe campus aéronautique le 29 avril dernier.

PRESENTING THE NEW ASTON MARTIN VANTAGE

Revealed back in April, the new Vantage was presented to customers by our three Aston Martin dealerships in Paris, Monaco and Bordeaux. With 665 hp, a top speed of 325kph, and a 0-60mph time of 3.5 seconds, the new Vantage is more powerful and brutal than ever. Still powered by a twin-turbo V8 engine, it benefits from a more muscular design, rethought chassis control and, most importantly, an all-new cabin (similar to that of the DB12) that is resolutely more modern. Nearly 200 guests, hosted by Aston Martin Paris, had the privilege of discovering it on 26th March under the big top at the Folies Gruss, in partnership with Swiss Life Banque Privée (of La Place Vendôme). On 9th April, Aston Martin Monaco organised a wonderful launch evening in the splendid Riva Tunnel, near the Port of Monaco. Finally, the Aston Martin Bordeaux dealership also presented the new Vantage at a superb aeronautical campus on 29th April.

ASTON MARTIN

ASTON MARTIN & PRESTIGE YACHT PARTNERSHIP

Forts de plusieurs décennies d'expérience et de savoir-faire, les yachts PRESTIGE sont le fleuron du design et de la production industrielle française et italienne, réunissant de multiples talents autour d'une même ambition : atteindre l'excellence. Une ambition que partage également la marque Aston Martin, avec sa nouvelle gamme de véhicules. C'est pourquoi nos concessions Aston Martin Bordeaux et Aston Martin Monaco vont chacune organiser un événement client en partenariat avec la marque Prestige. Au menu : côté mer, découverte et essais des nouveaux yachts de la marque franco-italienne ; côté terre, présentation et test-drive des nouveaux modèles de la gamme Aston Martin (DB12, nouvelle Vantage et nouveau DBX707).

Backed by decades of experience and expertise, PRESTIGE yachts are the jewel in the crown of French and Italian design and industrial production, bringing together a multitude of talents around a single ambition: to achieve excellence. This ambition is also shared by the Aston Martin brand, with its new range of vehicles. That's why our Aston Martin Bordeaux and Aston Martin Monaco dealerships will each be organising a customer event in partnership with the Prestige brand. On the menu: afloat, discovery and testing of the new yachts from the Franco-Italian brand; ashore, presentation and test-drive of the new models in the Aston Martin range (DB12, new Vantage and new DBX707).

BPM Pro - IVECO Nord Steenvoorde - Rue Rosalie,
59114 - 03 28 43 32 33



PAGANI

UNE NOUVELLE MARQUE DE BPM EXCLUSIVE

Nous sommes très heureux de vous annoncer l'arrivée d'une nouvelle marque de luxe italienne dans notre portefeuille de marques distribuées. C'est au printemps dernier que le contrat de distribution (France et Monaco) a été signé par Patrick Bornhauser et Horacio Pagani. Le showroom de Pagani sera inauguré au 24, avenue de Fontvieille à Monaco.

We are delighted to announce the arrival of a new Italian luxury brand to our portfolio of brands. The distribution contract (France and Monaco) was signed back in the spring by Patrick Bornhauser and Horacio Pagani. The Pagani showroom will be opening at 24, avenue de Fontvieille in Monaco.

McLAREN

McLAREN MONACO

Durant la semaine du Grand Prix de Monaco, le constructeur McLaren a privatisé la concession McLaren Monaco pour y organiser une grande conférence de presse. Pour l'occasion, les deux pilotes de la marque - Lando Norris et Oscar Piastri - étaient présents pour exprimer leur ressenti à quelques jours de la course. En hommage à Ayrton Senna, la monoplace et la McLaren Senna exposées dans le showroom arboraient les couleurs du drapeau brésilien. Également exposée dans le showroom, une version LEGO de la légendaire McLaren MP4/4 en taille réelle. Bruno Senna - neveu d'Ayrton Senna - nous a aussi fait l'honneur de sa présence, pour célébrer la mémoire du pilote.

During the week of the Monaco Grand Prix, McLaren took over the McLaren Monaco dealership for a major press conference. For the occasion, the brand's two drivers - Lando Norris and Oscar Piastri - were in attendance to share their thoughts just a few days ahead of the race. In tribute to Ayrton Senna, the single-seater and the McLaren Senna on display in the showroom were decked out in the colours of the Brazilian flag. Also on display in the showroom was a life-size LEGO version of the legendary McLaren MP4/4. Bruno Senna - nephew of Ayrton Senna - also honoured us with his presence, to celebrate the driver's memory.



LA NOUVELLE MCLAREN ARTURA SPIDER EST ARRIVÉE !

La nouvelle Spider présente des améliorations significatives par rapport à la Artura originale : plus de puissance, plus de performances et un plus grand plaisir de conduite, le tout à ciel ouvert. Le moteur V6 3.0L et le moteur électrique délivrent désormais une puissance combinée de 700 chevaux ! La Artura Spider est la décapotable McLaren la plus économique en carburant de tous les temps.

(4.8 l / 100 km en cycle mixte EU WLTP) avec une autonomie en mode électrique accrue de 33 km.

Pour plus d'informations sur ce modèle ou pour réserver votre essai, contactez Ruben Amouyal (Sales Executive McLaren Monaco) au +377 93 25 69 99

THE NEW MCLAREN ARTURA SPIDER HAS ARRIVED!

The new Spider offers significant improvements over the original Artura: more power, more performance and greater driving pleasure, all under open skies. The 3.0L V6 engine and electric motor now deliver a combined output of 700 hp!

The Artura Spider is the most fuel-efficient McLaren convertible of all time. (4.8 l / 100 km in the EU WLTP combined cycle) with an increased electric range of 33 km.

For more information on this model or to book your test drive, please contact Ruben Amouyal (Sales Executive McLaren Monaco) at +377 93 25 69 99



FONDATION-BPM

DÎNER DU CŒUR

BPM Foundation et Maserati Orléans se sont associés avec le Chef étoilé Christophe Hay à Blois pour organiser un dîner caritatif au profit des enfants malades. Tous les bénéfices du dîner ont été intégralement reversés à ADEL Centre, association qui œuvre en faveur des enfants atteints de leucémie ou de cancer en région Centre. Grâce aux dons de la soirée, quinze familles d'enfants malades vont partir se ressourcer à la mer et oublier la maladie le temps d'une semaine aux Sables d'Olonnes.

En attendant les vacances, la Fondation a offert une journée d'essais à bord des dernières Maserati aux enfants. Sensations garanties !

BPM Foundation and Maserati Orléans have teamed up with Michelin-starred chef Christophe Hay in Blois to organize a charity dinner for the benefit of sick children. All profits from the dinner were entirely donated to ADEL Centre, an association which works for children suffering from leukemia or cancer in the Central region. Thanks to the evening's donations, fifteen families of sick children will go to recharge their batteries at the sea and forget about their illness for a week in Les Sables d'Olonnes.

While waiting for the holidays, the Foundation offered a day of testing aboard the latest Maseratis to the children. Sensations guaranteed!



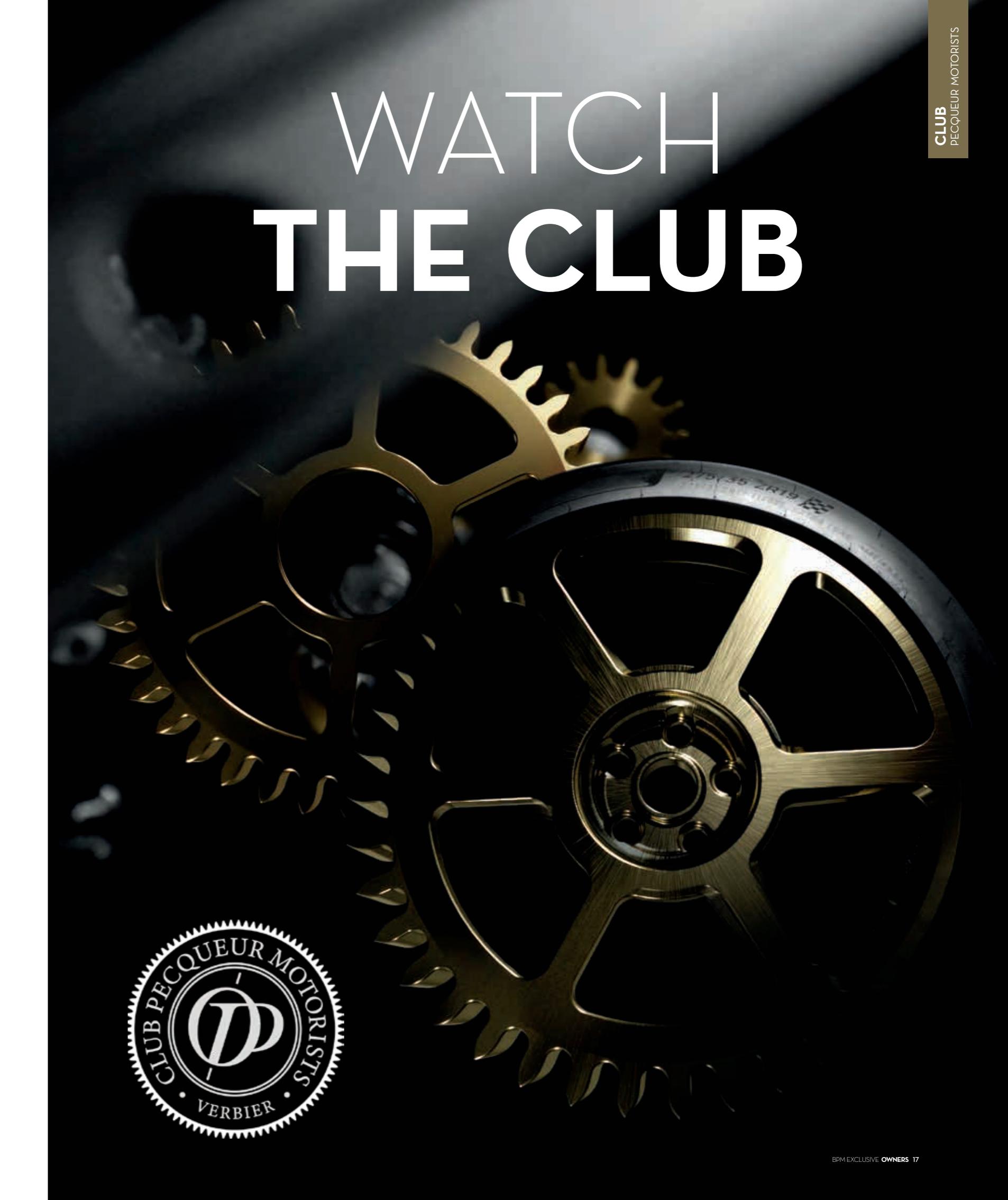
LAND ROVER DEFENDER

GAME FAIR 14-16 JUIN 2024 - LAMOTTE BEUVRON SOLOGNE

À l'occasion de la 42^e édition du prestigieux Salon International de la Chasse, BPM Cars Orléans a présenté son nouveau modèle LAND ROVER DEFENDER, l'icône 4x4 tout terrain. Décliné dans de nombreuses versions depuis sa création en 1948, il revêt ici les habits de robustesse et d'élegance dans une version hybride rechargeable P400e qui n'a pas laissé indifférents nos nombreux visiteurs (100 000 sur 3 jours) et clients conviés sur notre stand.

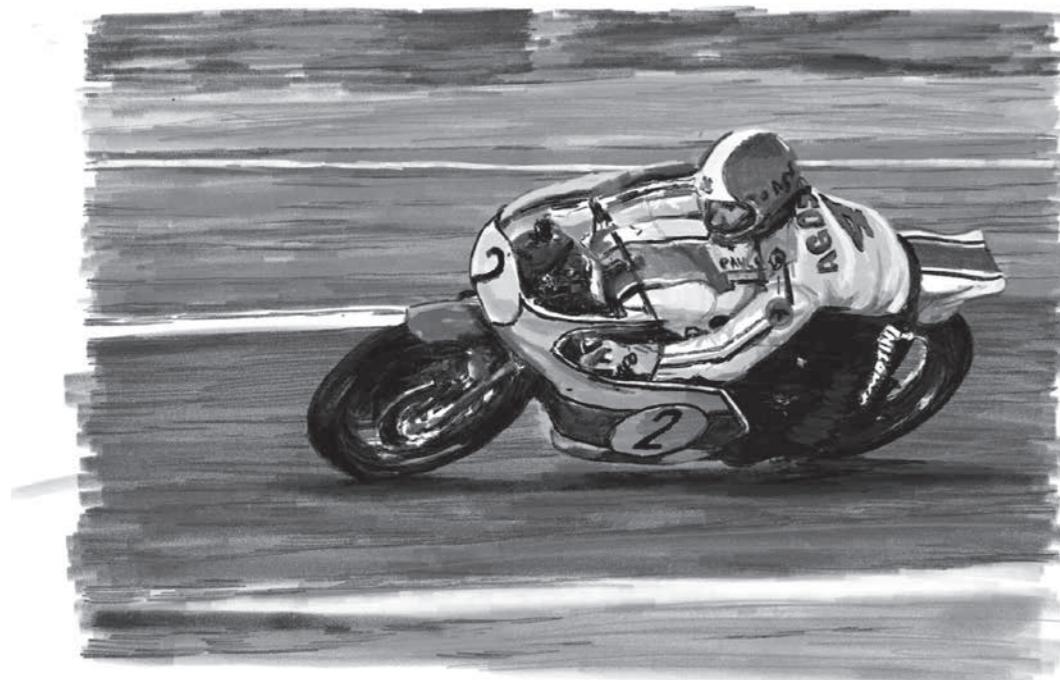
At the 42nd edition of the prestigious international hunting show, BPM Cars Orléans presented its new LAND ROVER DEFENDER model, the iconic off-road 4x4.

Available in numerous versions since its creation in 1948, this one was keen to show off robustness and elegance, featuring a P400e rechargeable hybrid powertrain that left none of our many visitors and customers indifferent (some 100,000 over 3 days) including those invited to our stand.



GENTLEMAN RACER GIACOMO AGOSTINI

DANS LE CADRE DES ÉVÈNEMENTS AUXQUELS LE CLUB PECQUEUR MOTORISTS CONVIE SES MEMBRES, NOUS AVIONS ASSISTÉ À LA COURSE DE CÔTE HISTORIQUE DE VILLARS-SUR-OLLON EN SUISSE. GIACOMO AGOSTINI, PILOTE MOTO LE PLUS TITRÉ AVEC 15 COURONNES MONDIALES, Y PARTICIPAIT AU GUIDON D'UNE MV AGUSTA. NOUS L'AVIONS RENCONTRÉ ET NOUS ÉTIONS PROMIS DE NOUS REVOIR. DONT ACTE, AINSI FUT FAIT.



« Lorsque j'ai rejoint l'équipe MV Agusta au début de ma carrière, Mike Hailwood était mon coéquipier. Il avait déjà quatre ans d'expérience au plus haut niveau, ce qui signifie qu'il était pour moi la référence idéale, l'objectif à viser. La première année a été difficile, car il était incroyablement difficile à battre. J'ai beaucoup appris de lui. Mais, quelques victoires contre lui m'ont procuré une sensation très particulière. Je n'oublierai jamais notre face-à-face lors du Tourist Trophy 1967. Il était passé chez Honda, et tout au long de la course, nous nous sommes battus pour la première place. Dans le dernier tour, j'avais sept secondes d'avance sur lui quand ma chaîne s'est cassée. Il a gagné, bien sûr, mais dès qu'il a franchi la ligne d'arrivée, il est venu vers moi et il m'a dit : « Cette victoire est la tienne ; tu es le vrai gagnant. » Il n'était pas obligé de dire cela, ni de m'inviter à la fête qu'il avait organisée le soir. Mais c'était le genre d'homme qu'il était. Mike Hailwood était sans aucun doute le plus gentleman des pilotes de Grands Prix avec lequel j'ai jamais concourru. J'ai un énorme respect pour lui. Son surnom, « Mike the Bike », reflète parfaitement son aura légendaire. C'était un vrai gentleman, à la fois sur le circuit et en dehors. Voilà tout ! »

Préface de la brochure de la nouvelle montre Tribute to Mike the Bike, par Giacomo Agostini.

Pecqueur Motorists : Vous êtes très occupé en ce moment au montage d'un film qui retracera les grands moments de votre carrière, pouvez-vous nous en dire plus sur ce projet ?

Giacomo Agostini : C'est un documentaire d'une heure et demie qui sera diffusé sur SKY TV et dans les salles de cinéma. Nous avons commencé à travailler sur ce projet depuis deux mois et le film sera présenté officiellement en septembre. Il relatera toute l'histoire de ma carrière, du début à la fin.

THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS RECENTLY INVITED ITS MEMBERS TO THE HISTORIC HILL CLIMB RACE IN VILLARS-SUR-OLLON, SWITZERLAND. THERE WE SAW GIACOMO AGOSTINI, THE RECORD-HOLDING MOTORCYCLE RIDER WITH 15 WORLD TITLES TO HIS NAME, IN ACTION ON AN MV AGUSTA. IT WAS A GREAT PLEASURE TO MEET HIM THERE, AND WE PROMISED WE'D CATCH UP AGAIN OFF THE RACE TRACK - AND SO WE DID.



Nouvelle collection « Tribute to Mike the Bike »

« When I joined the MV Agusta team at the beginning of my career, Mike Hailwood was my teammate. He already had four years of racing experience at the highest level, which meant he was the ideal benchmark for me to aim for. The first year was challenging, as he was incredibly difficult to beat. However, I learned a great deal from him, and by the second year, when I beat him in a couple of races, it was a very special feeling. I'll never forget our head-to-head at the 1967 TT Race. He'd switched to Honda, and throughout the race we battled it out for first place. On the last lap I was seven seconds ahead of him when my chain broke. He won, of course, but as soon as he crossed the finish line he came over to me and said, "This victory is yours; you're the real winner." He didn't have to say that, just as he didn't have to invite me to the party he threw that very evening. But that's the kind of guy he was. Mike Hailwood was without a doubt the most gentlemanly Grand Prix rider I ever competed with. I have enormous respect for him. His nickname, "Mike the Bike", perfectly captures his legendary status. He was a true gentleman, both on and off the track. That's all there is to say. »

Preface to the brochure for the new Tribute to Mike the Bike watch, by Giacomo Agostini.

Pecqueur Motorists: You're currently very busy with a documentary film that captures the highlights of your career. Can you share a little bit about this project?

Giacomo Agostini: It's a 1.5-hour documentary scheduled to be broadcast on Sky TV and in cinemas. We started working on it two months ago, and the film will be officially launched in September. It follows my entire career, from beginning to end.



PM : MV Agusta est liée à vos principales victoires en Grand Prix, quelles ont été les années et vos victoires les plus importantes au sein de cette écurie ?

GA : Tout est spécial pour moi avec MV Agusta. Chaque victoire était particulière mais il y a trois choses plus marquantes. Tout d'abord, ma toute première victoire en 1962. J'avais acheté une moto à crédit. J'ai gagné cette première course devant de nombreuses motos d'usine. Je courais en privé avec pour mécanicien le boulanger de mon village. C'était fantastique, car je partais de rien et j'ai décroché cette première victoire et ce premier trophée. Ensuite, le deuxième événement qui m'a marqué est mon premier titre de champion du monde avec MV Agusta. Au début, je courais juste pour participer, puis j'ai gagné une course puis une autre jusqu'à devenir champion du monde. C'est vraiment quelque chose à quoi je ne pensais pas au départ. Pendant deux jours, je n'arrivais pas à réaliser, je n'arrivais pas à y croire. Moi qui venais de Bergame, j'étais champion du monde. Le troisième fait marquant fut lorsque je suis passé de MV Agusta à Yamaha. J'ai gagné deux championnats du monde avec cette marque. J'ai d'ailleurs été le premier pilote à lui donner le titre en 350cc et également en 500cc.

PM : Quelles étaient vos relations avec le Comte Agusta, quel homme était-il ?

GA : C'était un homme passionné mais très dur. Il aimait toujours à faire sentir qu'il était le patron et que j'étais simplement son employé. Il avait cependant pour moi un très grand respect et beaucoup d'estime, et c'était réciproque. Je lui dois beaucoup.

PM : Lorsque vous avez accepté de préfacer la brochure de la montre « Tribute to Mike The Bike » du Club Pecqueur Motorists, vous nous avez dit qu'il était très certainement le plus gentleman des pilotes contre lesquels vous vous êtes battu en course, pouvez-vous nous en dire plus sur sa personnalité ?

GA : Mike Hailwood était un pilote que j'estimais beaucoup. Avant de commencer à courir, j'avais assisté à des courses et l'avais vu gagner sur MV Agusta, il était très impressionnant. Ensuite, quand j'ai rejoint MV Agusta et je suis devenu son coéquipier, il était déjà champion du monde et j'étais très nerveux lors de notre première rencontre. C'était fantastique mais aussi difficile car je me sentais tout petit face à lui. Ensuite, j'ai appris beaucoup de lui car il avait une immense expérience et il y avait une grande complicité entre nous. Tout est devenu plus facile quand j'ai commencé à le battre sur certaines courses. Battre d'autres pilotes était important mais battre un grand champion du calibre de Mike Hailwood était encore plus spécial, car c'était vraiment une référence.

PM : Parlez-nous de votre bataille héroïque avec « Mike the Bike » lors du TT de 1967 sur l'île de Man ?

GA : J'étais en tête de la course et battre Mike Hailwood au Tourist Trophy était vraiment exceptionnel. Malheureusement j'ai cassé ma chaîne dans le tout dernier tour, à 4 ou 5 kilomètres de l'arrivée. J'étais très triste, j'en ai pleuré une grande partie de la soirée. Lorsque je suis allé le voir avant qu'il monte sur le podium pour le féliciter, il m'a dit : « Giacomo, tu as été



PM: MV Agusta was part of your major Grand Prix victories. Which were your most important years and wins with the stable?

GA: Everything about my time with MV Agusta was special for me. Each victory was special, but there were three particularly important events. First: my first ever win in 1962. I bought a bike on credit and I won my first race, beating many factory bikes. I raced for myself. The village baker was my mechanic. It was amazing because I started out with nothing and came away with my first win, my first trophy. The second major event was my first world championship title with MV Agusta. Initially I raced just for the experience of taking part, but then I won a race, then another, until I ended up world champion. I really didn't think it was possible when I started. For two days it just didn't sink in - I couldn't bring myself to believe it. This boy from Bergamo - world champion! The third highlight came when I moved from MV Agusta to Yamaha. I won two world championships with them. I was also the first racer to win the 350cc and 500cc titles for them.

PM: What was your relationship with Count Agusta? What kind of man was he?

GA: He was passionate but very difficult. He always made it clear that he was the boss and I was just one of his employees. Nevertheless, he had the greatest of respect for me, and the feeling was mutual. I owe him a great deal.

PM: When you agreed to write the introduction to the "Tribute to Mike the Bike" watch brochure for the Club Pecqueur Motorists, you said he was probably the most gentlemanly rider you'd ever raced against. Can you tell us more about his personality?

GA: I always thought very highly of Mike Hailwood. Before I started racing myself, I'd been to some races and seen him win on an MV Agusta. He was extremely impressive. When I joined MV Agusta as his teammate he was already world champion, and I was very nervous when I met him for the first time! It was amazing, but also terrifying at the same time, because I felt so small alongside him! But afterwards I learned a lot from him, because he had such a huge amount of experience. We also became very good friends. Things got easier when I started beating him in a few races! Beating other riders was important, but winning against a champion of Mike Hailwood's calibre was even more special, because he was really the one to beat.



fantastique et aujourd'hui, c'est toi le vainqueur. ». Je lui ai répondu : « Oui, mais c'est toi qui gagnes ». Remporter le Tourist Trophy contre Mike Hailwood n'était pas donné à tout le monde. Malgré mon abandon, cela reste un énorme souvenir car j'étais en tête et j'ai montré ce jour-là que j'étais capable de gagner contre Mike Hailwood sur ce tracé de l'île de Man.

PM : Au sein des motos de Grand Prix actuelles, quelles sont celles qui vous impressionnent le plus ?

GA : Aujourd'hui les motos GP ont beaucoup changé et je trouve qu'elles ont trop d'électronique embarquée. Je n'aime pas ça, j'aime quand les pilotes jouent leur rôle dans la victoire. Aujourd'hui, ce n'est plus pareil car beaucoup de mérite dans la performance des motos revient à l'électronique. Elle prend une trop grande part au pilotage pur. Cela devient comme dans l'aéronautique, mais une moto, ce n'est pas un avion. Je souhaiterais que les motos de course profitent des progrès technologiques mais que la part du pilote reste prépondérante.

PM : En tant que pilote italien, que pensez-vous de la suprématie actuelle des Ducati, comment l'expliquez-vous ?

GA : Je dis « Bravissimo », c'est impressionnant ce que réalise Ducati. En tant qu'italien, je suis très fier qu'une marque italienne gagne avec cette maestria. C'est fantastique qu'une petite usine comme Ducati gagne contre les grandes équipes d'usine que sont Honda et Yamaha, c'est incroyable. Ils ont vraiment beaucoup travaillé chez Ducati pour arriver à instaurer cette suprématie sur la piste. Leur moto est très performante à tous les niveaux, elle est vraiment la plus rapide. Ce qui est d'autant plus impressionnant n'est pas uniquement que Ducati gagne quasiment toutes les courses, mais qu'ils

PM : Tell us about your epic battle with "Mike the Bike" in the 1967 Isle of Man TT Race.

GA : I was leading the race, and the idea of beating Mike Hailwood in the Isle of Man was really something. Unfortunately my chain broke on the last lap, 4 or 5 kilometres from the finish line. I was devastated, I cried all evening. When I went up to congratulate him on the podium he said, "Giacomo, you're fantastic and you're the winner today." I answered: "Yes, I'm the winner, but you're the one who won!" There are not many people who could have beaten Mike Hailwood in the TT Race. Despite the fact that I didn't finish, it's still a wonderful memory for me, because I led the race. That was the day I showed that I was capable of beating Mike Hailwood on the Isle of Man.

PM : Which of the current crop of Grand Prix bikes are you most impressed by?

GA : GP bikes have changed a great deal. There are too many electronics for my taste. I like it when the rider has a role to play. Today it's not the same, because a lot of the skill in the performance is down to the electronics. It takes too much away from pure racing. It's becoming more like aeronautics. But a motorbike isn't a plane. I'm happy that racing bikes are benefiting from technological progress but the rider should remain the main factor.

PM : As an Italian rider, what do you think of Ducati's current dominance? What do you think is behind it?

GA : I say "Bravissimo!" What Ducati is doing is impressive. As an Italian I'm very proud that an Italian brand is leading with such maestria. It's fantastic that a small team like Ducati can beat big factory teams like Honda and Yamaha. It's incredible. Ducati has worked really hard to achieve supremacy

placent souvent plusieurs motos dans les cinq premières places au classement général. Néanmoins, pour le spectacle, il serait important qu'Aprilia, Yamaha et Honda puissent revenir aux avant-postes.

PM : Dans les rangs des pilotes de MotoGP actuels, quels sont ceux qui vous impressionnent le plus ?

GA : Francesco Bagnaia est un très grand professionnel qui réalise de très belles courses. Avec une moto de l'an passé, Marc Marquez réalise également de grandes performances et Jorge Martin est, lui aussi, un des pilotes les plus rapides.

PM : Quittons le domaine de la moto pour quelques instants, avez-vous déjà piloté une Formule 1 ?

GA : Oui, j'ai couru dans le championnat Aurora British Formula One Championship pendant deux années, en 1979 et 1980. C'était très amusant et j'ai fait cela à la fin de ma carrière de pilote. J'avais envie d'apprendre à conduire une Formule 1 et j'ai participé à plus de 20 courses au volant d'une Williams FW06 avec laquelle j'ai terminé 5^{ème} du championnat en 1980.

PM : Avez-vous eu l'opportunité de rencontrer le Commandeur Enzo Ferrari ?

GA : Oui, lorsqu'il m'a fait essayer une de ses voitures de course. Ce n'était pas une Formule 1 mais un « sport proto » que j'ai testé sur la piste de Modène. À cette époque, la Scuderia Ferrari venait essayer ses voitures de course sur ce circuit, où nous testions également nos motos car la piste de Fiorano n'existant pas encore.

PM : Nous vous avions rencontré en Suisse lors de la course de côte historique de Villars-sur-Ollon, prévoyez-vous d'y revenir en 2025 ?

GA : Oui, car c'est une très belle épreuve que j'aime beaucoup. J'ai planifié d'y revenir pour la prochaine édition. L'endroit et le tracé sont sublimes.

on the track. Their bike is a top performer at every level. It's genuinely the fastest. What's even more impressive is not just that Ducati is winning practically every race, but that they often have several of their bikes in the top five. However, for the good of racing it's going to be important for Aprilia, Yamaha and Honda to catch up.

PM : Which of the current MotoGP racers do you rate the most highly ?

GA : Francesco Bagnaia is a superb professional who produces some very fine racing. With a bike from last year, Marc Marquez has also performed excellently. Jorge Martin is also a very fast rider.

PM : Let's leave motorbikes for the time being. Have you ever driven a Formula 1 racing car?

GA : Yes, I competed in the Aurora British Formula One Championship for two years, in 1979 and 1980. It was great fun because I did it after my motorcycle racing career was over. I wanted to learn to drive F1, and I took part in more than 20 races behind the wheel of a Williams FW06. I finished 5th in the 1980 championship.

PM : Did you ever get the chance to meet Enzo Ferrari?

GA : Yes, he asked me to try one of his racing cars. It wasn't a Formula 1; it was a sports prototype. I tested it on the Modena track. At that time Scuderia Ferrari would try out its racing cars there, and we also tested our bikes there. The Fiorano track hadn't been built yet.

PM : We met you at the historic Villars-sur-Ollon hill climb race in Switzerland. Are you planning to come back in 2025?

GA : Yes! It's a wonderful event, I like it a lot. I'm planning to return for the next one. The location and the race are stunning.



CARRERA PANAMERICANA 2024

¡MUY CALIENTE!

LA CARRERA PANAMERICANA, L'ÉVÉNEMENT CLUB PECQUEUR MOTORISTS 2024. VIVRE DE L'INTÉRIEUR LA COURSE AUTOMOBILE DES PLUS FURIEUX SUPERLATIFS SUR LES ROUTES DU MEXIQUE, C'EST POSSIBLE AVEC LE CLUB PECQUEUR MOTORISTS. UN RENDEZ-VOUS RÉSERVÉ À QUELQUES PRIVILÉGIÉS, QUI POURRONT SUIVRE EN OCTOBRE LES DEUX DERNIÈRES ÉTAPES DE LA COURSE AVEC LE TEAM VAINQUEUR DE LA DERNIÈRE ÉDITION. ET VIVRE QUELQUES BONUS SUPPLÉMENTAIRES.

CARRERA PANAMERICANA, THE MUY CALIENTE CLUB EVENT FOR 2024! EXPERIENCE FIRST-HAND ONE OF THE WORLD'S MOST GRUELING AND FIERCELY COMPETITIVE MOTOR RACES, IN MEXICO, WITH THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS. A SELECT FEW WILL HAVE THE OPPORTUNITY TO FOLLOW THE FINAL TWO STAGES OF THE CARRERA PANAMERICANA WITH LAST YEAR'S WINNING TEAM. THEY WILL ALSO GET ACCESS TO SOME SPECIAL BONUSES!

Carrera Panamericana, c'est un nom qui évoque la folie automobile des années cinquante. Cinq éditions de cette course de plusieurs milliers de kilomètres, qui traversait le Mexique, eurent lieu entre 1950 et 1954, marquées par autant d'épisodes tragiques que d'exploits glorieux. Ferrari y gagna deux fois, Mercedes y imposa sa 300 SL à portes papillons. Puis, jugée trop dangereuse, la course fut abandonnée jusqu'en 1988. Depuis cette date, des voitures improbables bourrées de chevaux traversent à nouveau les forêts, les villes et les déserts mexicains, attaquant parfois des cols à 3 500 mètres d'altitude. Le Club Pecqueur Motorists vous propose de vivre quelques jours intenses au cœur de la prochaine édition.

La prochaine édition de la Carrera Panamericana (ou « Pan Am » pour faire court) aura lieu entre le 13 et le 19 octobre. Les concurrents couvriront une distance totale de 3 900 kilomètres sur un tracé pas franchement rectiligne reliant Veracruz, dans le sud du Mexique, à Nuevo Leon, non loin de la frontière texane. Le parcours comptera sept étapes et une soixantaine d'épreuves spéciales, soit plus de 600 kilomètres chronométrés.

Les voitures engagées à la Pan Am doivent rappeler par leurs silhouettes les engins des années 1950, et la plupart des engagés choisissent des Américaines de tourisme relookées au Mexique et shootées aux anabolisants de la NASCAR. Les V8 délivrent jusqu'à 700 chevaux, emmenant les voitures à des pointes de 320 km/h. La plupart des favoris rouent en Studebaker... Au cours des 30 dernières années, seules deux victoires ont échappé aux Stud'!

La course intéresse tout particulièrement les Français, qui semblent adorer y taquiner les pilotes locaux. Pierre de Thoisy y a remporté sept victoires (sur Studebaker) entre 1997 et 2007. Mais on compte aussi, parmi les pilotes vainqueurs, Erik Comas en 2010, ou bien le Suédois Stig Blomqvist en 2009 et le Finlandais Harri Rovanpera en 2010. Donc pas uniquement des Français ou des Mexicains.

C'est avec un autre équipage, lui aussi multiple vainqueur de la Carrera Panamericana, que le Club Pecqueur Motorists vous propose de vous immerger au cœur des deux dernières étapes de l'édition 2024 : Français Hilaire Damiron et son épouse brésilienne Laura Damiron, qui ont remporté l'édition 2023 avec leur démentielle Studebaker El Commander. Grands habitués de l'épreuve, Hilaire et Laura accueilleront les participants et membres du Club Pecqueur Motorists dans leur team.

The name of the Carrera Panamericana evokes the motor racing heyday of the 1950s. Five editions of this multi-thousand-mile race across Mexico took place between 1950 and 1954, marked by both spectacular victories and tragic accidents. Ferrari won twice, and Mercedes established its dominance with the 300 SL with gullwing doors. After that, the race was deemed too dangerous, and was shut down. Until 1988. Since then, the most improbable and overpowered cars have continued to traverse the forests, cities and deserts of Mexico, sometimes cresting mountain passes at an altitude of 3,500 metres. The Club Pecqueur Motorists invites you to immerse yourself in the next edition. Check your calendars! The Club Pecqueur Motorists' programme is scheduled to take place over one week in October 2024. We'll let you know the exact dates very soon.

The Carrera Panamericana (or "Pan Am" for short) runs from 13th to 19th October. The competitors will cover a total distance of 3,900 km, along a somewhat circuitous route between Veracruz in Mexico's south to Nuevo Leon, a stone's throw from the Texas border.

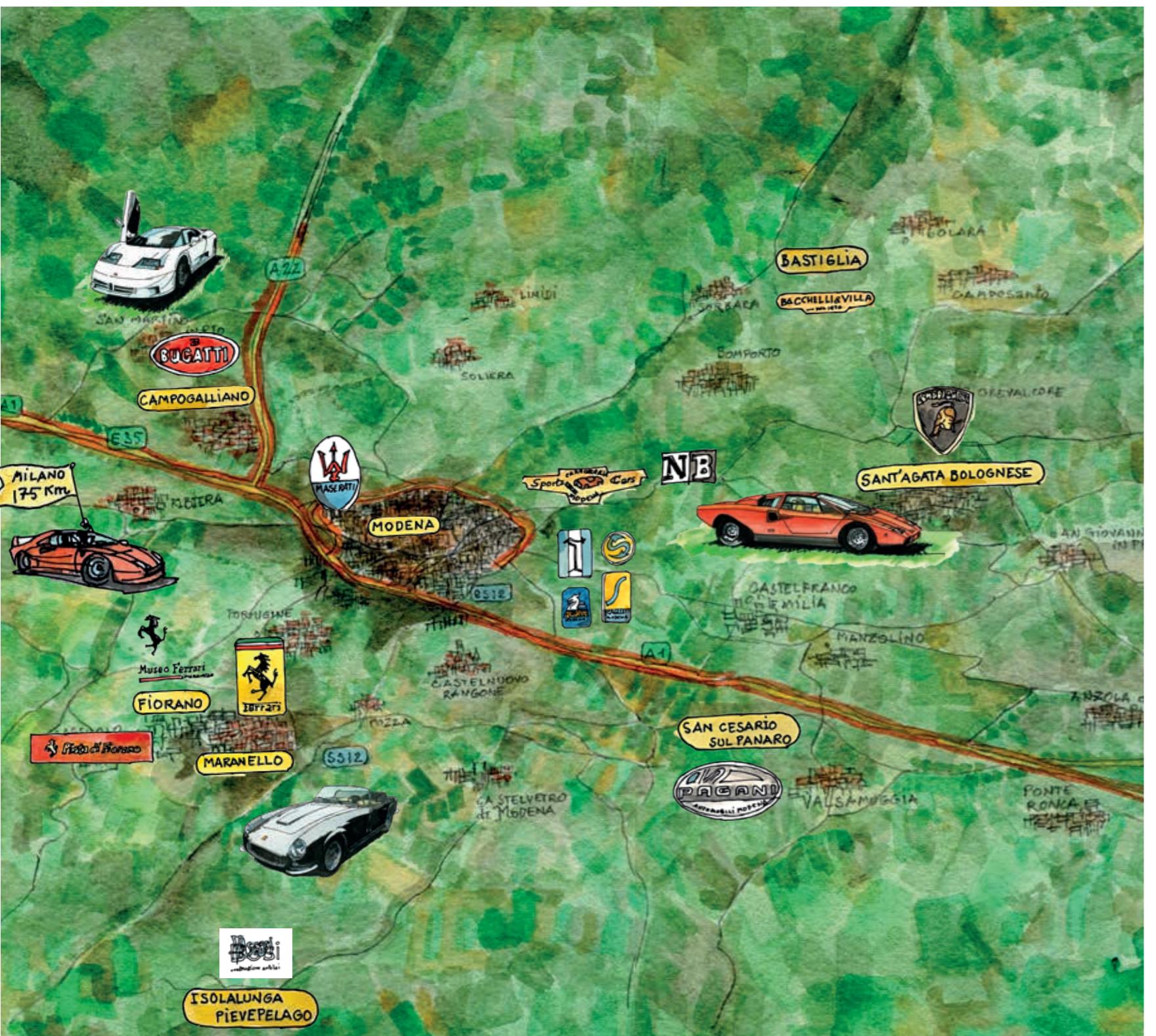
The race will be split into seven stages with around 60 special stages against the clock, totalling 600 km.

The cars that sign up for the Pan Am must stick to a retro 1950s aesthetic. Most entrants choose American touring cars that are refitted in Mexico and souped up with NASCAR-inspired upgrades. Their V8 engines deliver a staggering 700 horsepower, enabling the cars to reach speeds of up to 320 km/h. Intriguingly, Studebakers seem to be the vehicle of choice among the frontrunners. Over the last 30 years, these classic cars have missed out on only two victories.

The race seems to appeal particularly to the French, who appear to enjoy challenging the local drivers. Pierre de Thoisy clinched seven victories (in a Studebaker, of course) between 1997 and 2007. However, the list of winning drivers also includes Erik Comas in 2010, as well as Stig Blomqvist of Sweden in 2009, and Harri Rovanpera of Finland in 2010. So, it's not always a Franco-Mexican duel. The Club invites you to immerse yourself in the final two stages of the 2024 Carrera Panamericana with a veteran Pan Am team. Frenchman Hilaire Damiron and his Brazilian wife, Laura Damiron, are not just familiar with the race - they won the 2023 edition with their incredible Studebaker El Commander. As experienced contenders, Hilaire and Laura are all set to welcome you into their team.



Pour plus d'information sur cet événement / For more information on this event:
www.pecqueurmotorists.com



MODENA THE MOTOR VALLEY

IL Y A DES ENDROITS COMME ÇA... MURANO POUR LE VERRE FILÉ, CARRARE POUR LE MARBRE, MILAN POUR L'OPÉRA... À MODÈNE, CE SONT LES VOITURES DE SPORT. CE BOURG ITALIEN, PAS BIEN GRAND, ACCUEILLE LA PLUPART DES GRANDES MARQUES DE VOITURES DE RÊVE. MAIS POURQUOI ?

TEXTE : ROBERT PUYAL - ILLUSTRATION ALAIN BOULDOUYLE

THERE ARE PLACES LIKE THIS... MURANO FOR SPUN GLASS, CARRARA FOR MARBLE, MILAN FOR OPERA... IN MODENA, IT'S ALL ABOUT THE CARS. THIS SMALL ITALIAN TOWN IS HOME TO MOST OF THE MAJOR BRANDS OF DREAM SPORTS CARS. BUT WHY?

Carlo Stanguellini aurait été le premier dès les années 1890, ce qui ne date pas d'hier, mais qui peut l'assurer ? Peut-être que dans le garage voisin, un autre artisan entêté, avec un nom en I, s'occupait déjà de remplacer dans l'imagination de ses contemporains, avec des ronflements aigus de moteurs exaspérés, les galopades des chars romains sur la Via Emilia, dont le souvenir traverse pour toujours la Modène moderne.

Dès 1919, Stanguellini préparait des Alfa de Milan, des Fiat de Turin et même des Maserati de Bologne, mais c'est ici, à Modène, avec le concours de la Carrozzeria Torricelli, qu'il leur donnait le supplément d'âme et de féroce qui leur valait tant de victoires de classe. Car il se cantonnait le plus souvent aux voitures de 750 et 1000 cm³.

Tant mieux pour son adversaire Enzo Ferrari, jeune pilote modenais qui, depuis 1929, préparait des Alfa Romeo très spéciales dans les locaux de sa Scuderia et ne songeait pas encore à créer ex nihilo des voitures à son propre nom. Il avait établi sa base logistique et technique à Maranello, à 15 kilomètres du centre-ville, sur des terrains appartenant à son épouse Laura. Il profitait déjà du tissu artisanal de la ville, carrossiers, fondeurs, selliers... Ainsi que de l'autodrome municipal !

Ensuite, roule la boule de neige, la présence de quelques-uns attire les autres dans cette plaine d'Émilie-Romagne chaude l'été, froide l'hiver, souvent brumeuse, à 200 kilomètres au sud-ouest de Venise.

En 1940, le financier Adolfo Orsi, à qui les frères Maserati ont vendu leur firme, la rapatrie de Bologne à Modène où ce natif de Sant'Agnese, à quatre kilomètres du centre, a installé sa fabrique de tôles estampées et de bougies d'allumage. Toutes les Maserati de course et de grand tourisme de l'après-guerre naîtront désormais ici.

Dès 1947, Enzo Ferrari, libéré de la clause du contrat avec Alfa qui lui interdisait d'utiliser son propre nom, lâche enfin sur les routes italiennes ses premières créatures signées. Avec lui puis sans lui (après 1988), la firme va songer à se développer, à se diversifier, à envoyer ses machines de course briller dans à peu près toutes les disciplines possibles et dans le monde entier, mais jamais à déménager son usine, dont le premier noyau et le célèbre portail sont toujours bien visibles. C'est d'ici que part la Scuderia pour chaque Grand Prix, chaque épreuve du World Endurance Championship (WEC), que sont nées toutes les Ferrari de route. À quelques pas, Ferrari a son musée, à quelques tours de roue de son circuit, Fiorano. La course est une fournaise qui engloutit chaque dimanche des voitures développées des semaines durant. Dans l'orbite de Ferrari, des carrossiers indépendants se font ses fournisseurs attitrés : les ateliers modenais de Scaglietti ou de Drogo bruissent des coups de marteau savants qui façonnent les carrosseries rouges des Ferrari de course ! Ce savoir-faire précieux du martelage à froid ménage, parfois sans dessin préalable et presque toujours sans plan, des galbes à se damner. Un fait-main qui est alors moins cher que les carrosseries « de série » des Ferrari de production.

Dans les fournaises, il fait chaud et Ferrari, s'il attire les meilleurs ingénieurs, peut aussi les disperser sur un coup de gueule de trop. C'est précisément ce qui se passe en 1961 et les exilés font valoir leur CV auprès d'autres ambitieux que les bonnes fortunes de Ferrari, gloire surtout, argent un peu, empêchent de dormir. Ferruccio Lamborghini, né lui aussi dans les environs (Renato di Cento, 40 km de Modène) accueille les plus brillants pour fonder dès 1963 sa propre marque délibérément concurrente. Où cela ? À Modène bien sûr, plus exactement à Sant'Agata Bolognese (20 km du centre, 35 de Maranello).

Toute cette effervescence a des résonances inattendues. À Detroit, on connaît Modène, comme on sait que la haute couture naît à Paris, comme on connaît les vins de Bordeaux et les parfums de Grasse. N'est-ce pas contre le petit artisan d'Émilie-Romagne que la géante Ford Motor Company, deuxième constructeur du monde, mobilise alors tous ses moyens ? Lasticieux et manœuvrier Alejandro De Tomaso, Argentin d'origine italienne et qui est déjà venu à Modène comme pilote privé et client de



Ferrari 365GT4 / Daytona

As far back as 1919, Stanguellini was preparing Alfa cars from Milan, Fiat cars from Turin and even Maseratis from Bologna, but it was here in Modena, with the help of Carrozzeria Torricelli, that he gave them the extra soul and ferocity that won them so many class victories. He usually confined himself to 750 and 1000cc cars.

So much the better for his adversary Enzo Ferrari, a young driver from Modena who, since 1929, had been preparing very special Alfa Romeo on the premises of his "Scuderia" and was not yet thinking of creating cars from scratch that would bear his own name. He'd set up his logistical and technical base in Maranello, 15 kilometres from the city centre, on land belonging to his wife, Laura. He was already benefiting from the town's network of craftsmen, bodybuilders, foundries and upholsterers, as well as the municipal racetrack!

Then, as the ball got rolling, the presence of a few attracted others, in this plain of Emilia-Romagna, hot in summer, cold in winter, and often foggy, some 200 km south-west of Venice.

In 1940, the financier Adolfo Orsi, to whom the Maserati brothers had sold their company, moved it from Bologna to Modena, where this native of Sant'Agnese, four kilometres from the town, had set up his stamped sheet metal and spark plug factory. All post-war Maserati racing cars and grand tourers were built here.

In 1947, Enzo Ferrari, freed from the clause in his contract with Alfa that forbade him to use his own name, finally unleashed his first own beasts onto the Italian roads. With him and then without him (from 1988), the firm looked at developing and diversifying, sending its racing machines to shine in just about every possible discipline around the world, but never about moving its factory, whose original building and famous gate are still clearly visible. This is where the Scuderia sets off from, for every Grand Prix, every event in the World Endurance Championship (WEC), this is where all the road Ferraris were born. Ferrari has its own museum just a few steps away, the Fiorano circuit is just a few laps away, and there are countless local craftsmen and shopkeepers who pay tribute to the local myth in some way. Enzo, the modern-day saint, has fervent worshippers everywhere, and even the Pope came all the way here to pay tribute to him!

Racing was a furnace that every Sunday engulfed cars developed over weeks. In Ferrari's orbit, independent coachbuilders became its official suppliers: the Modena workshops of Scaglietti and Drogo buzzed with the expert hammer blows that shaped the red bodies of racing Ferraris! This invaluable expertise in cold hammering created, sometimes without prior design and almost always without a plan, curves to die for. The result was a hand-made product that cost less than the "production" bodywork of a Ferrari.

The furnaces were hot and Ferrari, while attracting the best engineers, could also angrily send them packing. This is precisely what happened in 1961, and the exiles put their CVs to good use with other ambitious people whose sleep was uneasy thanks to Ferrari's good fortune, his fame above all, and his money a little. Ferruccio Lamborghini, who was also born in the area (Renato di Cento, 40 km from Modena) welcomed these most brilliant minds to found his own deliberately competitive brand in 1963. Where was this to take place? In Modena, of course, and more precisely in Sant'Agata Bolognese (20 km from the centre, 35 from Maranello).

All this excitement had unexpected resonances. In Detroit (some 7,000 km away to the west), people know Modena, just as they know that haute couture was born in Paris, just as they know the wines of Bordeaux and



Lancia Stratos

Maserati, perçoit, mieux sans doute que les constructeurs locaux, leur aura outre-Atlantique. Après quelques tentatives techniquement audacieuses, son pragmatisme prend le dessus et il entreprend d'habiller de style italien la puissance facile et roturière des énormes V8 américains. Dès 1959, c'est à Modène qu'il s'est installé avec cette équation en tête : offrir à la puissante et abondante clientèle américaine tout ce qu'elle aime. À savoir l'exotisme du design, de l'architecture et du lieu de naissance, Modène, et une mécanique simple et fiable, en l'occurrence un bon gros Ford Cleveland. Le rapport poids/puissance atteint de respectables valeurs tandis que le rapport coût/performances est inédit dans la région. Avec plus de mille exemplaires par an, la production aussi !

L'idée connaît plusieurs rebonds avec l'implication financière de Qvale (importateur pour le continent nord-américain). Rassemblant un V8 Ford moderne et le dernier dessin de Marcello Gandini pour De Tomaso, la De Tomaso Bigua, rebaptisée Mangusta puis Qvale Mangusta, fut produite ici de 1999 à 2002, à près de 300 exemplaires tout de même.

En 1987, Romano Artioli, important concessionnaire Ferrari, décide de racheter le nom de Bugatti et de faire revivre une Bugatti de sport et de prestige, plus de 50 ans après les dernières victoires de la marque. Il crée à Campogalliano (à 12 km du centre de Modène) ce qui reste peut-être la plus belle usine automobile au monde. L'architecte Giampaolo Benedini l'a si bien dessinée qu'Artioli lui demandera même de corriger le dessin de Gandini pour la Bugatti EB110 ! Le V12 maison, quatre turbos, soixante soupapes, trône dans une coque carbone et transmet sa puissance au sol via une transmission intégrale. Cette sportive superlatrice sera produite à 139 exemplaires, avant de déborder les possibilités financières d'Artioli, qui abandonne brutalement en 1995. L'usine est toujours là. Le Monégasque Gildo Pallanca Pastor rachètera une partie des machines et des voitures restantes avant que le nom change de main une nouvelle fois et que Ferdinand Piëch réinstalle la marque à Molsheim...

Terminons ce tour d'horizon, forcément oublieux de prouesses techniques et d'aventures humaines, par la plus belle des réussites en date, celle de Pagani. Horacio était juré, tout jeune, de construire un jour des voitures à son nom et il ne concevait pas que ce pût être ailleurs qu'à Modène. Il a réussi son pari en 1991 en créant sa petite structure, évidemment baptisée Modena Design, à San Cesario sul Panaro (18 km au sud-est de Modène). Depuis, il n'a jamais cessé de peaufiner ses créations, celles qui portent au plus haut niveau la spécialité culturelle locale : l'excellence automobile. Lors de la célébration des 25 ans de sa marque, en plein centre de Modène, Horacio Pagani remerciait la ville, qu'il appelait sa seconde patrie, et ses habitants. De l'art d'être modénais.

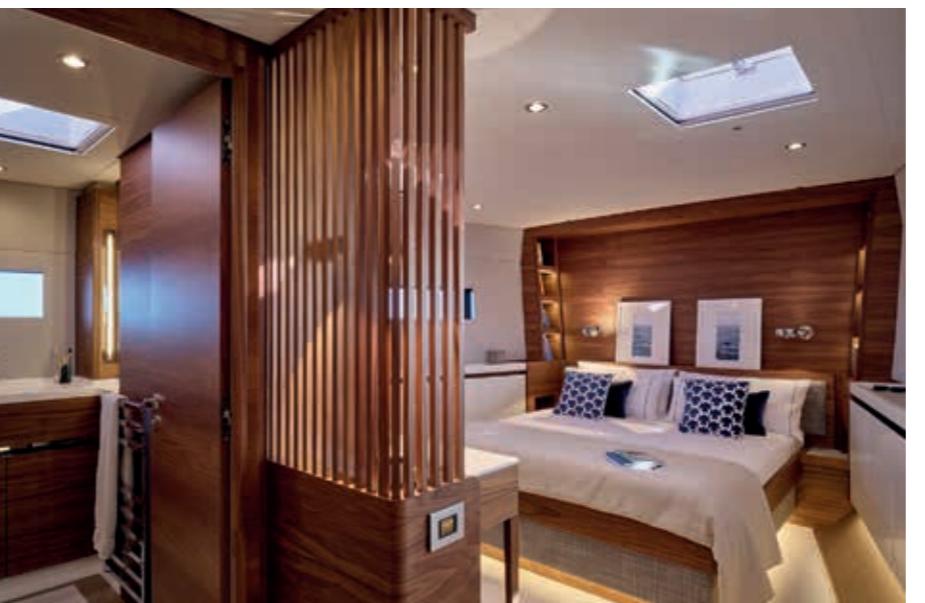
the perfumes of Grasse. But wasn't it against the small craftsman from Emilia-Romagna that the giant Ford Motor Company, the world's second-largest manufacturer, was mobilising all its resources? The astute and manoeuvrable Alejandro De Tomaso, an Argentinian of Italian origin who had already come to Modena as a private driver and Maserati customer, was undoubtedly more aware than the local manufacturers of their aura on the other side of the Atlantic. After a few technically audacious attempts, his pragmatism got the better of him and he set about dressing up in Italian style the easy, commonplace power of the enormous American V8s. In 1959, he set up in Modena with this equation in mind: offer the powerful and abundant American clientele everything they love. In other words, exotic design, architecture and the place where he was born - Modena - combined with a simple, reliable engine, in this case a big, fat Ford Cleveland. The power-to-weight ratio was respectable, while the cost-to-performance ratio was unprecedented in the region. With more than a thousand units produced each year, production was also going well!

The company had its share of ups and downs on both continents, but it must have been a good idea, because it was reborn several times. Notably that of Qvale, pronounced Couvalaye, the Norwegian name of this American businessman whose company was authentically made in Modena. Featuring a modern Ford V8 and Marcello Gandini's latest design for De Tomaso, the De Tomaso Bigua, then Qvale Mangusta, was produced here from 1999 to 2002, in a total production run of almost 300 units.

In the meantime, the glorious Bugatti brand had made Modena its home... Ettore, its founder, was indeed Italian, from Milan, but it was in Alsace, which was part of Germany at the time, that he built his cars, in Molsheim. The brand died out shortly after its founder, who passed away in 1947. In 1987, Romano Artioli, a major Ferrari dealer, decided to buy the name and revive a prestigious Bugatti sports car, more than 50 years after the marque's last victories. In Campogalliano (12 km from the centre of Modena), he created what is still perhaps the most beautiful car factory in the world. The architect Giampaolo Benedini designed it so well that Artioli even asked him to correct Gandini's design for the Bugatti EB110! The in-house V12, with four turbos and sixty valves, sits in a carbon fibre body and transmits its power to the road via all-wheel drive. A total of 139 examples of this superlative sports car were produced before Artioli's financial resources ran out, and he abruptly gave up in 1995. The factory is still there. The Monégasque Gildo Pallanca Pastor bought some of the remaining machines and cars, and went on to set the world ice speed record in an EB110! But the name was soon bought by Ferdinand Piëch and relocated once again to the now-French Molsheim, but that's another story...

Getting back to Modena, things are still going strong in the car business. Every year, new projects take shape, some of them ephemeral, others of a size to nourish the legend of this Italian-style "Motor Valley".

We round off our synopsis, which inevitably overlooks technical feats and human adventures, with the greatest success story to date, that of Pagani. Horacio had sworn when he was very young that one day he would build cars in his own name, and he couldn't imagine doing so anywhere other than Modena, whose influence and attraction he could feel from his distant native land of Argentina. He succeeded in the first part of his gamble in 1991, when he set up his tiny company, obviously named Modena Design, in San Cesario sul Panaro (18 km south-east of Modena). Since then, Pagani has never stopped fine-tuning what is for many the most beautiful car in the world. In any case, it's the one that brings the local cultural speciality of automotive excellence to the highest level. Horacio Pagani thanked the city and its people, referring to Modena as his second homeland, at a superb ceremony in the centre of the city to celebrate the 25th anniversary of his brand. The art of being Modenese.



CNB 78

The reference

for offshore sailing yachts

CNB IS PART OF THE SOLARIS YACHTS GROUP



©Design Zagato

DISEGNO ITALIANO À LA POINTE DU CRAYON

SANS REMONTER JUSQU'À LA RENAISSANCE, L'INFLUENCE DES ARTISTES ITALIENS SUR LE MONDE EST AVÉRÉE DE LONGUE DATE. QUAND IL S'EST AGI DE DESSINER CES ÉTRANGES ET FASCINANTES SCULPTURES MOBILES QUE SONT D'ABORD LES AUTOS, LA FAÇON DE VOIR TRANSLALPINE S'EST BIENTÔT IMPOSÉE...

TEXTE : ROBERT PUYAL

Les premières automobiles sont dessinées par hasard, par des techniciens soucieux d'efficacité et par des charrons. Ensuite, chaque industrie nationale trouve son style propre, loin des métissages que nous connaissons. Passées les grandes guerres, les exportations deviennent le nerf de la guerre et avec elles l'art subtil de plaire partout. La haute couture automobile française, vouée au grand luxe et appuyée sur des marques qui disparaissent, perd sa magnifique et munificente aura d'avant-guerre, les départements dédiés au style des constructeurs américains ne réussissent guère à passer l'Atlantique.

C'est dans cette même période pétillante des années 1950 que la notion même de design industriel devient prépondérante et que l'Italie y impose son influence ; dans tous les secteurs, de l'architecture à l'électro-ménager, des textiles à l'immobilier, des machines à écrire d'Ettore Sottsass pour

WITHOUT REVERTING TO THE RENAISSANCE, THE INFLUENCE OF ITALIAN ARTISTS ON THE WORLD IS A LONG-ESTABLISHED FACT. WHEN IT CAME TO DESIGNING THOSE STRANGE AND FASCINATING MOBILE SCULPTURES THAT WERE TO BECOME THE VERY FIRST CARS, THE TRANSLALPINE WAY OF SEEING THINGS WAS QUICKLY ESTABLISHED...

The designs of early cars were drawn by chance, by efficiency-minded technicians and wheelwrights. After that, each national industry found its own style, far removed from the cross-fertilisation we know today. After the Great Wars, exports became the sinews of the conflicts, and with them the subtle art of pleasing people everywhere. French automotive haute couture, devoted to luxury and supported by disappearing brands, lost its magnificent, munificent pre-war aura, while the styling departments of American carmakers barely got a mention across the Atlantic. During the same sparkling period of the 1950s, the very notion of industrial design came to the fore, and Italy imposed its influence in every sector, from architecture to domestic appliances, from textiles to real estate, from Ettore Sottsass's typewriters for Olivetti to Mario Revelli de Beaumont's (soon to be Ghia's boss) mopeds for Aermacchi. And then there were Vespa scooters,

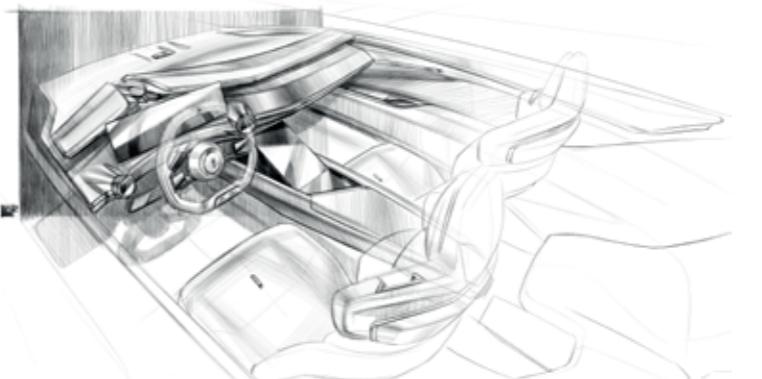
Olivetti aux cyclomoteurs de Mario Revelli de Beaumont (bientôt patron de Ghia) pour Aermacchi. Et puis il y a les scooters Vespa, les canots Riva... Mais c'est dans le domaine bien précis de l'automobile que l'Italie impose son leadership et l'influence de ses designers chez les constructeurs du monde entier. Certaines collaborations sont clairement signées, d'autres consultations demeurent plus discrètes mais le monde entier vient s'habiller dans la Péninsule. On voit Michelotti donner leur style aux Triumph britanniques mais aussi aux Hino japonaises. Pininfarina développe une longue collaboration avec Peugeot et avec Austin/Morris, voire avec Rolls-Royce, puis avec Honda. Bertone travaille pour Volvo, pour le Japonais Daihatsu. Mario Revelli pour Simca, Zagato pour Aston Martin notamment. Pendant ce temps, bien sûr, les marques italiennes font elles aussi appel aux champions nationaux : Lancia s'en remet souvent à Pininfarina, ainsi que Ferrari, Alfa Romeo et Lamborghini préfèrent Bertone, Fiat veille à faire travailler tout le monde. Les entreprises de Carrozzeria emploient toutes des designers d'abord anonymes mais qui acquièrent bientôt leur propre notoriété. Parmi ces faiseurs de miracles esthétiques et commerciaux, certains accèdent à l'indépendance, comme le grand Marcello Gandini, qui vient de nous quitter et qui a particulièrement influencé le paysage automobile français (Citroën BX, Renault Supercinq entre autres). Ou Giorgetto Giugiaro, animateur de Ghia puis de Bertone, qui a fondé sa marque Ital Design, laquelle donnera le nouveau visage de Volkswagen (la première Golf !) et habillera superbement les premières Hyundai. En plus de leurs contributions directes, ces artistes créent chaque année de véritables chefs-d'œuvre, manifestes de leur style propre et indicateurs précieux des tendances du temps. Des concept-cars à l'unité comme l'Alfa Carabo de Gandini pour Bertone, la Chevrolet Testudo de Giugiaro, la Ferrari Modulo de Paolo Martin pour Pininfarina, ont bouleversé les designers de tous les continents et affiné le goût et les exigences des amateurs du monde entier. *Disegno italiano...*

©Design Zagato

Riva speedboats... But it was in the very specific field of cars that Italy was imposing its leadership and the influence of its designers on manufacturers the world over. Some collaborations were clearly signed, while others were more discreet, but the whole world came to Italy to dress. Michelotti gave his style to British Triumphs and Japanese Hinos. Pininfarina developed a long collaboration with Peugeot and with Austin/Morris, even with Rolls-Royce, then with Honda. Bertone worked for Volvo and Japan's Daihatsu. Mario Revelli worked for Simca, and Zagato for Aston Martin.

Meanwhile, of course, the Italian marques were also calling on national champions, with Lancia often calling on Pininfarina, as did Ferrari, with Alfa Romeo and Lamborghini preferring Bertone, and Fiat making sure to get everyone involved. The Carrozzeria companies all employed designers who were anonymous at first, but who soon acquired a reputation of their own. Some of these aesthetic and commercial miracle-workers became independent, like the great Marcello Gandini, who has

very recently passed away and who had a major influence on the French automotive landscape (the Citroën BX and the Renault Supercinq, among others). Or Giorgetto Giugiaro, the driving force behind Ghia and then Bertone, who founded his Ital Design brand, which gave Volkswagen its new face (the very first Golf!) and gave the first Hyundai a superb look. In addition to their direct contributions, each year these artists create veritable masterpieces, manifestos of their own style and precious indicators of the trends of the time. Single concept cars such as Gandini's Alfa Carabo for Bertone, Giugiaro's Chevrolet Testudo and Paolo Martin's Ferrari Modulo for Pininfarina have turned designers on every continent on their heads and refined the tastes and demands of enthusiasts the world over. *Disegno italiano...*



©Design Automobili Pininfarina





ANDREA MICHELE ZAGATO L'OMBRE DU Z

UN Z QUI VEUT DIRE ZAGATO... DEPUIS PLUS D'UN SIÈCLE, DES LANCIA, DES ALFA, DES ASTON PORTENT CETTE PETITE INITIALE SUR LE FLANC D'UNE CARROSSERIE PROFILÉE, SOUVENT SPLENDIDE, TOUJOURS ORIGINALE. AUTRE POINT COMMUN : ELLES GAGNENT SOUVENT DES COURSES. ANDREA MICHELE ZAGATO RÉPOND À NOTRE CURIOSITÉ...

PROPOS RECUEILLIS PAR HÉLÈNE DUPARC - PHOTOS ©ZAGATO/DR

Peut-on toujours parler d'un design italien ? Comment définir « l'italianité » du design automobile ?

On relève deux courants principaux du design industriel : d'une part le fonctionnalisme, ou rationalisme, et les arts appliqués ou art nouveau. En Italie, à Turin, une ville historiquement liée à la France, on a développé le style baroque et, en matière de design automobile, l'idée d'ajouter des éléments décoratifs, moulures, ailerons, etc.

Milan, d'un autre côté, historiquement lié à l'Autriche, a plutôt développé le rationalisme et, dans l'automobile, l'idée d'épurier toute décoration pour se concentrer seulement sur les volumes de la voiture. Je préfère parler de design milanais et turinois, mais il y a assurément un langage italien du design qui a évolué au cours des siècles et qui influence tout designer travaillant ou ayant travaillé dans notre pays.

Il y a un style Zagato. Peut-on le définir en quelques mots ?

C'est en Lombardie, voici 500 ans, que le concept du carrosse s'est développé. Même le Roi-Soleil, Louis XIV, roulait dans des carrosses faits à Milan. Et quand les moteurs à combustion ont remplacé la traction animale, il y avait plus de 70 carrossiers au début du XX^e siècle. Mon grand-

A Z WHICH MEANS ZAGATO... FOR MORE THAN A CENTURY, LANCIA, ALFAS, ASTONS HAVE WORN THIS SMALL INITIAL ON THE SIDE OF A PROFILED BODYWORK, OFTEN SPLENDID, ALWAYS ORIGINAL. ANOTHER THING IN COMMON: THEY OFTEN WIN RACES. ANDREA MICHELE ZAGATO RESPONDS TO OUR CURIOSITY...

Is it still possible to talk of an Italian design? How to define the "Italianity" of automotive design?

There are two main currents in Industrial Design: Functionalism/Rationalism and Applied Art/Art Nouveau. In Italy, Turin, a city historically connected to France, developed the Baroque style, and, in automotive design, the idea of adding decorative elements to car volumes (e.g., moldings, fins, etc.). Milan, on the other hand, a city historically linked to Austria, developed Rationalism and, with Zagato in automotive design, the idea of removing all decorative elements and focusing solely on the volume. I prefer to speak of Milanese design and Turinese design, but there is certainly an Italian design language that has evolved over the centuries and influences all designers who work or have worked in our country.

There is a Zagato style. Can it be defined in a few words?

In Lombardy, 500 years ago, the concept of the carriage was developed. Even the Sun King (Louis XIV) had his carriages made in Milan. As a result, with the replacement of horses by the internal combustion engine, there were more than 70 coachbuilders in Milan at the beginning of the 20th century.

père, Ugo Zagato, s'est formé chez la Carrozzeria Belli puis il a travaillé chez Ansaldi Pomilio – une fabrique d'avions – durant la Première Guerre Mondiale. Ainsi, le style Zagato est né à la rencontre du carrosse, influencé par les Arts Appliqués, et l'avion, typique du Fonctionnalisme. En plus, mon grand-père, en transférant à l'automobile les technologies aéronautiques, a créé des carrosseries de type « fuselage », économisant jusqu'à 200 kilos sur la structure, avec une peau d'aluminium rivetée sans besoin de renforts, ce qui a permis à Alfa Corse d'abord, à la Scuderia Ferrari ensuite, de gagner toutes les courses de l'époque. À partir de là, le style Zagato a toujours été inspiré par l'aéronautique et le Fonctionnalisme.

Quelle est la proportion de travail de design qu'accomplit Zagato pour l'automobile et en dehors de l'automobile ?

L'Atelier Zagato s'aventure aussi à l'extérieur de l'industrie automobile, mais avec beaucoup de précautions. Après avoir créé des modèles marquants pendant 105 ans sans rien produire de « consommable », il est essentiel pour la marque de conserver son ADN et d'avancer en cohérence avec son histoire. Donc, quand nous explorons des domaines en dehors de notre cœur de métier, c'est en collaboration avec des marques haut de gamme et nous nous concentrons sur des objets qui, comme nos automobiles, deviendront des pièces de collection.

Nous avons connu la période où Zagato avait une dimension industrielle, par exemple pour fabriquer les Alfa Romeo ES30. Qu'en est-il aujourd'hui ? Avez-vous des sous-traitances en cours ?

Au milieu des années 1980, les Japonais ont mis au point les chaînes de montage flexibles, qui permettent de produire les carrosseries spéciales, coupés, cabriolets ou breaks, sur la même chaîne que les berlines. C'est ce qui m'a conduit à l'assemblage des carrosseries et à ramener la compagnie à sa nature d'Atelier, comme à l'époque de sa fondation. Nous sommes retournés à nos racines et toutes les Aston Martin Zagato depuis ont été assemblées sur les chaînes de montage flexibles de Gaydon, en Angleterre.

Est-ce que Zagato possède une collection de Zagato anciennes ?

Hélas non ! Ma famille a toujours vendu ses voitures pour financer les suivantes. C'est seulement ma femme Marella et moi-même qui avons initié la tradition de conserver la voiture « zéro », le prototype, et de ne vendre que les exemplaires suivants. Du coup, nous avons aujourd'hui une jolie collection, commencée au troisième millénaire. En même temps, les prix des Zagato anciennes ont tellement monté que nous n'avons pu acquérir qu'une Lancia Fulvia Sport.

Peut-on breveter une forme ancienne ? On a vu Peugeot reprendre la « double bulle » (Peugeot RCZ). On voit De Tomaso reprendre largement, pour sa P72, la silhouette de la Ferrari P4. Peut-on empêcher cela ?

Il serait possible de l'empêcher si les lois européennes offraient une protection adaptée sur la propriété intellectuelle déposée. Robert Peugeot a admis dans la presse qu'il s'était inspiré de nos carrosseries et de nos éléments de design, comme une sorte d'hommage. De la même façon, Shiro Nakamura a déclaré que la Nissan Z s'inspirait de la Lancia Fulvia Sport Zagato.

Je préfère nettement installer une collaboration, comme nous l'avons fait avec Aston Martin, Alfa Romeo, BMW ou Lamborghini, que recevoir des hommages indirects.

Quoi qu'il en soit, si les gens de Peugeot avaient développé la RCZ en collaboration avec nous, ils auraient pu la vendre plus cher et ce serait aujourd'hui un modèle mieux coté en collection.

Il y a une différence entre les voitures significatives et celles qui ne le sont pas. La Ferrari P4 est une œuvre qui a du sens, dont la valeur s'accroît avec le temps. Pas la P72.

Laquelle de vos créations récentes a votre préférence personnelle ?

Toujours la prochaine !

My grandfather Ugo Zagato grew up in the Carrozzeria Belli and then worked at Ansaldi Pomilio – an airplane factory – during World War I. The Zagato style thus became a synthesis between the carriage (typically influenced by applied art) and the airplane (typically influenced by Functionalism).

Moreover, my grandfather, by transferring aeronautical construction technology to the automobile, created “fuselage type” bodies, managing to save up to 200 kg in weight under the skin with aluminum skin welded without metal reinforcements, thus enabling Alfa Corse first and then Scuderia Ferrari to win all the races of the era. The language of Zagato Design has therefore always been inspired by aeronautics and rationalist style.

What's the part of design work Zagato does outside the automotive industry?

Zagato Atelier also ventures outside the automotive industry, but with great care. Having created collectible models over 105 years without producing any “consumable” products, it is crucial for the brand to maintain its DNA and remain consistent to its history. Therefore, when we explore areas beyond our core business, we collaborate with high-end market partners and focus on products that, like our automobiles, become collectible items.

We have known the period when Zagato had an industrial dimension, for example to manufacture the Alfa Romeo ES30. What about today? Do you have any subcontracts in progress?

In the mid-1980s, the Japanese introduced flexible production lines (Lean Production Lines), making it possible for OEMs to assemble special body styles (Coupe, Spider, and Station Wagon) on the same production lines as their main models (Sedan). This led me to abandon body assembly and convert the company back into an Atelier, as it was at the time of its founding. We returned to our roots, and all Aston Martin Zagato cars have since been assembled on the modern flexible production lines in Gaydon, England.

Does Zagato have a collection of vintage Zagatos?

Unfortunately, no! My family has always sold its models to finance the next ones. Only my wife Marella and I started the tradition of keeping the OO prototype in our home collection and selling only the duplicates. Consequently, we now have a lovely collection that began in the third millennium. Meanwhile, the prices of vintage Zagato cars have risen so much that we have only been able to acquire a Lancia Fulvia Sport.

Is it possible to patent an old shape? We've seen Peugeot take over the "double bubble" (Peugeot RCZ). We see De Tomaso taking over the silhouette of the Ferrari P4 for his P72. Can we prevent this?

This could be prevented if European law allowed for adequate protection of IPR. Robert Peugeot admitted to the press that he was inspired by our bodywork and design elements as a sort of tribute. Similarly, Shiro Nakamura acknowledged that the Nissan Z was inspired by the Lancia Fulvia Sport Zagato.

I clearly prefer to establish a teamwork collaboration, as we did with Aston Martin, Alfa Romeo, BMW, or Lamborghini, rather than to receive indirect tributes.

Nevertheless, if Peugeot had developed the RCZ in collaboration with us, they could have sold it at a higher price, and today it would be a more valuable collectible model.

This is the difference between meaning-full models and non-meaning-full models. The Ferrari P4 is a meaning-full model destined to increase in value over time. The P72 is not.

Which of your recent creations has your personal preference?

Always the next one!



Automobili Pininfarina

PININFARINA

CARROSSIER ET BIEN PLUS

DE TOUS LES GRANDS NOMS DE LA CARROSSERIE AUTOMOBILE ITALIENNE, PININFARINA EST SANS DOUTE CELUI QUI ALLIE LE MIEUX LE RESPECT DU MILIEU ET LA NOTORIÉTÉ DANS LE GRAND PUBLIC. LA LONGUE CARRIÈRE, LE PARTENARIAT AVEC FERRARI, LA QUALITÉ ENFIN DU TRAVAIL ACCOMPLI, EXPLIQUENT SANS DOUTE CELA. MAIS L'ITINÉRAIRE NE FUT PAS JONCHÉ DE PÉTALES DE ROSES.

TEXTES : ROBERT PUYAL

SO MUCH MORE THAN A COACHBUILDER

OF ALL THE GREAT NAMES IN ITALIAN CAR BODYWORK, PININFARINA IS UNDOUBTEDLY THE ONE THAT BEST COMBINES RESPECT IN THE INDUSTRY AND NOTORIETY AMONG THE GENERAL PUBLIC. THIS IS NO DOUBT DUE TO HIS LONG CAREER, HIS PARTNERSHIP WITH FERRARI AND THE QUALITY OF HIS WORK. BUT THE ROAD HE TRAVELED WAS NO BED OF ROSES.

De ceux qui naissent avec un nom, on dit qu'il leur faut se faire un prénom. Battista Pininfarina a su illustrer son surnom, jusqu'à l'accorder à son patronyme, au fronton d'une entreprise de prestige et sur le flanc de millions de voitures de dizaines de marques différentes. Battista travaille dès 1906 dans les locaux des Stabilimenti Farina, l'entreprise de son frère Giovanni, l'aîné de la fratrie. Lui-même est le cadet, le petit, d'où ce surnom de Pinin qui signifie, en dialecte turinois, le « puîné », le jeune, le petit, qui lui convient d'autant mieux qu'il est de petite taille. Pinin n'est pas dessinateur lui-même, mais il fait d'emblée valoir son goût, son coup d'œil, son sens de la ligne simple et de l'élegance sobre. En 1930, il veut davantage et fonde sa propre maison. Il s'agit alors de réaliser sur mesure pour de riches clients des voitures uniques sur des mécaniques prestigieuses. Dès la première année, il remporte un prix au Concours d'Élégance de Monaco et l'entreprise se développe, comptant jusqu'à 400 compagnons avant la guerre. Et bien plus, jusqu'à 2 800, par la suite. Avec la généralisation des carrosseries monocoques, les commandes d'exemplaires hors-série se raréfient mais Pininfarina étudie avec les constructeurs des modèles de leur gamme. Ce fut le cas pour de nombreuses Fiat et Lancia mais aussi pour les Américains Nash et Cadillac, pour Peugeot, Austin-Morris, Honda, Hyundai, tant d'autres. Et pour Cisitalia, sur base Fiat ; un exemplaire de cette carrosserie profilée fut intégré aux collections du MOMA de New-York. À la voir aujourd'hui, on comprend mal cet engouement pour une berline assez simple, mais on ne mesure pas que c'est parce que la race automobile tout entière s'en est trouvée influencée, si bien que l'on ne perçoit plus son originalité si novatrice ! Il en va un peu de même pour le prototype BMC Aerodynamica de 1968 : sa ligne de familiale bi-corps a été aussitôt universellement copiée !

Bureau de style éminent, la Carrozzeria se flanque d'une véritable usine qui produit aussi de petites séries ne méritant pas de concevoir de lourdes presses. Les coupés et cabriolets Peugeot, par exemple.

Entre-temps, en 1961, il avait fallu apprendre à écrire Pininfarina en un seul mot, Battista ayant obtenu de l'État italien cette reconnaissance de sa signature. Lui-même avait cédé, dès 1959, la direction du studio et des usines à son fils Sergio et à son gendre Renzo Carli. « *Il faut hériter des vivants* », se plaisait à dire Pinin. En fait d'héritage, son influence était devenue mondiale. Les jeunes gens développèrent plus que jamais la veine technique, dotèrent la vaste usine d'une soufflerie à l'échelle 1 et firent de l'entreprise Pininfarina un conseiller apprécié pour tous les aspects de la carrosserie : le style, bien sûr, mais aussi l'aérodynamique et même la conception de la structure. Impliquée en compétition autant que pour les voitures de route, la structure s'était fait une spécialité, prestigieuse et enviée, des Ferrari de route.

Le tournant des années 2000 fut plus périlleux à négocier. Désormais bien convaincus de l'importance du design, tous les constructeurs se sont pourvus d'un département de design interne. Et côté production, les chaînes de montage plus flexibles permettent de construire les dérivés, les cabriolets par exemple, sur le même lieu que les berlines. Mais la maison est habituée à se réinventer et le nom même est un inappréciable patrimoine. En 2018, Pininfarina se dédouble et, en plus du studio de consultant, devient pour la première fois constructeur à part entière. Depuis, le modèle Battista (belle fidélité) affronte les hypercars, y compris ceux d'anciens clients - Ferrari par exemple.

People are born with a name but are said to have to make a name for themselves. Battista Pininfarina was able to highlight his nickname, to the point of attaching it to his surname, on the pediment of a prestigious company and on the side of millions of cars from dozens of different marques.

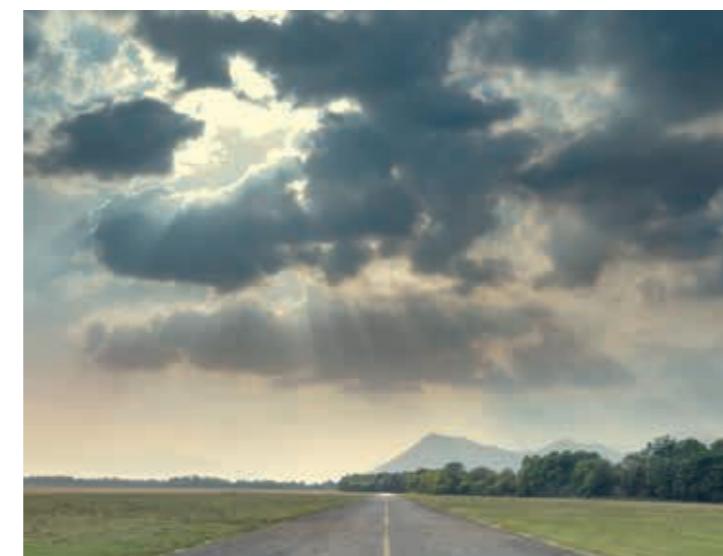
Battista began working in 1906 at Stabilimenti Farina, the company owned by his brother Giovanni, the eldest of the siblings. Hence the nickname Pinin, which in Turin dialect means "kid brother", the youngest, the smallest - all the more fitting given his short stature. Pinin was not a draughtsman himself, but from the outset he showed his taste, his eye, his sense of simple lines and sober elegance. In 1930, he wanted more and set up his own company. The aim was to create unique, made-to-measure cars with prestigious engines for wealthy customers. In his first year, he won a prize at the Concours d'Elégance in Monaco, and the company grew to 400 employees before the war. And many more, up to 2,800, thereafter. With the widespread use of monocoque bodywork, orders for special models became scarce, but Pininfarina worked with manufacturers to develop models from their range. This was the case for many Fiat and Lancia cars, but also for the Americans Nash and Cadillac, along with Peugeot, Austin-Morris, Honda, Hyundai and many others. And for Cisitalia, based on a Fiat; one example of this streamlined body was included in the collections of the MOMA in New York. Looking at it today, it's hard to understand the craze for a fairly simple saloon car. But we don't realise that it's because the whole automotive race has been influenced by it, so we no longer perceive its innovative originality! The same goes for the BMC Aerodynamica prototype of 1968: the lines of its family hatchback were immediately copied universally!

An eminent design office, the Carrozzeria was flanked by a real factory that also produced small series that did not merit the design of heavy presses. Peugeot coupés and cabriolets, for example.

In the meantime, in 1961, it had become necessary to learn how to spell Pininfarina in a single word, Battista having obtained recognition of his signature from the Italian State. In 1959, he himself had handed over the running of the studio and factories to his son Sergio and his son-in-law Renzo Carli; Pinin likes to say, "You have to inherit from the living". In fact, his influence had become worldwide. The young men developed the technical vein more than ever, equipping the vast factory with a full-scale wind tunnel and making Pininfarina a valued advisor on all aspects of bodywork: styling, of course, but also aerodynamics and even structural design. Involved in competition as much as road cars, the structure had made a prestigious and envied speciality of road Ferraris.

The turning point of the 2000s was more perilous to negotiate. Now convinced of the importance of design, all manufacturers set up in-house design departments. And on the production side, more flexible assembly lines meant that derivatives, such as convertibles, could be built on the same site as saloons. But the company is used to reinventing itself and the name itself is an invaluable heritage.

In 2018, Pininfarina split into two and, alongside the consultancy studio, became a manufacturer in its own right for the first time. Since then, the Battista model (beautiful fidelity) has taken on hypercars, including those of former clients, Ferrari being one example.



AUTOMOBILI PININFARINA B95

L'électrique, après tout, c'est une page blanche. Fort de tant d'expériences avec le thermique, maître-coq de tant de frissons automobiles, qui mieux que Pininfarina pour inventer le futur ? L'amateur de fortes puissances et de catapultages météoriques est vite rassuré : 2 000 chevaux, les 100 km/h en moins de deux secondes et, bien sûr plus de 300 km/h. À ciel ouvert. Francesco Cundari, actuel directeur du design intérieur chez Automobili Pininfarina, décrit la conduite de la B95 comme « une expérience immersive, le croisement entre le pilotage d'une F1 moderne et celui d'un avion de chasse vintage. Au plus proche des éléments, on se sent vraiment protégé - on ressent l'étreinte de la voiture. »

La B95 est la première hyper-barchetta. B95, d'ailleurs, c'est B pour Barchetta et 95 pour l'âge de la maison Pininfarina (mais Pinin avait débuté bien plus tôt), où l'on sait tout faire, le style bien sûr mais aussi la conception, l'engineering, la construction. Il y aura dix de ces autos, chacune élaborée en contact étroit avec l'acheteur. Le client ? Plutôt le mécène, le co-auteur, l'amateur éclairé. Ils seront dix et pas un de plus, désolé.

- Pininfarina B95 : 4 moteurs électriques, 1 897 chevaux, deux pare-brise individuels réglables brevetés

AUTOMOBILI PININFARINA B95

Electric cars, after all, are a blank slate. With so much experience of internal combustion engines and so many automotive thrills, who better to invent the future than Pininfarina? Fans of high power and meteoric catapults are quickly reassured: 2,000 bhp, 100 km/h in less than two seconds and, of course, top speeds of over 300 km/h. In the open air. Francesco Cundari, current Director of Interior Design at Automobili Pininfarina, describes driving the B95 as "An immersive experience, a cross between driving a modern F1 car and a vintage fighter jet. As close as you can get to the elements, you feel truly protected - you feel the car's embrace."

The B95 is the first hyper-barchetta. B95, by the way, is B for Barchetta and 95 for the age of Pininfarina (although Pinin had started out much earlier), where they know how to do everything – style, of course, but also design, engineering and construction. There are to be ten of these cars, each developed in close contact with the buyer. The customer? More like the patron, the co-author, the enlightened enthusiast. There will be ten of them as well, and not one more, sorry.

- Pininfarina B95 : 4 electric motors, 1,897 horsepower, two patented individual adjustable windscreens



MASERATI LE RENOUVEAU

MASERATI FÊTE CETTE ANNÉE SES 110 ANNÉES D'EXISTENCE. DEPUIS 2019, L'IMPULSION DE SON PDG DAVIDE GRASSO PORTE LA MARQUE AU TRIDENT VERS LES PLUS HAUTS SOMMETS DE L'ART AUTOMOBILE, NOUVELLES TECHNOLOGIES COMPRISSES.

TEXTE : ROBERT PUYAL

REBIRTH

MASERATI IS CELEBRATING ITS 110TH ANNIVERSARY THIS YEAR. SINCE 2019, THE IMPETUS OF ITS CEO DAVIDE GRASSO HAS TAKEN THE TRIDENT BRAND TO THE GREATEST HEIGHTS OF AUTOMOTIVE ART, NEW TECHNOLOGIES INCLUDED.



Construire des voitures ordinaires, déjà, ce n'est pas un métier facile. Prétendre à l'excellence, vouloir séduire les connaisseurs les plus exigeants, les clients les plus courtisés, c'est, une fois pour toutes, s'interdire la facilité. La vie d'une marque comme Maserati se compare à la vie professionnelle d'un artiste par rapport à celle d'un employé de bureau. Maserati a connu des gestions acrobatiques, de mauvaises passes, des chutes, mais jamais ne sera sorti de ses ateliers un modèle tiède ou conformiste. La renommée acquise, reste à s'assurer la confiance : une Maserati d'aujourd'hui est parfaitement capable de rendre les services quotidiens d'une machine plus banale, et elle porte toujours un coefficient créatif élevé, pour ceux qui ne peuvent pas ouvrir leur portière sans un petit frisson. Le patron actuel semble avoir tout compris de cette équation.

Davide Grasso a ouvert des voies dans d'autres industries que l'automobile : c'est lui qui a piloté le marketing de Nike, l'empire du sportswear, lui qui a fait que les chaussures Converse réapprennent à marcher droit vers la réussite, en triplant les ventes. Redresser une marque qui fait toujours rêver, qui reste forte d'une tradition et d'une réputation sans tache mais que les impératifs logistiques, pratiques, mettent à mal ? C'est exactement la situation de Maserati quand Davide Grasso est nommé à sa tête en 2019. Nommé par Carlos Tavarès, connaisseur en hommes et en marques : Stellantis, qu'il dirige, en possède vingt ! Forte cohorte dont Maserati demeure l'incontestable porte-drapeau.

En cinq ans, la gamme Maserati s'est entièrement renouvelée. La MC20 constitue l'extrême pointe du Trident, emblème éternel de la marque, dessiné par Mario Maserati pour ses frères techniciens, Bindo, Ernesto, Ettore, pour son frère pilote, Alfieri. C'est une histoire italienne...

Building even ordinary cars isn't an easy job. To claim excellence, to want to seduce the most demanding connoisseurs, the most courted customers, is to once and for all deny oneself any easy way out. The life of a brand like Maserati is like comparing the professional life of an artist with that of an office worker. Maserati has had its share of ups and downs, and bad passes, but it has never produced a model that's been either lukewarm or conformist. Once the reputation had been established, it was time to build trust: today's Maseratis are perfectly capable of performing the day-to-day functions of a more ordinary machine, and they still carry a high creative coefficient, for those who can't open their car door without a little thrill. The current boss seems to have understood all about this equation.

Davide Grasso has blazed trails in sectors other than the car industry: it was he who steered the marketing of Nike, the sportswear empire, he who ensured that Converse shoes were once again on the road to success, tripling sales. How do you turn around a brand that is still the stuff of dreams, with a strong tradition and an unblemished reputation, but one that is undermined by logistical and practical imperatives? This is exactly the situation that Maserati was facing when Davide Grasso was given the new CEO role in 2019. He was appointed by Carlos Tavarès, a connoisseur of men and of brands: Stellantis, which he manages, owns twenty of them! Maserati remains the undisputed standard-bearer.

In five years, the Maserati range has been completely renewed. The MC20 is the very tip of the Trident, the eternal emblem of the brand, designed by Mario Maserati for his technical brothers, Bindo, Ernesto and Ettore, and for his racing brother, Alfieri. It's an Italian story...



Durant la dernière saison, sous l'égide ferme et attentive de Stellantis, Maserati s'est libérée de la tutelle de Ferrari et, pour ce faire, a conçu un V6 bi-turbo maison qui fait parler les motoristes du monde entier. Et qui parle, lui aussi, pour ne pas dire qu'il chante haut et fort la joie de vivre et d'accélérer. Ce moteur, baptisé Nettuno (Neptune, Dieu de la mer, dont le sceptre est un trident), même si c'est sous le capot de la MC20, berline ou spider, qu'il chante le mieux, se retrouve à divers niveaux de puissance sous le capot de toutes les Maserati, GranTurismo, GranCabrio, Ghibli, Quattroporte, Levante. De toutes les Maserati thermiques, devrait-on dire... Car la marque court devant, et elle est également à la pointe des motorisations électriques. Baptisées Folgore, c'est-à-dire éclair (et l'on se prend à imaginer un orage en mer, Vulcain et Neptune aux prises, quand on ne sait plus si la foudre frappe le trident ou bien si elle en sort), les Maserati électriques portent un message fort. Tant qu'il y aura des Maserati, l'avenir automobile ne sera pas ennuyeux.

During the last season, under the firm and attentive guidance of Stellantis, Maserati freed itself from the tutelage of Ferrari and, to do so, designed an in-house twin-turbo V6 that is the talk of engine manufacturers the world over. And it too speaks, if not to say sings loud and clear, of the joys of life and acceleration. This engine, christened Nettuno (Neptune, God of the Sea, whose sceptre is a trident), even if it sings best under the bonnet of the MC20, saloon or spider, is found at various power levels under the bonnet of all Maseratis, GranTurismo, GranCabrio, Ghibli, Quattroporte, Levante. All internal combustion Maseratis I should say... because Maserati is ahead of the game, and is also at the forefront of electric powertrains. Baptized Folgore, which means lightning (and it's easy to imagine a storm at sea, with Vulcan and Neptune battling it out, when it's no longer clear whether the lightning is striking the trident or coming out of it), electric Maseratis carry a strong message: as long as there are Maseratis, the future of motoring will never be boring.



La Bora 1971, magnifique dessin de Giorgetto Giugiaro pour Maserati. Pour la première fois, le V8 est installé en position centrale, derrière les deux passagers. Beauté, architecture incisive, majesté mécanique : l'ancêtre très directe de la MC20.

The 1971 Bora, beautiful drawing by Giorgetto Giugiaro for Maserati. For the first time, the V8 is installed in the central position, behind the two passengers. Beauty, incisive architecture, engine glamour: the very direct ancestor of the MC20.



MC20 CIELO OPERA D'ARTE ÉCLATANTE !

C'est à l'occasion du Rolex Monte-Carlo Masters 2024 que la one-off Maserati MC20 Cielo Opera d'Arte a fait sa première apparition publique. Pur chef d'œuvre au langage artistique avant-gardiste, cette création unique a été réalisée par Maserati Fuoriserie, le département dédié à la personnalisation. Cette vision sur mesure a nécessité un an de travail en étroite collaboration et en parfaite symbiose entre Maserati Fuoriserie, Maserati Centro Stile et le département d'ingénierie de Maserati. 100 % Made in Modena, construite dans l'usine historique de Viale Ciro Menotti, cette MC20 Cielo entièrement peinte à la main est donc à la fois un puissant spider et une toile d'exception. Elle incarne à la perfection le savoir-faire et l'imagination de Maserati Fuoriserie, et la volonté de la marque au Trident de donner vie à des créations automobiles inimitables.

MC20 CIELO OPERA D'ARTE DAZZLING !

The one-off Maserati MC20 Cielo Opera d'Arte made its first public appearance at the Rolex Monte-Carlo Masters 2024. A pure masterpiece of avant-garde artistic language, this unique creation was produced by Maserati Fuoriserie, the department dedicated to customization. This made-to-measure vision required a year's work in close collaboration and perfect symbiosis between Maserati Fuoriserie, Maserati Centro Stile and the Maserati engineering department. 100% Made in Modena, built in the historic Viale Ciro Menotti factory, this entirely hand-painted MC20 Cielo is both a powerful spider and features an exceptional body. It is the perfect embodiment of Maserati Fuoriserie's expertise and imagination, and of the Trident brand's desire to bring to life inimitable automotive creations.



MATTEO PANINI

L'ANGE DU TRIDENT

EN 1996, À 26 ANS, MATTEO PANINI A MENÉ À BIEN LE RACHAT DE LA COLLECTION MASERATI POUR LA RAPATRIER À MODÈNE ET LA SAUVER D'UNE DISPERSION POSSIBLE. AVANT LE DÉMÉNAGEMENT DE LA CUP (COLLEZIONE UMBRO PANINI) DANS UN NOUVEAU MUSÉE PROGRAMMÉ POUR 2025, IL NOUS LIVRE QUELQUES CONFIDENCES DE PETROL HEAD!

TEXTE : HÉLÈNE DUPARC

Comment est née l'idée de reprendre cette collection historique ?
Lorsque Fiat a racheté Maserati, le groupe n'était pas intéressé par la collection ; il était concentré sur la production. Le propriétaire De Tomaso l'a alors confiée à la maison de vente aux enchères Brooks, suscitant une vive émotion à Modène. Cette collection faisait partie de l'histoire de notre ville et il ne fallait pas qu'elle disparaisse. Mon père, Umberto Panini, m'a chargé de l'affaire. Aussi incroyable que cela puisse paraître, j'ai signé les papiers sans même avoir vu les voitures, qui étaient alors à Londres. En revanche, nous avions la garantie qu'ayant toujours été entretenues par Maserati, elles avaient toutes un pedigree impeccable.

Avez-vous personnellement une affection particulière pour la marque ?
Bien sûr. D'abord, Maserati est toujours à Modène ! Ensuite, Maserati est une histoire de grande fratrie comme la nôtre, chaque enfant étant impliqué. L'équilibre le plus compliqué à trouver étant la famille, quand vous en êtes capable, rien ne vous arrête ! La course est l'ADN de Maserati. C'est fou qu'une écurie, sans avoir les mêmes moyens que ses rivales, ait remporté tant de victoires. D'ailleurs, le logo de la marque, le trident, inspiré de la fontaine de Neptune à Bologne, est une arme.

Aujourd'hui, comment faites-vous vivre cette collection ?
Nous sommes passés des 19 initiales à 30 aujourd'hui. Nous avons à cœur de la partager avec le public et de transmettre notre passion, notamment aux jeunes générations qui ne connaîtront sans doute que les moteurs électriques. La dernière acquisition, une Ligier-Maserati JS2 Groupe 5, a justement un formidable moteur V6 conçu pour courir au Mans et qui n'a été produit qu'à trois exemplaires. Toutes les voitures sont en état de marche. Nous sommes considérés comme LE musée Maserati et sommes fiers de représenter la marque dans les événements de prestige comme celui de Goodwood.

THE TRIDENT'S GUARDIAN ANGEL

IN 1996, AT THE AGE OF JUST 26, MATTEO PANINI SUCCESSFULLY MANAGED THE PURCHASE OF THE MASERATI COLLECTION IN ORDER TO REPATRIATE IT TO MODENA AND SAVE IT FROM POSSIBLE DISPERSAL. AHEAD OF MOVING THE CUP (COLLEZIONE UMBRO PANINI) TO A NEW MUSEUM, SCHEDULED FOR 2025, HE SHARES A FEW OF HIS PETROL-HEAD SECRETS WITH US!

How did the idea of taking over this historic collection come about?

When Fiat bought Maserati, the group had no interest in the collection: it was concentrating on production. The owner, De Tomaso, entrusted it to the Brooks auction house, and this caused quite a stir in Modena. The collection was part of our city's history, and we couldn't let it disappear. My father, Umberto Panini, put me in charge. Incredibly, I signed the papers without even seeing the cars, which were in London at the time. That being said, we had the guarantee that, having always been maintained by Maserati, they all had an impeccable pedigree.

Do you personally have a special affection for the brand?

Yes, absolutely. First of all, Maserati has always been in Modena! Secondly, Maserati is a family story, like ours, of siblings, with every child involved. Family is the most complicated balance to strike, but when you can do it, there's no stopping you! Maserati's DNA is racing. It's amazing that a team that doesn't have anywhere near the same resources as its rivals has won so many races. In fact, the brand's logo, the trident, inspired by Neptune's fountain in Bologna, is a weapon.

How do you bring this collection to life today?

We've gone from the original 19 to 30 today. We're keen to share the collection with the public and pass on our passion, particularly to the younger generation who will likely only be familiar with electric powertrains. Our latest acquisition, a Ligier-Maserati JS2 Group 5 race car, has a fantastic V6 engine made for racing at Le Mans, and there were only three of these engines ever produced. All the cars are in working order. We are considered to be THE Maserati museum and are proud to represent the brand at prestigious events such as Goodwood.



PAGANI AUTOMOBILI

25 ANS DE PASSION

NORMALEMENT, LORSQU'UNE NOUVELLE MARQUE DE SPORTIVES D'EXCEPTION ENVISAGE DE SE LANCER, LES JOURNALISTES SPÉCIALISÉS EN ENTENDENT PARLER BIEN AVANT QUE LA VOITURE N'EXISTE POUR DE BON. NOUS SAVONS QUI LA PROJETTE, QUI FAIT LE PROTOTYPE, LE NOM ET L'ÂGE DU CAPITAINE. EN 1999, AU SALON DE GENÈVE, LES «GENS QUI SAVENT» ONT BIEN DÛ ADMETTRE QU'ILS NE SAVAIENT RIEN DU TOUT.

TEXTE : ROBERT PUYAL

Sur un petit stand, la Pagani Zonda était bien là, elle existait en chair et en os, en métal et en carbone, et jamais son nom n'avait été seulement évoqué auparavant. En s'enquerrant de qui était ce Pagani, on apprit qu'il était Argentin, à la fois ingénieur et designer, qu'il travaillait chez Lamborghini depuis plusieurs années, qu'on lui devait notamment la spectaculaire Countach 25th. Un mois après Genève, les plus curieux étaient conviés à essayer la Zonda. Non loin de Modène, on découvrait l'atelier, petit mais impeccable, où trois voitures étaient déjà en construction. À l'essai, la Zonda faisait montre d'un degré fabuleux d'achèvement, de mise au point. La petite entreprise prenait déjà les commandes, avec seulement 10 % d'arrhes, loin des mœurs de ce petit milieu des marchands de rêves au futur. Et pour couronner le tout, l'homologation, écueil où se brisent tant de beaux projets, était déjà acquise. Nous étions bluffés. C'était voici 25 ans. Depuis, Zonda s'est chargé de convaincre du sérieux de l'aventure, de la consistance du rêve. En 2011 est venue la Huayra, à la ligne moins inspirée par la piste, plus civile, mais plus performante encore et dotée de quatre volets aérodynamiques actifs; le conducteur assistait à leur ballet indépendant, utile et inédit. Les créatures d'Horacio Pagani continuent de séduire par leur finition, aussi soignée qu'inventive, absolument inégalée. Elles imposent surtout la qualité de leur conception, leur prodigieuse légèreté, leur comportement routier d'exception. Et voici l'Utopia... Désormais, nous savons qui est Horacio Pagani, mais il nous étonne toujours autant.

NORMALLY, WHEN A NEW BRAND OF EXCEPTIONAL SPORTS CARS PLANS TO LAUNCH, SPECIALIST JOURNALISTS WILL HAVE HEARD ABOUT IT LONG BEFORE THE CAR ACTUALLY EXISTS. WE KNOW WHO'S PLANNING IT, WHO'S MAKING THE PROTOTYPE, THE NAME AND AGE OF THE CAPTAIN. IN 1999, AT THE GENEVA MOTOR SHOW, THE "PEOPLE IN THE KNOW" WERE FORCED TO ADMIT THAT THEY KNEW NOTHING AT ALL.

On a small stand, there was the Pagani Zonda, in flesh and blood, in metal and carbon, and its name had never been mentioned before. When we asked who this Pagani was, we learned that he was Argentinian, that he was both an engineer and a designer, that he had been working for Lamborghini for several years, and that he was responsible for the spectacular Countach 25th. A month after Geneva, the more curious were invited to try out the Zonda. Not far from Modena, we discovered the small but impeccable workshop where three cars were already being built. During the test drive, the Zonda showed a fabulous degree of completion and fine-tuning. The small company was already taking orders, with only a 10% deposit, far removed from the mores of this small milieu of merchants of future dreams. And to top it all off, homologation, the stumbling block for so many fine projects, had already been obtained. We were blown away. That was 25 years ago. Since then, the Zonda has taken on the task of convincing us of the seriousness of the adventure, of the consistency of the dream. In 2011 came the Huayra, whose lines were less inspired by the track, were more civilised, but even more powerful, and equipped with four active aerodynamic flaps: drivers witnessed their independent, useful and never-before-seen ballet. Horacio Pagani's creations continue to seduce with their finish, which is as meticulous as it is inventive, and absolutely unequalled. Above all, they impose their design quality, their prodigious lightness and their exceptional roadholding. And here comes the Utopia... Now we know who Horacio Pagani is, but he still amazes us as much as ever.



HORACIO PAGANI ITINÉRAIRE D'UN ARTISTE AUTOMOBILE

PAGANI, PLUS QU'UNE MARQUE, C'EST UN PETIT MONDE, ENTRE ATELIER D'ARTISTE ET INDUSTRIE D'AVANT-GARDE. SURTOUT, À L'HEURE OÙ LES PLUS BELLES FIRMES SONT AUX MAINS DE GESTIONNAIRES, CERTES SOUVENT PASSIONNÉS, PAGANI EST TOUJOURS SOUS LA CONDUITE DE SON FONDATEUR, HORACIO PAGANI. QUE NOUS RENCONTRONS À NOUVEAU, AU MOMENT OÙ IL NOUS CONFIE SON UTOPIA.

PROPOS RECUEILLIS PAR ROBERT PUYAL - PHOTOS ©PAGANI/DR

THE ROUTE OF AN AUTOMOTIVE ARTIST

PAGANI, MORE THAN A BRAND, IS A MINIATURE WORLD, SOMEWHERE BETWEEN AN ARTIST'S STUDIO AND AVANT-GARDE INDUSTRY. ABOVE ALL, AT A TIME WHEN THE FINEST FIRMS ARE IN THE HANDS OF MANAGERS, ALBEIT OFTEN PASSIONATE ONES, PAGANI IS STILL UNDER THE GUIDANCE OF ITS FOUNDER, HORACIO PAGANI. WE MEET UP WITH HIM AGAIN, AS HE TELLS US ABOUT HIS UTOPIA.

EO : Le fond et la forme, la science et l'art ont toujours partie liée, comme chez Léonard de Vinci.

HP : Placer mon travail sous l'égide de Léonard de Vinci, c'est pour moi normal car c'est ma vie entière qui est dirigée par cette haute tutelle. D'abord, tout notre travail s'établit sous ce précepte selon lequel l'art et la science ne peuvent être dissociés. Ensuite et surtout, il y a cette philosophie d'ouverture d'esprit propre à Léonard. Aujourd'hui, chacun s'occupe de sa partie alors qu'il faut intégrer toujours plus, intégrer les personnes, croiser les disciplines... L'amour du travail vient aussi de l'amour de l'autre. Pagani Automobili est une très petite équipe de gens très avertis, mais surtout, ils ne travaillent pas les uns à côté des autres, mais ensemble. Chacun est designer, ingénieur, électronicien, motoriste, aérodynamicien, très fort dans sa propre spécialité, mais il découvre chez nous l'interaction de toutes les disciplines, nécessaire à réaliser une chose aussi complexe qu'une hypercar.

EO : Ce mode d'organisation est-il si spécifique ?

HP : Oh oui... Il y a quelque mois, j'ai reçu le directeur technique d'une grande maison allemande. Il a regardé nos voitures et m'a demandé : « Combien d'ingénieurs chez Pagani ? » Sept, peut-être huit. Il ne voulait pas me croire. Impossible pour si peu de faire tant. Et il était persuadé que nous sous-traitions tout, me pressait de questions : « Qui fait ceci, qui fait cela ? » Mais pas du tout : nous avons des collaborations, bien sûr, pour les freins, les pneus, le moteur et la boîte, mais le plus souvent, nous travaillons nous-mêmes à la conception spécifique des éléments que l'on fabrique pour nous. Et la plupart des innombrables choses à faire, nous les faisons nous-mêmes. Ce n'est pas à moi de dire si c'est bien ou mal fait, mais nous le faisons en tout cas ici même, chez nous. Je ne saurais pas faire autrement.

EO : Les secrets de Pagani doivent être très convoités...

HP : Nous sommes l'unique constructeur au monde qui laissons voir de quelle façon nous faisons toutes les choses et qui expliquons pourquoi. En matière de carbone, par exemple, nous avons donné, nous, toute petite entreprise, une immense contribution en termes de connaissances et de savoir-faire qui profite à tous. S'il avait été dans mon idée, voici 25 ans, alors que je me battais pour faire exister la firme ex nihilo, de prendre un brevet sur chaque mélange, chaque procédé de mise en œuvre, et de les exploiter attentivement, je vivrais aujourd'hui sans avoir besoin de fabriquer de voitures. Mais je n'ai rien breveté du tout et je ne le regrette pas. Je n'ai jamais caché les choses que je faisais, ni aujourd'hui en tant que constructeur, ni auparavant, quand j'étais simple ingénier.

Avec quel autre constructeur la concurrence vous semble-t-elle la plus frontale ?

HP : J'ai le goût de faire les choses bien, pas forcément mieux que les autres mais à ma manière. Il ne s'agit pas pour moi de dire que la Pagani est mieux, davantage ceci ou cela. Je ne me compare à personne, encore moins à Léonard, qui, s'il avait vécu notre période, aurait fait dix mille choses de plus, dix mille fois mieux que nous, car c'était vraiment un esprit supérieur. L'aventure automobile qui me semble la plus proche de celle de Pagani aujourd'hui, c'est celle de la vieille marque Bugatti. Une famille de techniciens et d'artistes, aussi bien Ettore, le père et fondateur, que Jean, ou Giovanni, son fils ainé. La Pagani Utopia, c'est pour moi tenter d'approcher de tels niveaux d'excellence.

« PLACER MON TRAVAIL SOUS
L'ÉGIDE DE LÉONARD DE VINCI,
C'EST POUR MOI NORMAL CAR
C'EST MA VIE ENTIÈRE QUI EST
DIRIGÉE PAR CETTE HAUTE
TUTELLE.... »

Horacio Pagani is both a designer and an engineer. Don't ask him to choose between these two vocations, it's the synthesis that interests him. Horacio likes to talk about his childhood in a little village in the Argentinian pampas, far removed from the major centres of automotive culture. As a child, he was already torn between a proven artistic sensibility – music, but above all drawing – and an insatiable appetite for technology. When something seemed beautiful to him, he had to take it apart to find the equation behind its elegance.

It was while reading a book on the inventions of Leonardo da Vinci that Horacio was inspired by a phrase by the great Italian genius: "Art and science are two disciplines that advance hand in hand". Horacio interpreted this as a green light to combine his love of cars with his quest for ever more beautiful forms. It was a decisive factor, and when he was asked this embarrassing and all-too-common question, "What do you want to do when you grow up?", the ten- or twelve-year-old simply replied: "I'm going to build sports cars, in Modena." Having a mind of its own is undoubtedly one of the components of genius.

Exclusive Owners : What does the creation of the Utopia mean to you?

Horacio Pagani : Creating ever more refined versions is always very interesting work, and you can't do it without getting deeply involved. But for some time now, I've been thinking about making a new car from scratch, and I've missed this situation. Because that's what's really difficult, and therefore really exciting.

So, a new car... But what was it to be like? I asked Huayra owners what they dreamt of. No one asked for a slower car, of course, but no one asked for more horsepower either. On the contrary, there was unanimous support for greater simplicity and control. Nobody wanted more electronics, for example. And so, the informal specifications became clearer to me. For example, the carbon body. The temptation might be to improve everything else by keeping it. But a new car is an opportunity to work on its strong points, not to wait to be equalled before making further improvements. So the new body is even stronger, lighter, with fewer parts assembled and fewer 'seams'. I'm extremely proud of this result, which translates into a rather prodigious torsional strength, up to 60% better than the most demanding tests.

As for the aerodynamics, the initial idea was to make such good use of the internal flow that the addition of large spoilers proved unnecessary. And then there was the abundance of details for each of which I had an idea, a desire, the starting point for a new creation.

EO : So, when did you first get the idea for this very different aesthetic?

HP: For me, aesthetics is never a separate, independent matter. It's never purely a matter of style, which would then dress up the technical production. In fact, that would be impossible. It's because the car has a precise aerodynamic objective that it takes on this shape and no other. A shape that also corresponds to its architecture, its habitability, and so on.

EO: Form and content, science and art: they are always linked, as they were in Leonardo da Vinci's work.

HP: Placing my work under the aegis of Leonardo da Vinci is normal for me, because my whole life has been directed by this great mentor. First of all, everything in our work is based on the precept that art and science cannot

be dissociated. Then, and above all, there is Leonardo's own philosophy of open-mindedness. Today, everyone looks after their own part, whereas we need to integrate more and more, integrate people, cross disciplines... The love of work also comes from the love of others. Pagani Automobili is a very small team of very knowledgeable people, but most importantly, they don't work alongside each other, they work together. Everyone is a designer, an engineer, an electronics specialist, an engine builder, an aerodynamicist, very good at their own speciality, but with us they discover the interaction of all the disciplines that is necessary to create something as complex as a hypercar.

EO: Is this organisational structure really very specific?

HP: Oh yes... A few months ago, we were visited by the technical director of a major German company. He looked at our cars and asked me: "How many engineers are there at Pagani?" Seven, maybe eight. He didn't believe me. It's impossible for so few to do so much. And he was convinced that we were subcontracting everything, pressing me with questions: "Who does this, who does that?" But not at all: we have collaborations, of course, for the brakes, tyres, engine and gearbox, but more often than not, we work ourselves on the specific design of the components that are made for us. And most of the countless things that have to be done, we do ourselves. It's not for me to say whether it's good or bad, but we do it right here at home. I wouldn't have it any other way.

EO: Pagani's secrets must be highly coveted?

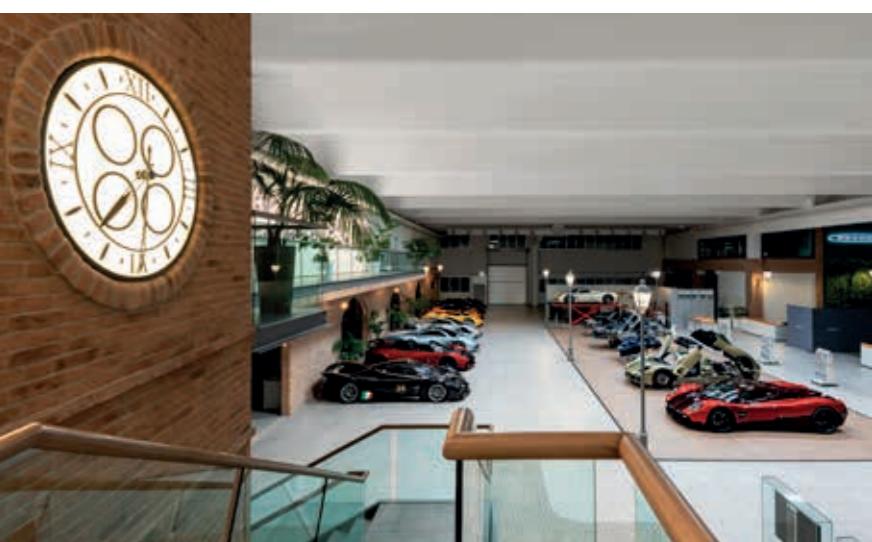
HP: We are the only manufacturer in the world that lets you see how we do everything and explains why. When it comes to carbon, for example, we, as a very small company, have made a huge contribution in terms of knowledge and know-how that benefits everyone. If it had been my idea, 25 years ago, when I was fighting to create the company from scratch, to take out a patent on every mixture, every process for using them, and to exploit them carefully, I would be living today without needing to make cars. But I didn't patent a thing and I don't regret it. I've never hidden the things I was doing, either now as a manufacturer or before, when I was just an engineer.

"PLACING MY WORK UNDER THE AEGIS OF LEONARDO DA VINCI IS NORMAL FOR ME, BECAUSE MY WHOLE LIFE HAS BEEN DIRECTED BY THIS GREAT MENTOR"

using them, and to exploit them carefully, I would be living today without needing to make cars. But I didn't patent a thing and I don't regret it. I've never hidden the things I was doing, either now as a manufacturer or before, when I was just an engineer.

Which other manufacturer do you feel you are competing with most head-on?

HP: I like to do things well, not necessarily better than others, but in my own way. It's not a question of saying that the Pagani is better, more this or more that. I'm not comparing myself to anyone, least of all Leonardo, who, had he lived through our era, would have done ten thousand things more, ten thousand times better than us, because he was truly a superior mind. The automotive adventure that seems to me to be closest to that of Pagani today is that of the old Bugatti brand. A family of technicians and artists, from Ettore, the father and founder, to Jean or Giovanni, his eldest son. For me, the Pagani Utopia is an attempt to approach such levels of excellence.



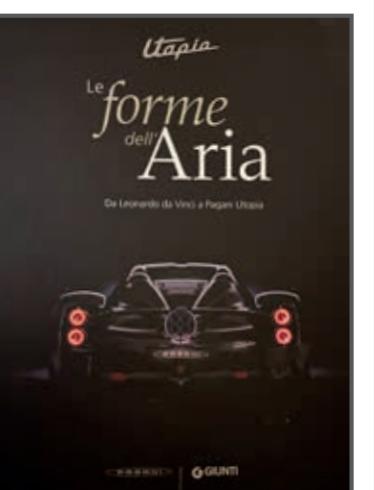
UN LIVRE CONSACRÉ À LA GENÈSE DE LA PAGANI UTOPIA

Robert Puyal, notre journaliste, admiratif de l'aventure Pagani depuis 25 ans, a été contacté par le constructeur pour réaliser un livre consacré au génie particulier de l'Utopia. C'était avant même de pouvoir la conduire, mais depuis c'est arrivé et vous en avez le résultat dans ces pages. Le livre, lui, est disponible en italien ou en anglais. Il comporte une première partie du Professeur Marani, spécialiste de Leonardo da Vinci, à propos des étonnantes intuitions aérodynamiques du maître de la Renaissance, qui a toujours inspiré Horacio Pagani par sa volonté constante d'associer la science et l'art. Ensuite, Puyal développe sur 160 pages, superbement illustrées, la description de l'Utopia ; tout est à découvrir et tout est surprenant, convaincant, fascinant.

• *Les Formes de l'Air, disponible en italien (Le Forme dell'Aria) et en anglais (The Shapes of the Air), Pietro Marani, Horacio Pagani, Robert Puyal. En librairie ou sur le site de l'éditeur, Giunti Editore 2023. 240 pages 23 x 28,5 cm, 57 € hors frais de port.*

A book dedicated to the genesis of the Pagani Utopia. Robert Puyal, our journalist and fan of the Pagani adventure for 25 years, was contacted by the manufacturer to write a book devoted to the particular genius of the Utopia. That was before he had the chance to even drive it, but that has since happened, and you can read the result in these pages. The book is available in Italian and English. It includes a first section by Professor Marani, a specialist in Leonardo da Vinci, on the astonishing aerodynamic insights of the Renaissance master, who has always been an inspiration to Horacio Pagani with his constant desire to combine science and art. Puyal then goes on to describe the Utopia over 160 superbly illustrated pages; everything is there to discover, and all of it surprising, convincing and fascinating.

• *The Shapes of the Air, also available in Italian (Le Forme dell'Aria), Pietro Marani, Horacio Pagani, Robert Puyal. Available in bookshops or on the publisher's website, Giunti Editore 2023. 240 pages, 23 x 28,5 cm, €57 excluding carriage*





UTOPIA

LE RÊVE D'UN HOMME

LA NOUVELLE CRÉATURE D'HORACIO PAGANI S'IMPOSE AU PREMIER COUP D'ŒIL. ET PUIS, PLUS ON S'EN APPROCHE, PLUS ELLE SÉDUIT, PLUS ELLE CONQUIERT PAR SON RAFFINEMENT, AFFINÉ JUSQU'AU DERNIER DÉTAIL. ET SI VOUS VOUS RISQUEZ À LA CONDUIRE, PLUS DE DOUTE, VOUS LUI APPARTENEZ.

ONE MAN'S DREAM

HORACIO PAGANI'S NEW CREATURE IS STRIKING AT FIRST GLANCE. THE CLOSER YOU GET TO IT, THE MORE SEDUCTIVE IT BECOMES, THE MORE IT WINS YOU OVER WITH ITS REFINEMENT, PERFECTED DOWN TO THE LAST DETAIL. AND IF YOU DARE TO DRIVE IT, THERE'S NO DOUBT ABOUT IT: YOU BELONG TO IT.

Une vie d'essayeur finit par transformer en travail ce qui était d'abord une passion. Il doit arriver la même chose aux critiques culinaires qui jugent en connaisseurs les menus étoilés mais n'en sont plus émus. Et puis soudain une création bouleverse, transporte, met en danger votre objectivité professionnelle. Mais quelle importance si elle rafraîchit à neuf votre enthousiasme : vous faites à nouveau le plus beau métier du monde.

Invité par Horacio Pagani à découvrir sa nouvelle œuvre, j'osais redouter qu'elle me laisse tiède : à vrai dire, la surenchère qui sévit dans le monde des hypercars me dépasse un peu. Mais quand vous découvrez l'Utopia, quelque chose se passe, un charme au sens féerique du mot ; vous êtes aussitôt certain qu'elle ne décevra pas l'admiration qu'elle suscite au premier coup d'œil. C'est évident et à la fois subtil. Évident parce que le choc visuel est très sensible. Subtil parce que le sentiment se construit, se renforce au fur et à mesure que l'on découvre les détails.

Vous êtes d'abord saisi par la silhouette, par les proportions de voiture de course. Oui, c'est une deux-places à moteur central, très basse, très large, très allongée, comme la Pagani Zonda et la Pagani Huayra. Elle est bien de la même race, mais on perçoit d'emblée qu'elle ne veut pas surenchérir de modernité, qu'elle cherche une autre voie. Ses formes arrondies, l'absence d'éléments aérodynamiques saillants, le pare-brise surtout, au bord supérieur arrondi, ne poursuivent pas le style high-tech. Cette créature du XXI^e siècle fait allégeance à une tradition plus ancienne, celle des voitures d'endurance, des 24 Heures du Mans par exemple, qui ont si

Life as a car tester ends up transforming what began as a passion into work. The same thing must happen to food critics, who judge Michelin-starred menus as connoisseurs but are no longer moved by them. And then suddenly a new creation upsets, transports and challenges your professional objectivity. But what does it matter if it refreshes your enthusiasm: you are once again doing the best job in the world. Invited by Horacio Pagani to discover his new work, I dared to fear that it would leave me lukewarm: to tell the truth, the one-upmanship that is rampant in the world of hypercars is a little beyond me. But when you discover the Utopia, something happens, a charm in the magical sense of the word: you are immediately certain that it will not displace the admiration it arouses at first glance. It's both obvious and yet subtle. Obvious, because the visual shock is very sensitive. Subtle because the feeling builds and strengthens as you discover the details. The first thing that catches your eye is the silhouette, the racing car proportions. Yes, it's a mid-engined two-seater that's very low, very wide, very long, like the Pagani Zonda and the Pagani Huayra. It's definitely of the same breed, but you can tell from the outset that it doesn't want to overdo the modernity, that it's looking for another way. Its rounded shapes, the absence of prominent aerodynamic elements, and especially the windscreen with its rounded upper edge, are not a continuation of the high-tech style. This creature of the 21st century owes its allegiance to an older tradition, that of endurance cars, from the Le Mans 24 Hours for



bien et si longtemps fait rêver leur public qu'elles ont imposé les règles d'un classicisme nouveau. Pour moi, cet hommage résonne très fort : Ferrari P4 et Porsche longue-queue ont été mes premières amours automobiles.

LE PASSÉ REDÉCOUVERT

Moderne, l'Utopia l'est pourtant, à l'extrême avant-garde. La monocoque carbone qui la constitue est composée de beaucoup moins d'éléments, ce qui améliore encore un rapport poids/rigidité déjà exceptionnel sur les précédentes générations. Par rapport à la Huayra, déjà la plus légère de sa « catégorie » avec 1 350 kilos, Pagani a réussi à gagner 70 kilos !

Timidement, on prend place à bord avec la sensation de mélanger le trivial et le sacré. En vêtements de tous les jours, y compris des *trainers* qui ont, comme leur nom l'indique, traîné partout, s'introduire dans cet extraordinaire habitacle tenant du boudoir et du laboratoire confine à l'insolence. Mais si l'Utopia est vêtue avec soin, elle n'est pas bégueule et témoigne même d'un véritable sens de l'hospitalité. L'accès à bord n'est pas particulièrement compliqué, l'ergonomie est parfaite, le siège, réglable en tous sens, tout à fait accueillant et si chaque détail est soigné, aucun ne présente la fragilité d'un bibelot. Cadrans à aiguille et interrupteurs affichent chacun une fonction et une seule, pas de trompe-l'œil digitaux ni de sous-menus à apprendre de force. Comme avant, donc ? Eh bien oui. Tout juste si l'œil déniche un écran discret et efficient, entre les deux grands compteurs, vitesse et régime, qui laissent admirer une partie de leurs rouages mécaniques. L'écran est utile aussi : il affiche les pressions de pneus en continu et la caméra de rétrovision.

LES GESTES ET LA CHANSON

Tête-à-tête avec le volant, le plus extraordinaire qu'il nous ait été donné d'empoigner. Pas par sa forme, raisonnablement traditionnelle avec seulement un méplat dans la partie basse, par sa nature même : imaginez

example, which for so long had their public dreaming that they imposed the rules of a new classicism. For me, this tribute resonates very strongly: the Ferrari P4 and Porsche Longtail were my first love of motoring.

THE PAST REDISCOVERED

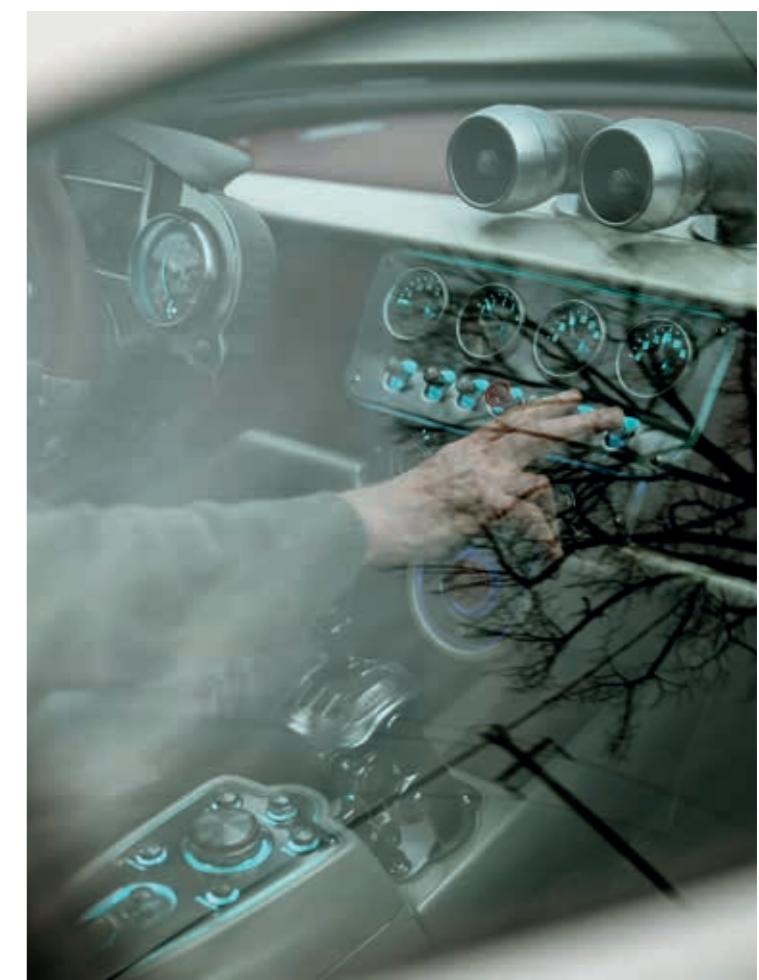
The Utopia is modern, yet at the very cutting edge. Its carbon monocoque is made up of far fewer components, further improving the already exceptional rigidity-to-weight ratio of previous generations. Compared to the Huayra, already the lightest in its "category" at 1,350 kg, Pagani has managed to save 70 kilos!

Shyly, you take your place on board with the sensation of mixing the trivial and the sacred. Wearing everyday clothes, including trainers which, getting into this extraordinary cockpit that is part boudoir, part laboratory, borders on insolence. But while the Utopia is dressed with care, it is not stingy and even shows a real sense of hospitality. Getting aboard is not particularly complicated, the ergonomics are perfect, the seat, which can be adjusted in all directions, is very welcoming, and while every detail has been taken care of, none are fragile like an ornament. The needle dials and switches each display one function and one function only, there is no digital nonsense or sub-menus to learn by rote. Just like before, then? Well, yes. The only difference is that there's a discreet, efficient display between the two large speed and rev counters, which reveal some of their mechanical workings. The screen is also useful: it displays continuous tyre pressures and the rear-view camera.

THE GESTURES AND THE SONG

Face-to-face with the steering wheel, the most extraordinary thing we've ever seen. Not because of its shape, which is reasonably traditional with only a flat at the bottom, but because of its very nature: imagine that the hub, the three spokes (the lower one carrying the manettino) and the rim





FICHE TECHNIQUE ESSAI EN PRÉSENTATION PAGANI UTOPIA

Moteur/Engine.....	V12 à 60°, bi-turbo
Boîte de vitesses/Gearbox	transversale, mécanique, manuelle ou robotisée, 7 rapports, embrayage tri-disque
Puissance/Power.....	864 ch à 6 000 tr/mn
Couple/Torque.....	1 100 Nm de 2 800 tr/mn à 5 900 tr/mn
0 à 100 km/h.....	moins de 3 secondes
Vitesse de pointe/Top speed	350 km/h
Longueur/Length	4 637 mm
Largeur/Width	2 034 mm
Hauteur/Height.....	1 175 mm
Poids/Weight	1 280 kg
Conso/Fuel consumption.....	15,9 l/100 km

que le moyeu, les trois branches (celle du bas portant le manettino) et la jante elle-même sont un seul et même objet, fraisé dans le même bloc d'alliage. Une sophistication presque invisible, mais la garantie absolue qu'aucun jeu entre les divers éléments ne viendra jamais troubler la précision du geste, puisque lesdits éléments ne font qu'un. Il y aurait aussi une ode à écrire à la gloire du levier de vitesses, mécanisme à nu qui témoigne d'un choix unique en 2024 : une boîte méca, flambant neuve mais à l'ancienne. Mais il faut se résoudre à considérer enfin l'Utopia comme une simple voiture et la risquer dans le trafic modenais.

Le temps de s'assurer que l'Utopia supporte sans vibrer de mécontentement les conditions ordinaires de circulation, de s'en échapper dans une mugissante accélération du V12 bi-turbo, confirmation d'une puissance surabondante et jouissive, et voici déjà les petites routes qui serpentent sur les collines et vallons de l'Émilie-Romagne, raisonnablement larges mais sinuées à loisir et franchement mal revêtues. Pour une hypercar de 864 chevaux, avide d'espace, on redoute que ses ailes de géants ne l'empêchent de marcher. Rien de tout cela ! Au contraire, l'Utopia assène son deuxième argument décisif, vous confirme dans votre certitude de frayer avec une créature qui ne pourra vous décevoir. Sans même recourir aux recettes un peu grossières des quatre roues directrices, la berline mérite son nom à chaque virage, vire à plat, plonge à la corde et semble se faire une alliée de la force centrifuge pour s'éjecter du creux du virage vers le suivant, avec la précision d'une Lotus tombée dans le chaudron de potion magique. La vigueur d'une machine de course, avec une magie du mouvement qui n'appartient qu'à elle. Jouant du levier, vous évoluez de plus en plus vite sans jamais générer de réactions parasites, vous réinventez le plaisir avec qui vous obéit, qui vous devance, qui vous rend talentueux. Seule la raison vous interdit de grimper le col une cinquième fois pour vous assurer que vous ne rêvez pas...

Une voiture de rêve, ce n'est pas juste une machine que l'on n'aura jamais. L'Utopia vous fait vivre un rêve lorsque vous la rencontrez dans la vraie vie. C'est inoubliable.

itself are a single object, milled from the same block of alloy. An almost invisible sophistication, but an absolute guarantee that no play between the various elements will ever interfere with the precision of the gesture, since the elements are one and the same. An ode could also be written to the glory of the gear lever, a bare mechanism that bears witness to a unique choice in 2024: a mechanical gearbox, brand new but old-fashioned. But we had to come to terms with the fact that the Utopia was just a car, and take a chance on it in the Modena traffic.

Just enough time to make sure that the Utopia can cope with ordinary traffic conditions without vibrating with discontent, to escape with a roar of acceleration from the twin-turbo V12, confirmation of an overabundance of thrilling power, and here we are on the small roads that wind their way through the hills and valleys of Emilia-Romagna, which are reasonably wide, but built winding at leisure and are frankly, poorly surfaced. All for a hypercar with 864 hp and a thirst for space! We fear that its giant wings will prevent it from getting going properly. Nothing of the sort. On the contrary, the Utopia delivers its second decisive argument, confirming your certainty that you are dealing with a creature that cannot disappoint. Without even resorting to the somewhat crude recipes of four-wheel steering, this berline deserves its name in every corner, turning flat out, diving to the line and seemingly making an ally of centrifugal force to eject itself from the hollow of one bend to the next, with the precision of a Lotus fallen into the cauldron of magic potion. The vigour of a racing machine, with a magic of movement that is uniquely its own. Playing with the lever, you move faster and faster without ever generating any parasitic reactions, reinventing pleasure with someone who obeys you, who is ahead of you, who makes you talented. Only reason prevents you from climbing the pass a fifth time to make sure you're not dreaming...

A dream car isn't just a machine you'll never own. The Utopia makes you live a dream when you meet it in real life. Simply unforgettable.



INTERVIEW ENZO MATTIOLI FERRARI

PROPOS RECUEILLIS PAR ROBERT PUYAL

Vous avez choisi de vous occuper, avec la « carrozzeria » Bacchelli e Villa, du monde de la restauration de haut niveau. D'où vous vient cette passion ?

E.MF. : Tout d'abord, Bacchelli e Villa, c'est une histoire très italienne. Bacchelli, âme commerciale de l'entreprise, et Villa, maître tôlier formeur, ont fait naître cette merveilleuse histoire de restauration en 1972. Ce sont eux qui, les premiers, ont restauré des 275 GTB. Mon père et moi recherchions une entreprise de restauration, notre grande passion partagée depuis toujours par ma famille, mon arrière-grand-père Enzo et mon grand-père Piero. Certainement plus romantique encore pour nous, avec cette fonction de gardiens des grandes machines d'époque. Nous avons appris que Bacchelli e Villa, qui entre-temps avait changé de nom pour Auto Sport, vivait une phase délicate de renouvellement générational, les héritiers ayant opté pour des professions différentes. Nous avons donc décidé d'en faire l'acquisition en reprenant le nom original de Bacchelli e Villa.

Aujourd'hui, c'est l'un des ateliers de restauration les plus prestigieux et renommés au monde, spécialisé dans les carrosseries Ferrari, Lamborghini et Maserati. Le siège est toujours à Bastiglia, à un quart d'heure de route de Modène et à 30 minutes de Maranello.

With the "carrozzeria" Bacchelli e Villa, you've chosen to focus on the world of high-end restoration. Where does this passion come from?

E.MF. : First of all, Bacchelli e Villa is a very Italian story. Bacchelli, the company's commercial driving force, and Villa, a master sheet metal shaper, started this wonderful restoration story back in 1972. They were the first to restore 275 GTBs.

My father and I were looking for a restoration business, that's our great passion. A passion that had always been shared by my family, my great-grandfather Enzo and my grandfather Piero. I'm sure it's even more romantic for us, as guardians of the great vintage machines.

We learned that Bacchelli e Villa, which had in the meantime changed its name to Auto Sport, was going through a delicate phase of generational renewal, with the heirs having chosen different career paths. So we decided to buy the company and revert to the original name of Bacchelli e Villa.

Today, it is one of the most prestigious and renowned restoration workshops in the world, specialising in Ferrari, Lamborghini and Maserati bodywork. It is still based in Bastiglia, a quarter of an hour's drive from Modena and 30 minutes from Maranello.

Selon vous, quelle période historique a le mieux illustré ce qu'est la voiture de sport ?

E.MF. : Prendre comme référence une seule période historique, c'est vraiment difficile. On peut penser à 1947, quand, dans un pays ravagé par la Seconde Guerre mondiale, où il restait vraiment très peu de routes au sens où nous l'entendons, Enzo Ferrari a décidé de créer la 125 S avec son V12 de course. Imaginez l'importance de ce moment historique pour le monde de la compétition automobile. Dans les années 1950 naît la Formule 1, ce sont les années héroïques, l'époque des *gentlemen drivers* qui conduisent leurs voitures de course à la fois sur la route et sur circuit. Et les grandes courses sur route, qui, on le sait, ont également vécu des moments très dramatiques... Je pense par exemple à la route de Guidizzolo et au dramatique accident survenu le 12 mai 1957, au cours de la dernière édition des Mille Miglia. Et puis les années 1960 caractérisées par la naissance du design pur, ces lignes éternelles qui continuent encore aujourd'hui à inspirer les machines modernes et puis encore les années 1970 avec l'avènement des nouvelles technologies. Bref, il est difficile de choisir une décennie, chacune a son importance.

Avez-vous une préférence pour certains modèles dans l'histoire de Ferrari ?

E.MF. : La Ferrari 275 occupe certainement une place importante. Une GT douze cylindres créée en différentes versions, qui a participé et remporté les 24 Heures du Mans. Enfin, une voiture extraordinaire.

Ensuite, je dirais la 250 passo corto, qui a elle aussi remporté Le Mans et laissé une marque indélébile. Même si mon arrière-grand-père aurait dit que la meilleure Ferrari à venir est toujours la prochaine. C'est la mission qui nous pousse à faire toujours mieux, mais l'étude du passé nous fait retrouver des valeurs uniques, fondamentales pour suivre le sillon déjà tracé.

In your opinion, which historical period best illustrates the definition of a sports car ?

E.MF. : It's really difficult to pick just one period in history. You can look at 1947, when, in a country ravaged by the Second World War, where there were very few roads left in the sense that we know them today, Enzo Ferrari decided to create the 125 S with his V12 from the racetrack. Imagine the importance of this historic moment for the world of motor racing.

The 1950s saw the birth of Formula 1, the heroic years of gentlemen drivers who drove their racing cars both on the road and on the circuit. And the great road races, which, as we know, also had some very dramatic moments... I'm thinking, for example, of the Guidizzolo road and the tragic accident that took place on 12th May 1957, during the last edition of the Mille Miglia.

Then there were the 1960s, with the birth of pure design, the timeless lines that continue to inspire modern machines to this day, and the 1970s, with the advent of new technologies. In short, it's hard to choose a decade - each one has its own importance.

Have you got a preference for certain models in the history of Ferrari ?

E.MF. : The Ferrari 275 certainly occupies an important place. A twelve-cylinder GT created in different versions, which took part in and won the 24 Hours of Le Mans. In short, an extraordinary car.

Then there's the 250 Passo Corto, which also won Le Mans and left an indelible mark. Although my great-grandfather would have said that the best Ferrari to come along is always the next one, it's the mission that pushes us to always do better, but the study of the past makes us rediscover unique values, fundamental to following the path already traced. For Bacchelli e Villa, there are not just customers but guardians, with the important task of preserving

Pour Bacchelli e Villa, il n'y a pas de simples clients mais des gardiens, avec une tâche importante, celle de conserver et de valoriser un patrimoine historique et culturel à transmettre aux générations futures.

Aujourd'hui comme jamais, la voiture ancienne est considérée comme une marque de standing, mais ce n'était pas le cas jusqu'à il y a vingt ans, il faut s'en souvenir et suivre l'exemple de ceux qui ont eu pour seul objectif de conserver l'histoire.

Êtes-vous vous-même amateur de conduite sportive ? De pilotage ?

E.M.F. : Oh oui, jeune homme je voulais devenir pilote, mais ma famille m'a conseillé d'aller travailler, ce qui était une sage décision, je dois reconnaître. Cependant, aujourd'hui, je m'amuse de temps en temps à conduire des voitures de sport d'époque, dans des courses amicales.

Quelles différences voyez-vous entre les amateurs de voitures anciennes aux États-Unis et en Europe ?

E.M.F. : Je veux une passion particulière aux États-Unis, tandis que l'Italie, évidemment, c'est le lieu où je vis, le lieu où se sont développés toutes nos affaires, qui est aujourd'hui et sera à l'avenir le centre de mon attention. Je vois comme une grande opportunité de développer toujours le pont entre l'Italie et les États-Unis, et je suis convaincu que les voitures anciennes peuvent être de plus en plus un point névralgique de jonction, grâce à la grande passion que les deux pays partagent pour le monde du vintage.

Vous qui connaissez bien les Américains, quelle image ont-ils de l'Italie et en particulier de la Motor Valley ?

E.M.F. : Je pense que la "Motor Valley" est un territoire magique, un exemple unique au monde où une foule d'entreprises sont reconnues pour leur excellence absolue en matière de design, de technologie et d'innovation. Et le plus important, c'est que l'Amérique nous reconnaît ce record incroyable. Autour de Modène, dans un rayon de 30 kilomètres, on est entre Ferrari, Maserati, Lamborghini, Dallara, Ducati, Pagani, autrefois De Tomaso... Quand vous parlez de ces éléments forts de notre histoire et de notre tradition, de ces entreprises que nous qualifierions aujourd'hui de « licornes », les Américains sont de plus en plus fascinés. En même temps, nous devrions apprendre d'eux comment nous positionner et comment communiquer au mieux ce que nous sommes. Je crois qu'il est important avant tout de rappeler, de remercier et de prendre exemple sur tous ceux qui ont vraiment contribué à faire du monde des voitures anciennes ce qu'il est aujourd'hui, et qui, grâce à leur amour pour ces œuvres d'art, ont su conserver l'histoire.

Vous êtes issu d'une famille qui a marqué l'histoire de l'automobile. Quel est votre tout premier souvenir de voiture, quand vous étiez enfant ?

E.M.F. : C'est une chose incroyable pour beaucoup, mais heureusement pour moi, je le vivais comme très normal... J'ai eu le privilège d'apprendre à conduire avec un moniteur peu commun, mon grand-père Piero Ferrari. Et je dois admettre que je suis assez bon conducteur. Je me rappelle avoir appris à conduire avec la boîte manuelle, avec la première en bas à gauche, et que pour être doux, il fallait absolument le double débrayage. J'ai des souvenirs extraordinaires des voitures de ce temps-là et toute ma passion en découle. Porter un nom comme Ferrari signifie avant tout être un gardien, avoir l'amour de sa propre histoire et l'envie d'entreprendre pour son avenir. C'est se réveiller chaque jour avec cette notoriété internationale et ne pas la porter comme un fardeau, mais avec fierté.

and enhancing a historical and cultural heritage to be passed on to future generations.

Today, more than ever, classic cars are seen as a luxury brand, but that wasn't the case until twenty years ago. We need to remember that and take our cue from those whose sole aim was to preserve history.

Are you a keen fan of racing yourself? Or do you even race yourself?

E.M.F. : Oh, definitely. As a young man I wanted to become a racing driver, but my family advised me to go out to work, which I have to admit was a wise decision. Today, however, I occasionally enjoy driving vintage sports cars in friendly races.

What differences do you see between classic car enthusiasts in the United States and Europe?

E.M.F. : I have a particular passion for the United States, while Italy, of course, is my home, the place where all our business has developed and which is and will be the focus of my attention now and in the future. But I see it as a great opportunity to further develop the bridge between Italy and the United States, and I'm convinced that vintage cars can increasingly be a key link, thanks to the great passion that both countries share for the world of vintage.

As someone who knows America well, what image do they have of Italy and the Motor Valley in particular?

E.M.F. : I think that "Motor Valley" is a magical place, a unique example in the world where a host of companies are recognised for their absolute excellence in design, technology and innovation. And the most important thing is that America recognises this incredible record. Around Modena, within a radius of 30 kilometres, between Ferrari, Maserati, Lamborghini, Dallara, Ducati, Pagani, previously De Tomaso... When you talk about these strong features of our history and tradition, these companies that we would describe today as "unicorns", the Americans are increasingly fascinated. At the same time, we should learn from them how to position ourselves and how best to communicate who we are. Above all, I think it's important to remember, thank and follow the example of all those who have really contributed to making the world of classic cars what it is today, who, thanks to their love for these works of art, have been able to preserve history.

You come from a family that has left its mark on motoring history. What was your very first memory of a car, when you were a child?

E.M.F. : It's an incredible thing for many people, but fortunately for me it was very normal... I had the privilege of learning to drive with an unusual instructor, my grandfather Piero Ferrari. And I like to think that I'm a pretty good driver. I remember learning to drive with a manual gearbox, with first down and to the left, and that to be smooth you absolutely had to double de-clutch. I have extraordinary memories of the cars of that time and all my passion stems from them. Carrying a name like Ferrari means above all being a guardian, having a love of one's own history and the desire to undertake for one's future. It means waking up every day with this international reputation and not carrying it like a burden, but with pride.



FERRARI 12 CILINDRI L'ART ET LA MANIÈRE

LA GRANDE GT DE FERRARI, MIEUX QUE LES BERLINETTES, MIEUX QUE LES HYPERCARS DE LA MARQUE, INCARNE « LA » FERRARI DU MOMENT, L'EXPRESSION ULTIME DE LA VOITURE DE ROUTE. UNE LINÉE DE MODÈLES QUI ONT TOUJOURS MARQUÉ LEUR ÉPOQUE. EXAMINONS UN PEU LA SAISISSANTE NOUVEAUTÉ ET SA GÉNÉALOGIE.

THE ART AND THE WAY

FERRARI'S BIG GT, BETTER THAN THE BRAND'S SALOON CARS, BETTER THAN THE BRAND'S HYPERCARS, EMBODIES THE FERRARI OF OUR TIMES, THE ULTIMATE EXPRESSION OF THE ROAD CAR. A LINE OF MODELS THAT HAVE ALWAYS MARKED THEIR ERA. WE TAKE A LOOK AT THIS STRIKING NEWCOMER AND ITS PEDIGREE.

TEXTE ROBERT PUYAL - PHOTOS ©FERRARI/DR - ©YVES MERMET



Ferrari 365 GT4 BB, 1971



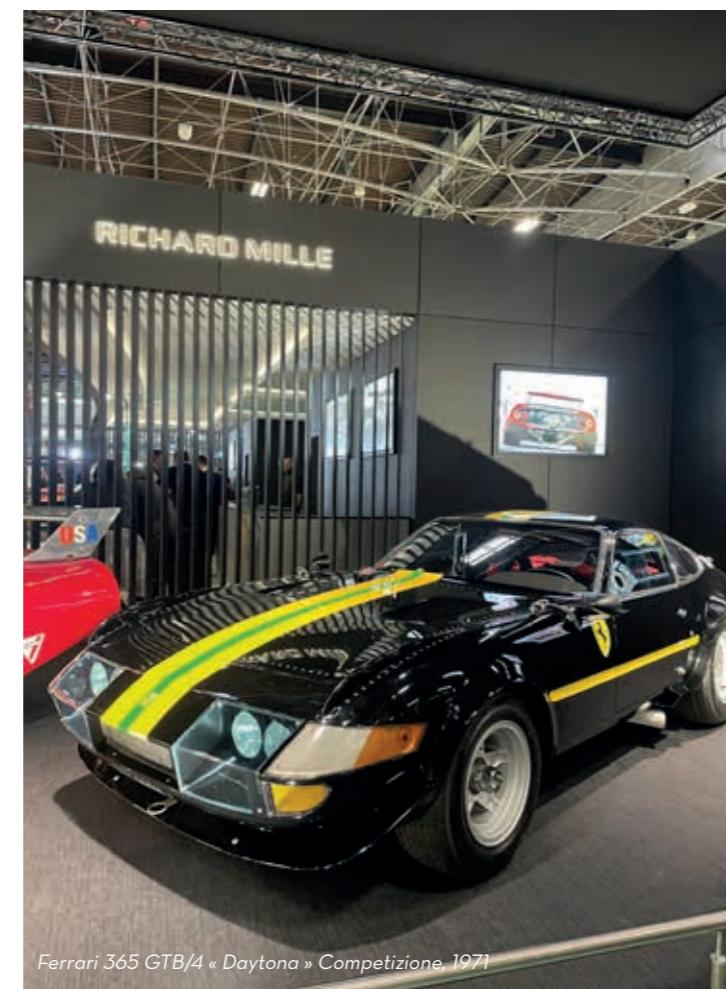
Ferrari 365 GTB/4 « Daytona » Competizione, 1971

D'OÙ VIENT-ELLE ?

Avant ? Avant, les Ferrari de course connaissaient des variantes plus civiles, qui finissaient souvent par courir aussi. Et puis se dessina une lignée de voitures, comme les longues 342 Superamerica, destinées à des clients très fortunés mais peu soucieux de courir. Elles portaient les plus gros moteurs mais avouaient clairement moins de sportivité que les voitures munies du « simple » trois-litres signé Gioacchino Colombo, Tour de France puis 250 GT passo corto, puis 250 GTO. Ainsi en est-on arrivé à la Daytona, celle que tout le monde connaît encore, parce qu'elle réunissait les deux lignées et aussi parce qu'elle avait un nom, même s'il n'était pas officiel et qu'il ne lui avait pas été donné chez Ferrari. Parce que, surtout, elle avait de quoi marquer les esprits. C'était la première Ferrari de route à franchir la barre des 280 km/h.

Sacré destin que celui de la Daytona - oui, d'accord, la 365 GTB/4. Elle a au passage incarné un certain rigorisme de Maranello, qui ne se risquait pas aussi vite que des firmes plus nouvelles vers l'équation du moteur posé au centre de la voiture, en tout cas, pas le moteur le plus puissant. Elle a ensuite démontré des qualités routières, une sûreté aux très hautes vitesses, que la concurrence plus fringante pouvait bien lui envier. De même que sa fiabilité au jour le jour et même nuit et jour, comme en attestent ses quatre victoires au Mans.

En octobre 1973, fin de règne de la « Daytona » en haut du catalogue Ferrari. Le grand dinosaure continuera une carrière sportive assez fabuleuse mais côté production, elle est défait par plus jeune qu'elle, la BB, qui révolutionne au sens propre l'architecture en faisant passer le moteur du capot au dos des deux passagers. Par la même occasion, exit le V12 à 60°, au profit d'un boxer ou plutôt d'un V12 à 180° (un boxer, à strictement parler, doit avoir le point mort bas simultané sur les deux cylindres opposés, ce qui n'est pas le cas du Ferrari). S'ensuivent cinq générations de voitures bâties sur ce patron, 365 puis 512 BB, Testarossa puis 512 TR et enfin F512M.

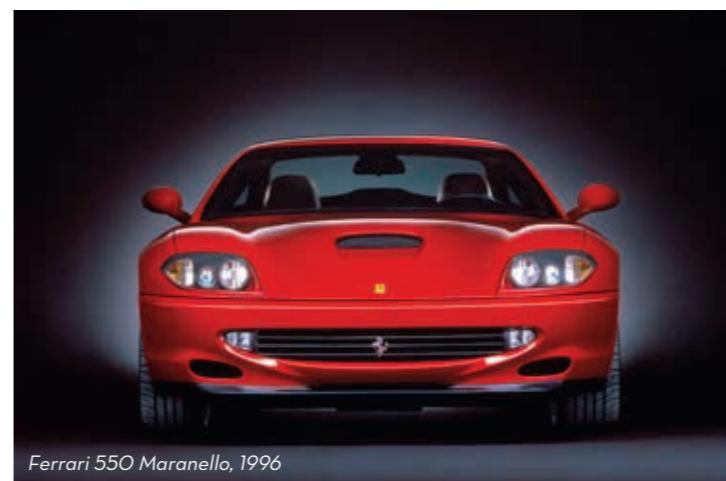


Ferrari 365 GTB/4 « Daytona » Competizione, 1971

WHERE DOES SHE COME FROM ?

Back in the day, racing Ferraris had somewhat more civilian variants, but these often ended up racing too. Then came a line of cars, such as the long 342 Superamerica, designed for very wealthy customers who had little interest in racing. They had the biggest engines but were clearly less sporty than the cars fitted with the 'simple' three-litre Gioachino Colombo, Tour de France then 250 GT passo corto, then 250 GTO. And then we got to the Daytona, the one that everyone still knows, because it combined the two lines and also because it had a name, even if it wasn't official and hadn't been given to it by Ferrari. Because, above all, it had something to say. It was the first road-going Ferrari to break the 280 km/h barrier.

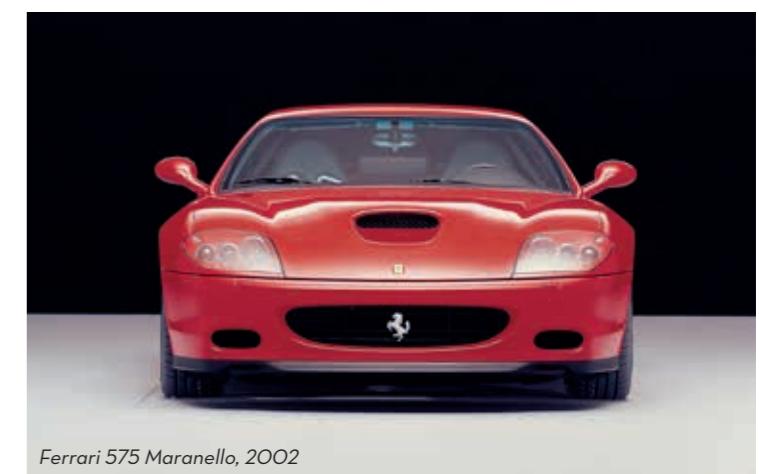
But what a destiny the Daytona had - yes, the 365 GTB/4. At the same time, it embodied a certain rigorism at Maranello, which wasn't venturing as quickly as newer firms towards the equation whose result put the engine in the centre of the car, or at least not the most powerful engine. It went on to demonstrate road-holding qualities and reliability at very high speeds that its more dashing rivals could well envy. Similarly, its day-to-day and even night-and-day reliability, as its four Le Mans victories attest. October 1973 saw the end of the Daytona's reign at the top of the Ferrari catalogue. The great dinosaur would continue to have a fabulous sporting career, but in terms of production, it was defeated by a younger car, the BB, which revolutionised architecture by moving the engine from the bonnet to the back of the two passengers. At the same time, the 60° V12 was replaced by a boxer, or rather a 180° V12 (a boxer, strictly speaking, must have bottom dead centre on both cylinders at the same time, which is not the case with the Ferrari). Five generations of cars based on this design followed, 365 then 512 BB, Testarossa then 512 TR and finally the F512M.



Ferrari 550 Maranello, 1996

FERRARI 550

And then, 23 years later, in 1996, we witnessed the arrival of the replacement, the new flagship of Ferrari road cars. As if to underline its legitimacy, in addition to its registration number, 550, it also bore a real baptismal name: Maranello! A genuine return to its roots: the V12 engine settled majestically under the giant bonnet. As for what hadn't altered, the tubular chassis and the collaboration with Pininfarina remained unchanged, as did the manual gearbox with its legendary grill at the foot of the gear lever. And because nothing could stop its performance, the new car immediately became the fastest civilian car in the world, reaching a fabulous 312 km/h. But that wasn't its only modern attribute. Its avant-garde headlamps, of the same design as on the much-talked-about 512 M, were slim enough to blend in with the overall lines without the need to open them, as was the case on the BB and Testarossa. Aerodynamics and weight were improved, as was elegance. Gone were the protuberances that used to disfigure the prettiest silhouettes as darkness fell.



Ferrari 575 Maranello, 2002

FERRARI 575

Dans sa sixième année d'existence, la 550 devient 575, le V12 prend encore du coffre, ses 5,750 litres s'approchant de plus en plus du nombre d'or de 500 cm³ par cylindre, d'autres disent 550. La puissance passe de 485 à 515 chevaux, chiffres qui attendrissent un peu aujourd'hui, mais il faut rappeler que les aides au pilotage sont encore très limitées et que le déferlement d'une telle cavalerie sur une plaque humide, par exemple, peut provoquer une légère sensation d'étourdissement, voire bien pire.



Ferrari 575 Maranello, 2002

FERRARI 575

During its sixth year in existence, the 550 became the 575, the V12 still growing in volume, its 5,750 litres getting closer and closer to the golden number of 500 cm³ per cylinder, others say 550. Power rose from 485 to 515 bhp, a figure that is somewhat appealing today, but it should be remembered that driver aids were still very limited and that the unleashing of such cavalry on a wet surface, for example, could cause a slight sensation of dizziness, or much worse, even.



Ferrari 599 GTB Fiorano, 2007

FERRARI 599

Ferrari navigue à l'avant-garde du Grand Tourisme, pousse toujours plus loin la croisade du progrès et l'électronique est devenue, sous les enseignements de la compétition, le premier vecteur de progrès des performances. Née en 2006, la 599 va se charger de le prouver. Cette fois, ça y est, le V12 tangente bel et bien les six litres (5,990 litres exactement, d'où le nom) et franchit de nouveaux paliers en termes de puissance (620 chevaux) et de performances (330 km/h)! Plus de 100 chevaux gagnés, cela mérite symboliquement de faire quelques centaines de mètres dans les faubourgs de Modène et de passer de Maranello, qu'honorait la sœur ainée, à Fiorano, siège du célèbre circuit d'entraînement de la Scuderia. Désormais, le pli est pris et la nomenclature des autos puise systématiquement dans la légende interne : on a vu les modèles Modena (360) et Maranello (550 puis 575), la grande Scaglietti à quatre places (du nom de la Carrozzeria passée depuis peu sous le contrôle exclusif de Maranello, l'usine modenaise qui a frappé la tête de tant de prototypes et assuré la sous-traitance de tant de voitures de route). On a vu l'Enzo et on verra même bientôt apparaître la Ferrari « LaFerrari », qui est la façon de nommer l'azienda, l'usine, l'institution tout entière. Sublime tautologie. La Fiorano n'en est pas là mais en faisant référence à un circuit, elle revendique une filiation d'autant plus directe avec les Formule 1 qui s'y affutent à longueur d'intersaison. Techniquement, c'est encore une transition forte qui s'opère. En effet, le châssis tubulaire, qui était la noble structure de toutes les Ferrari à moteur avant depuis la 125 de 1947, cède le pas au nouveau procédé ASF, pour *aluminium space frame*. Une collection de longerons réalisés en métal léger extrudé, puis collés et soudés pour constituer la coque de la voiture. C'est Honda qui a inauguré cette technologie sur la NSX dès 1990, repris avec une forfanterie excessive et proclamé première mondiale par Audi pour sa magnifique A8 première du nom et pour la petite A2, bien intéressante. Ferrari s'est déjà alliée à l'aluminier Alcoa pour sa berlinette 360 Modena, la 599 y sacrifie à son tour, sonnant la fin des beaux (et lourds) châssis tubulaires. En plus de son aérodynamique soignée (deux tunnels sont ménagés, de part et d'autre de la custode, pour alimenter en air frais le becquet arrière), la 599 présente l'une des gestions de l'adhérence et de la motricité les plus sophistiquées du moment. Même si elle nous paraît aujourd'hui désuète, même si le toucher de route n'offre pas forcément toute la finesse dont Ferrari est capable aujourd'hui, la connexion entre le moteur et la répartition de la puissance est alors remarquée. La suspension, elle aussi, fait appel à l'électronique et adopte les amortisseurs magnétohéologiques, selon le système inventé chez General Motors quelques années plus tôt ; en fait, l'huile en circulation dans l'amortisseur contient des particules métalliques et il suffit d'un signal électrique pour que celles-ci s'agglomèrent et modifient instantanément la fluidité de l'huile et donc la fermeté de l'amortissement. Pour tout cela, pour la beauté hiératique de sa ligne ramassée, la 599 occupe aujourd'hui une belle place dans le monde à part des collectionneurs Ferrari.

FERRARI 599

Ferrari was at the forefront of Grand Touring, pushing the crusade for progress ever further, and electronics were becoming the primary vector for performance improvements, thanks to the lessons learnt in competition. The 599, launched in 2006, was set to prove the point. This time around, the V12 was well and truly approaching the six-litre mark (5.990 litres to be exact, hence the name) and was breaking new ground in terms of power (620 bhp) and performance (330 km/h)! A gain of more than 100 bhp symbolically merited a trip of a few hundred metres to the outskirts of Modena and a move from Maranello, where the elder sibling was honoured, to Fiorano, home of the Scuderia's famous training circuit. Henceforth, the line had been taken and the nomenclature of the cars systematically drew on the internal legend: we have seen the Modena (360) and Maranello (550 then 575) models, the large four-seater Scaglietti (named after the Carrozzeria which had recently come under the exclusive control of Maranello, the Modenese factory which stamped the sheet metal of so many prototypes and provided the subcontracting for so many road cars). We saw the Enzo and we were soon to see the Ferrari 'LaFerrari', which is the name given to the company, the factory and the entire institution. A sublime tautology. The Fiorano wasn't quite there yet, but by referring to a circuit, it claimed an even more direct link with the Formula 1 cars that were sharpened up there through the off-season. Technically, there was yet another significant transition. The tubular chassis, which had been the noble structure of all front-engined Ferraris since the 125 of 1947, gave way to the new ASF (aluminium space frame) process. A collection of longitudinal members made from extruded light metal, then glued and welded together to form the car's body. This technology was pioneered by Honda on the NSX in 1990, and has been used with excessive boasting and proclaimed a world first by Audi for its magnificent A8, the first of its name, and for the small but interesting A2. Ferrari had already teamed up with aluminium manufacturer Alcoa for its 360 Modena berline, and the 599 in turn sacrificed to the company, sounding the death knell for beautiful (and heavy) tubular chassis. In addition to its meticulous aerodynamics (there are two tunnels on either side of the rear quarter panel to supply fresh air to the rear spoiler), the 599 boasted one of the most sophisticated grip and traction management systems on the market in its day. Even if it seems outdated to us today, even if the road feel doesn't necessarily offer all the finesse Ferrari is capable of today, the connection between the engine and the distribution of power is noticeable. The suspension, too, made use of electronics and adopted magnetorheological shock absorbers, based on a system invented by General Motors a few years earlier; in fact, the oil circulating in the shock absorber contains metallic particles and all it takes is an electrical signal for them to agglomerate and instantly alter the fluidity of the oil and therefore the firmness of the damping. For all these reasons, and for the hieratic beauty of its sleek lines, the 599 now occupies a special place in the world of Ferrari collectors.



Ferrari F12 berline, 2012

FERRARI F12

Elle cède sa place en 2012 à la F12, au nom explicite (le 12 pour 12 cylindres et le F pour quoi, à votre avis ?). Toujours conçue selon le système Space Frame, elle le perfectionne pour gagner à la fois en rigidité (20 %) et en légèreté (70 kilos de moins, soit 1.540 kilos à sec). Autre point fort, l'aérodynamique, qui gagne à la fois en finesse (il est question d'un Cx de 0,29, absolument exceptionnel sur une GT avec de gros besoins de refroidissement et de très larges pneus) et en appui, avec un dessin très particulier du capot avant, formé pour diriger le flux d'air vers les flancs, où il habille la voiture et évite les turbulences coûteuses en traînée. À propos de dessin, celui-ci est réalisé en interne, par Flavio Manzoni. Voici confirmée l'indépendance de Maranello sur le plan du style. Avec une telle efficacité aéro et une puissance portée à 740 chevaux, il va de soi que les performances ne sauraient être tièdes. Plus que la vitesse de pointe, jugée suffisante avec 340 km/h, plus que l'accélération traditionnelle de 0 à 100 km/h, qui confine à l'excès avec 3'1, c'est à présent le 0 à 200 km/h qui est jugé plus représentatif d'un usage sportif exigeant : avec les passages de vitesses éclair de la boîte à double embrayage, la valeur obtenue, assez mirifique, est de 8,5 secondes !

FERRARI 812

Bien évidemment, ces chiffres prestigieux sont démodés, en 2017, par la nouvelle Grand Tourisme de la lignée, la 812 Superfast. Le V12 est toujours là, il gagne encore en cylindrée (6,5 litres) et en puissance, avec le beau chiffre rond de 800 chevaux. La vitesse maxi ne change pas (340 km/h) mais les accélérations départ arrêté à 100 et 200 km/h gagnent encore quelques dixièmes qui, compte tenu du niveau déjà atteint, relèvent de la prouesse : 2,9 secondes et 7,9 secondes respectivement.



Ferrari 812 Superfast, 2017

**FERRARI F12**

In 2012, it was replaced by the F12, with its self-explanatory name (12 for 12 cylinders and F for, well, you know what). Still based on the Space Frame system, it was improved to make it 20% stiffer and 1,540 kilos lighter. Another strong point was the car's aerodynamics, which were improved both in terms of finesse (a drag coefficient of 0.29 was quoted, which was absolutely exceptional for a GT car with high cooling requirements and very wide tyres) and in terms of downforce, with a very special design for the bonnet, shaped to direct the flow of air towards the sides, where it covers the car and avoids turbulence, which is costly in terms of drag. Speaking of the design, it was created in-house by Flavio Manzoni, confirming Maranello's independence when it comes to styling. With such aerodynamic efficiency and a power output of 740 bhp, it goes without saying that performance wasn't going to be lukewarm. More than the top speed, judged sufficient at 340 km/h, more than the traditional acceleration from 0 to 100 km/h, which borders on excess at 3.1s, it was now the 0 to 200 km/h that was judged more representative of demanding sports use: with lightning gear changes thanks to the dual-clutch gearbox, the simply marvellous figure achieved was 8.5 seconds!

FERRARI 812

Of course, these prestigious figures were outdone, in 2017, by the new Grand Tourer in the line, the 812 Superfast. The V12 was still there, but its displacement (6.5 litres) and power were even greater, with a nice round figure of 800 bhp. The top speed remained unchanged (340 km/h), but acceleration from a standing start to 100 and 200 km/h was increased by a few tenths which, given the level of acceleration already achieved, was quite a feat: 2.9 seconds and 7.9 seconds respectively.





Ferrari 550 Barchetta, 2000



ENTRER DANS LA LIGNEE AUJOURD'HUI *

Ferrari 365 GTB/4 « Daytona » ffl 750 000 €
 Ferrari 550 Maranello ffl 150 000 €
 Ferrari 575 Maranello ffl 150 000 €
 Ferrari 599 Fiorano ffl 130 000 €
 Ferrari F12 ffl 250 000 €
 Ferrari 812 Superfast ffl 500 000 €

**Chacun de ces modèles s'est décliné en plusieurs versions et séries limitées, dont la valeur peut différer considérablement de la définition initiale. Les prix réunis ici, avec l'aide et l'expertise de BPM Heritage, peuvent simplement indiquer l'ordre d'idées concernant le modèle de base.*

Pour plus de renseignements, contactez McLaren Monaco au +377 93 25 69 99

GETTING INTO THE LINEAGE TODAY *

Ferrari 365 GTB/4 "Daytona" ffl €750,000
 Ferrari 550 Maranello ffl €150,000
 Ferrari 575 Maranello ffl €150,000
 Ferrari 599 Fiorano ffl €130,000
 Ferrari F12 ffl €250,000
 Ferrari 812 Superfast ffl €500,000

**Each of these models came in several versions and limited series, the value of which may differ considerably from the initial definition. The prices given here, with the help and expertise of BPM Heritage, may simply indicate an order of ideas for the basic model.*



Ferrari 575 Superamerica, 2004

**QUI EST-ELLE ?**

Dur métier que celui de décideur chez Ferrari ! Bien évidemment, il s'agit de vendre, mais on a souvent l'impression de se battre contre les plus radicaux de ses clients, qui redoutent que vous ne bradiez la philosophie et l'histoire de la maison. Cette nouvelle Grand Tourisme semble au-dessus de tout reproche en la matière. Sa définition, son style, son nom qui claque comme un slogan (quand on réussit à le prononcer : *doditchi tchilindri*) sont faits pour matérialiser l'esprit du Cheval Cabré. En l'occurrence, ce qui fait sa brûlante et brutale actualité, c'est qu'elle galope ouvertement sans se soucier des dogmes du moment. Aucune hybridation, aucune édulcoration pour complaire à l'air du temps, un manifeste pour l'art le plus abouti chez Ferrari, l'éducation des V12. Non seulement le moteur est délivré de toute hybridation, si « légère » fût-elle, mais il ne s'encombre pas non plus de turbos : le V12 atmosphérique doit respirer tout seul. Un exercice d'excellence. En général, une telle mécanique ne se montre vraiment pas ennuyeuse.

WHO IS SHE?

It's a tough job being a decision-maker at Ferrari! Of course, it's all about selling, but you often feel like you're fighting against the most radical of customers, who fear that you're selling out the philosophy and history of the company. This new Grand Tourisme seems to be above reproach in this respect. The definition, the style, the name that clicks like a slogan (when you manage to pronounce it: *doditchi tchilindri*) are all designed to embody the spirit of the Prancing Horse. But what makes it so burningly and brutally current is that it gallops openly without concern for the dogmas of the moment. No hybridisation, no watering down to suit the zeitgeist, a manifesto for Ferrari's most accomplished art, V12 education. Not only is there no hybridisation of any kind, however 'light', but there are no turbos either: the naturally-aspirated V12 has to breathe on its own. An exercise in excellence. In general, a powertrain such as this is never boring.



LES LONGS CAPOTS

Le style ne masque pas l'hommage rendu à la plus emblématique des Ferrari à moteur avant, la « Daytona », qui constituait l'aboutissement d'une période, voici plus d'un demi-siècle. On retrouve ce pan coupé à l'avant, qui, comme sur l'ancienne, accueille les phares, jadis ronds et rétractiles, aujourd'hui lenticulaires et fixes puisque suffisamment minces. Une fois posé ce clin d'œil, c'est le cas de le dire, le styliste a travaillé librement, les proportions, long capot, habitacle ramassé vers l'arrière, suffisant à assurer naturellement la filiation. Car oui, caser un habitacle à deux places dans une auto de presque 4,75 mètres laisse de la place pour travailler les muscles et les galbes. Le fait de style le plus marquant est pour « l'arceau », qui s'élève au-dessus des roues arrière et dessine une passerelle fléchée vers l'avant, laquelle sépare le toit panoramique et la vaste lunette arrière très horizontale. Celle-ci semble s'étendre jusqu'aux ailes arrière, jusqu'au moment, au-dessus de 60 km/h et jusqu'à 300 km/h, où s'érigent les aérofreins, élégante alternative à un aileron fixe. Ils complètent la panoplie

LONG BONNETS

The styling does not disguise the tribute paid to the most emblematic front-engined Ferrari, the “Daytona”, which represented the culmination of a period more than half a century ago. The front of the car features the same cutaway design as the previous model, with headlamps that were once round and retractable, but are now lenticular and fixed because they are sufficiently slim. Once this nod had been made, the stylist worked freely, the proportions – long bonnet, cabin slimmed down towards the rear – being enough to ensure a natural link. Indeed, fitting a two-seater cabin into a car measuring almost 4.75 metres leaves plenty of room to work on the muscles and curves. The most striking styling feature is the “rollbar”, which rises up, above the rear wheels, and forms a forward-arched bridge between the panoramic roof and the vast, very horizontal rear window. The latter seems to extend all the way to the rear wings, until the moment, above 60 km/h and up to 300 km/h, when the aero brake comes into play, an elegant

aérodynamique nécessaire à la stabilité comme à la motricité, bouclier arrière où les diffuseurs surplombent les sorties d'échappement, bouclier avant ménageant trois vortex capables de générer l'appui suffisant. Toutes les missions complexes d'une carrosserie modernes sont ainsi intégrées dans une ligne sublime, que l'on pourrait croire dessinée dans le seul souci de l'esthétique. Cacher ses secrets, offrir au regard une silhouette impavide, qui n'offre que des angles flatteurs, n'est-ce pas l'apanage de la véritable élégance ?

Disponible d'emblée en version ouverte ou fermée, la 12 Cilindri ne va pas aider ceux qui l'aiment déjà à faire leur choix. Deux atmosphères différentes, une même philosophie de la très haute performance. Tout juste si le Spider s'avoue un peu plus lourd (60 kg), et moins alerte (cinq centièmes perdus sur le 0 à 100 km/h !), ce qui peut suffire à décider les plus radicaux en faveur de la Berlinette. Quoique, tout de même, le bruit du V12 à ciel ouvert... Oh, et puis, que chacun se débrouille !

alternative to a fixed spoiler. They complete the modern aerodynamic panoply necessary for stability and driveability, with a rear bumper where the diffusers overhang the exhaust outlets, and a front bumper with three vortexes capable of generating sufficient downforce. All the complex tasks of a modern body are integrated into sublime lines that look as if they had been drawn purely for aesthetic reasons. To hide one's secrets, to offer the eye an unobtrusive silhouette that offers only flattering angles – isn't that the prerogative of true elegance?

Available from the outset in open or closed versions, the 12 Cilindri won't help those who already love it to make their choice. Two different atmospheres, the same philosophy of very high performance. The Spider is just a little heavier (60 kg) and less alert (it loses five hundredths of a second from 0 to 100 km/h!), which may be enough to persuade the more radical to opt for the Berlinetta. Although, all the same, the noise of the V12 in the open air... Ah, let everyone choose for themselves!

**TECHNIQUE :**

Moteur/Engine	V12 à 65°
Boîte de vitesses/Gearbox	8 rapports, double embrayage
Puissance/Power	830 ch à 9 250 tr/mn
Couple/Torque	695 Nm à 7 250 tr/mn
0 à 100 km/h	2,9 secondes
Vitesse de pointe/Top speed	340 km/h
Longueur/Length	4 733 mm
Largeur/Width	2 176 mm
Hauteur/Height	1 292 mm
Poids/Weight	1 560 kg

**Sous le capot**

Avec un tel nom, la nouvelle Ferrari ne saurait être la première à négliger sa mécanique ! Si elle avait retenu pour dénomination le nombre de ses décilitres, comme les 400, 550 et 575, elle s'appellerait 650. Si c'était sa cylindrée unitaire, comme toutes les Ferrari des débuts (125, 166, 250, 410, 330, 275, 365, etc.) et même les plus récentes 456, ce serait 542. C'est donc un V12 de 6,5 litres qui développe les 830 chevaux revendiqués et près de 700 Nm de couple. Cette énorme mécanique revendique l'agilité d'une ballerine, puisqu'elle tourne à 9 500 tr/mn ! Ça va chanter... Logiques, les gens de Ferrari, en attendant de nous laisser essayer leur merveille, nous donnent à envier les seules caractéristiques du moteur dont ils ont fait un porte-drapeau. Nous apprenons ainsi que les bielles sont en titane, que les arbres à cames (quatre, bien sûr) sont élaborés selon les plus belles connaissances de la tribologie (l'étude des frottements) et leur alliage léger traité au carbone DLC (Diamond-Like Carbon). Pour un ingénieur, une extraordinaire boîte à jouets...

Et au volant ?

Tant de noblesse dans sa conception devrait donner une voix inoubliable à ce moteur majuscule. Mais c'est plutôt le comportement qui préoccupe l'amateur, sitôt après la hauteur des performances. Pour en juger, il nous faudra attendre mais une avionique de choc laisse augurer là aussi d'une réussite qu'il nous tarde de goûter.

Les Grand Tourisme de Ferrari tracent depuis près de 75 ans une trajectoire lumineuse, un horizon hédoniste à l'automobilisme de plaisance. Celle-ci nous propose un apogée, au moins provisoire. Et plante dans nos coeurs tendres de rêveurs de jouets rouges un drapeau baptisé 12 cilindri.

Under the bonnet

With a name like this, the new Ferrari would not be the first to disregard its powertrain! If it had been called by the number of decilitres, like the 400, 550 and 575, it would be called 650. If it were called by its cubic capacity, like all the Ferraris of the early days (125, 166, 250, 410, 330, 275, 365, etc.) and even the more recent 456s, it would be 542. So it's a 6.5-litre V12 that develops the claimed 830 bhp and almost 700Nm of torque. This enormous engine boasts the agility of a ballerina, revving to 9,500 rpm! It's going to sing... Logically, while waiting to let us try out their marvel, the people at Ferrari only give us the characteristics of the engine to be envious of. An engine which they have made a standard-bearer. We learn that the connecting rods are made of titanium, that the camshafts (four of them, of course) have been developed using the most advanced tribological techniques (the study of friction) and that their light alloys have been treated with DLC (Diamond-Like Carbon). For an engineer, it's like an extraordinary toy box...

And behind the wheel?

So much nobility in its design should give an unforgettable voice to this majestic engine. But it's the handling that will concern the enthusiast, right after the level of performance. We'll have to wait and see, but the stunning avionics augur well for a success we can't wait to taste.

For almost 75 years, Ferrari's Grand Touring models have been charting a luminous course, bound for a hedonistic horizon in recreational motoring. This one offers us an apogee, at least a temporary one. And plants in the tender hearts of red toy dreamers a banner christened 12 cilindri.

WATCH THE CLUB

**« CLUB PECQUEUR MOTORISTS » FIRST EDITION**

SÉRIE LIMITÉE A 25 EXEMPLAIRES

LISTE POINTS DE DISTRIBUTION AGRÉÉS ET PRÉCOMMANDE SUR
WWW.PECQUEURMOTORISTS.COM

PECQUEUR MOTORISTS SA - SUISSE





DOLOMITES

PIC ET PIC ET MACADAM

EN CE PRINTEMPS PLUVIEUX, TROIS JOURNÉES D'ÉCLAIRCIES S'ANNONCENT DANS LE SUD-TYROL. LE TEMPS EXACT POUR NOTRE BOUCLE DE 330 KILOMÈTRES À TRAVERS LES FANTASTIQUES PAYSAGES DES DOLOMITES, « LA PLUS BELLE ŒUVRE ARCHITECTURALE AU MONDE » SELON LE CORBUSIER. VIRÉE VIREVOLTAINE ENTRE COLS, LACS ET ALPAGES.

TEXTE : HÉLÈNE DUPARC - PHOTOS : DENIS POURCHER

PEAKS AND TWISTS

IN THIS RAINY SPRING, THREE DAYS OF CLEAR SKIES LIE AHEAD IN SOUTH TYROL. JUST IN TIME FOR OUR 330-KILOMETRE LOOP THROUGH THE FANTASTIC SCENERY OF THE DOLOMITES, "THE MOST BEAUTIFUL WORK OF ARCHITECTURE IN THE WORLD" ACCORDING TO LE CORBUSIER. A WHIRLWIND TOUR THROUGH PASSES, LAKES AND MOUNTAIN PASTURES.

JOUR 0

ARRIVÉE À BOLZANO

Porte d'entrée des Dolomites, Bolzano abrite un charmant centre historique regroupé au pied de sa cathédrale Santa Maria Assunta. Une balade sur la Piazza Walther et la Piazza delle Erbe permet de se mettre au diapason de cette province italienne des confins. Palais Renaissance, oriels, arcades, l'architecture rigoureuse évoque plutôt les villes du nord de l'Europe. Quant au dialecte parlé, il dérive clairement de l'allemand. Si vous arrivez suffisamment tôt, profitez-en pour aller saluer notre ancêtre Ötzi au musée archéologique.

JOUR 0

ARRIVE IN BOLZANO

The gateway to the Dolomites, Bolzano has a charming historic centre clustered around the foot of Santa Maria Assunta cathedral. A stroll around Piazza Walther and Piazza delle Erbe will put you in sync with this border province of Italy. Renaissance palaces, oriels, arcades – the rigorous architecture is more reminiscent of northern European cities. As for the dialect spoken, it is clearly derived from German. If you arrive early enough, take the opportunity to say hello to our ancestor Ötzi at the archaeological museum.





JOUR 1

VIGNES ET VALLONS
DE BOLZANO À BRUNICO
102,5 KM

BOLZANO-BLUMAU, SS12, 10 KM

Coincées dans la vallée de l'Adige, toutes les voies de circulation, fleuve, chemin de fer, autoroute, nationale, se côtoient. Le premier tronçon est donc un passage obligé.

BLUMAU-SUISI/SEIS-AM-SCHLERN, 14,5 KM

À Blumau, prendre la LS24 qui grimpe dans le vignoble, dépasse des villages viticoles et pénètre dans le Parc naturel régional. Arrêt : église champêtre St Konstantin au clocher à bulbe. Option : faute de poursuivre en voiture jusqu'aux Alpe di Suisi (route fermée de 9 h à 17 h), le plus haut alpage d'Europe, perché à 1850 mètres, on peut y grimper avec le téléphérique et déjeuner là-haut.

SUISI/SEIS-AM-SCHLERN-PONTE GARDENA-FERMATA DI FUNES, 19 KM

Redescente dans la vallée par la LS24 puis tourner à droite sur la SS12.

FERMATA DI FUNES-PASSO DELLE ERBE, 26 KM

À Fermata di Funes, prendre à droite vers Pardell et San Pietro. Attention, à 8,5 km, virage serré dans San Pietro au niveau d'une auberge en terrasse pour prendre la SP163 qui file dans le Val di Funes. Prairies fleuries, forêts denses et au loin les cimes dentelées de la chaîne des Odle qui culminent à 3 025 mètres.

À 12,3 km, à la fourche, prendre à droite sur la SP29 vers le Passo delle Erbe/Würzjoch/Ju de Börz (1 987 m). Le col s'ouvre sur les pâturages et les parois abruptes de Sas de Pütia (2 875 m).

Panorama : à 4 km de San Pietro, splendide panorama sur le village de Santa Magdalena et les montagnes.

Rite de passage : Edelweiss Hütte sur la SP29, relais des motards comme des automobilistes et menu 100 % traditionnel, goulash et Strudel !

PASSO DELLE ERBE-SAN MARTINO IN BADIA-BRUNICO, 33 KM

Redescente dans le Val di Badia sur la SP29. Derniers virages de la journée en passant par le Passo di Furcia/Fürkelsattel (1 759 m) avant d'atteindre Brunico, ville pittoresque blottie sous la butte de son château médiéval, de part et d'autre de la rivière Rienza.



JOUR 1

DAY 1 VINEYARDS AND VALLEYS
BOLZANO TO BRUNICO
102.5 KM

BOLZANO-BLUMAU, SS12, 10 KM

Stuck in the Adige valley, all the main routes – river, railway, motorway, main roads – run alongside each other. The first section is therefore a must.

BLUMAU-SUISI/SEIS-AM-SCHLERN, 14,5 KM

From Blumau, take the LS24, which climbs up through the vineyards, past wine villages and into the Regional Nature Park.

Stop off at the country church of St Konstantin with its bulbous bell tower. Suggestion: if you don't want to continue by car to the Alpe di Suisi (note the road is closed between 9am and 5pm), Europe's highest mountain pasture, perched at 1,850 m, you can take the cable car up there and have lunch.

SUISI/SEIS-AM-SCHLERN-PONTE GARDENA-FERMATA DI FUNES, 19 KM

Descend into the valley down the LS24, then turn right onto the SS12.

FERMATA DI FUNES-PASSO DELLE ERBE, 26 KM

At Fermata di Funes, turn right towards Pardell and San Pietro. After 8.5 km, take a sharp bend in San Pietro at a terraced inn to take the SP163 into the Val di Funes. Flower-filled meadows, dense forests and, in the distance, the jagged peaks of the Odle mountain range at 3,025 m.

At 12.3 km, at the fork in the road, turn right onto the SP29 towards the Passo delle Erbe/Würzjoch/Ju de Börz (1,987 m). The pass opens onto pastures and the sheer cliffs of Sas de Pütia (2,875 m).

Panorama: at 4 km from San Pietro, a splendid panorama of the village of Santa Magdalena and the mountains.

Rite of passage: Edelweiss Hütte on the SP29, an eatery for bikers and car drivers alike, with a 100% traditional menu of goulash and strudel!

PASSO DELLE ERBE-SAN MARTINO IN BADIA-BRUNICO, 33 KM

Descent into the Val di Badia on the SP29. The final curves of the day take you past the Passo di Furcia/Fürkelsattel (1,759 m) before reaching Brunico, a picturesque town spread either side of the Rienza river nestling beneath its medieval hilltop castle.





JOUR 2

D'UN LAC À L'AUTRE
DE BRUNICO À CORTINA D'AMPEZZO, 92 KM

BRUNICO-LAGO DI BRAIES/PRAGSER WILDSEE, 28 KM

Sortie sur la SS49 vers l'est, puis à 19,4 km, au rond-point, prendre la première sortie en direction de Frazione Braies di Fuori. La route longe la rivière sur quelques kilomètres avant de s'enfoncer dans la forêt de sapins. Le Lago di Braies est un lac d'altitude (1 496 m) enserré dans les à-pics vertigineux à la beauté romantique époustouflante. Le nombre de parkings tout autour et les mariées japonaises embarquées attestent de sa popularité mondiale. Mieux vaut donc arriver le plus tôt possible, d'autant plus que du 10 juillet au 10 septembre, la route est fermée de 9 h 30 à 16 h. Option : faire une virée en barque sur le lac.

LAGO DI BRAIES-LAGO DI LANDRO, 27 KM

Demi-tour et retour sur la SS49 que l'on suit sur la droite pendant 6 km jusqu'à la bifurcation vers le Lago di Dobbiaco sur la SS51. Juste au bord de la route, derrière un collier de sapins, le lac offre son décor de carte postale aux très nombreux visiteurs.

Encore 7,9 km et l'on arrive sur le point de vue des Tre Cime di Lavaredo, l'icône des Dolomites, dont la Cima Grande griffe le ciel à 2 999 mètres. Juste après cet incontournable, nouvel éblouissement devant le Lago di Landro aux eaux bleues-vertes à l'ombre du massif Monte Piana (2 324 m). Option : tour du lago di Dobbiaco à pieds (3 km) pour se dégourdir les jambes.

LAGO DI LANDRO-RIFUGIO AURONZO, 15 KM

Après 1,4 km, prendre à gauche la SS48bis vers Misurina. Juste avant le lac, suivre la route sur la gauche en direction du Rifugio Auronzo. Dépasser le joli Lago Antorno pour rejoindre la route à péage ouverte 24h/24 de mai à octobre. Les lacets se succèdent jusqu'au refuge perché à 2 330 mètres dans un environnement de plus en plus minéral et céleste. De là-haut, panorama fantastique sur les pics alentour avec, en première ligne, les fameuses Tre Cime, pour peu que les nuages ne s'y accrochent pas. Option : formidable randonnée aller-retour de 8 km jusqu'au refuge Locatelli (2 405 m) pour tutoyer les Tre Cime.

RIFUGIO AURONZO-CORTINA D'AMPEZZO, 22 KM

On redescend jusqu'à Misurina, puis suivre la SP49 à gauche et continuer sur la SR48 en passant par le col de Tre Croci (1 805 m) jusqu'à Cortina d'Ampezzo. La célèbre station de ski où se disputèrent des épreuves des Jeux olympiques d'hiver de 1956 fait partie des sites retenus pour les prochains JO d'hiver de 2026.

JOUR 2

FROM LAKE TO LAKE
BRUNICO TO CORTINA D'AMPEZZO, 92 KM

BRUNICO-LAGO DI BRAIES/PRAGSER WILDSEE, 28 KM

Take the SS49 heading east, then after 19.4 km, at the roundabout, take the first exit towards Frazione Braies di Fuori. The road runs alongside the river for a few kilometres before entering the pine forest. Lago di Braies is a high-altitude lake (1,496 m) surrounded by vertiginous cliffs of breathtaking romantic beauty. The number of car parks around the lake and the number of Japanese newlyweds here testify to its global popularity. So it's best to arrive as early as possible, especially as from 10th July to 10th September, the road is closed from 9.30am to 4pm.
Suggestion: take a boat trip on the lake.

LAGO DI BRAIES-LAGO DI LANDRO, 27 KM

Make a U-turn and head back to the SS49, following it on the right for 6 km until it forks towards Lago di Dobbiaco on the SS51. Just off the road, behind a clump of fir trees, the lake offers a picture-postcard backdrop enjoyed by the many visitors.

Another 7.9 km further on, you come to the viewpoint of the Tre Cime di Lavaredo, the icon of the Dolomites, whose Cima Grande is clawing at the sky, at 2,999 metres. Immediately after this must-see, there's another dazzling view of Lago di Landro, with its blue-green waters in the shadow of the Monte Piana massif (2,324 m).
Option : walk around the Lago di Dobbiaco (3 km) to stretch your legs.

LAGO DI LANDRO-RIFUGIO AURONZO, 15 KM

After 1.4 km, turn left onto the SS48bis towards Misurina. Just before the lake, turn left towards Rifugio Auronzo. Go past the pretty Lago Antorno to reach the toll road, which is open 24 hours a day from May to October. The road twists and turns until you reach the refuge, perched at 2,330 meters in an increasingly mineral and celestial environment. From up there, there is a fantastic panorama of the surrounding peaks, with the famous Tre Cime in the foreground, provided the clouds don't get in the way.
Option : a fantastic 8 km return hike to the Locatelli refuge (2,405 m) to get close to the Tre Cime.

RIFUGIO AURONZO-CORTINA D'AMPEZZO, 22 KM

Descend to Misurina, then turn left onto the SP49 and continue on the SR48 over the Tre Croci pass (1,805 m) to Cortina d'Ampezzo. This famous ski resort, which hosted events at the 1956 Winter Olympics, has been selected as one of the venues for the next Winter games in 2026.





JOUR 3

DES LACETS VERS LES COLS
DE CORTINA D'AMPEZZO À BOLZANO, 137 KM

CORTINA-PASSO DI GIAU-SELVA DI CADORE, 30,5 KM

Après 7 km sur la SR48, prendre à gauche à l'embranchement Pocol et commencer l'ascension vers le Passo di Giau. La SP638 dessine des boucles assez espacées avant de s'entortiller une fois le Ponte di Ru Curto dépassé. Disputée par les cyclistes et prisée des motocyclistes et des automobilistes, la côte de 15,9 km avale un dénivelé de 1 071 m en 31 épingle à cheveux ! Le col à 2 233 m rassemble un aréopage de tout ce qui roule, de la Vespa très vintage à la Ferrari rutilante, en passant par des cohortes de motos de tout pedigree. Halte obligatoire pour reposer les hommes et les machines face aux forteresses naturelles des monts Nuvolau (2 649 m). La descente sur Selva di Cadore, 24 tournants serrés, sur 9,8 km, affiche une pente moyenne de près de 10 %.

SELVA DI CADORE-SOTTOGUDA, 19 KM

Prendre à droite la SP251 vers Colle Santa Lucia à la pittoresque église blanche juchée sur une butte. Le belvédère situé à 4,4 km offre une vue sur la profonde vallée du torrent Cordevole vers le sud et le village de Rocca Pietore et le massif de Marmolada, point culminant des Dolomites (3 342 m) vers l'ouest.

Lors de notre passage, la SP251 fermée pour travaux nous a obligés à un demi-tour jusqu'à Selva di Cadore pour prendre une route secondaire direction Caprile, soit un détour de 10 km. Si la chaussée est réparée, depuis le belvédère, rejoignez Rucava à 2,3 km puis poursuivez vers Sottoguda sur la SR203 pendant 5 km. Tournez à droite sur la SP563. Œuvre d'art : depuis 2020, la sculpture de Valentino Moro, *Sfida*, défie le vide depuis le belvédère de Colle di Santa Lucia.

SOTTOGUDA-PASSO FEDAIA-CANAZEI (TRENTIN), 20 KM

La SP641 se faufile dans le canyon spectaculaire Serrai di Sottoguda et entame la montée jusqu'aux 2 057 m du Passo Fedaia. Contrairement à d'autres routes de col, elle présente une ligne droite de près de 3 km, la Malga Ciapela, avec une pente moyenne de plus de 12%... ce qui, pour les belles cavaleries sous le capot, est une opportunité plus qu'un défi. Puis, les virages en épingle à cheveux prennent la relève. Au col, un lac artificiel s'étend au bas du glacier de la Marmolada. Il ne reste plus qu'à redescendre sur l'autre versant, en doublant les cyclistes qui filent sur le bitume.

CANAZEI (TRENTINO)-ORTISEI, 30,5 KM

Suivre la SS48 sur 5,9 km puis continuer sur la SS242 vers Ortisei. La route zigzag jusqu'au Passo Sella (2 244 m), au paysage lunaire avec ses blocs de pierres et ses plaques de neige sous les sommets de Sasso Lungo et de Sella. La route redescend vers le val Gardena jusqu'à Ortisei. La cité est réputée pour son artisanat, la sculpture sur bois, notamment ses merveilleuses crèches finement ciselées.

ORTISEI-BOLZANO, 37 KM

Il ne reste plus qu'à revenir à Bolzano en longeant la rivière jusqu'à Ponte Gardena puis en attrapant la SS12.

JOUR 3

WINDING ROADS TO THE PASSES
CORTINA D'AMPEZZO TO BOLZANO, 137 KM

CORTINA-PASSO DI GIAU-SELVA DI CADORE, 30,5 KM

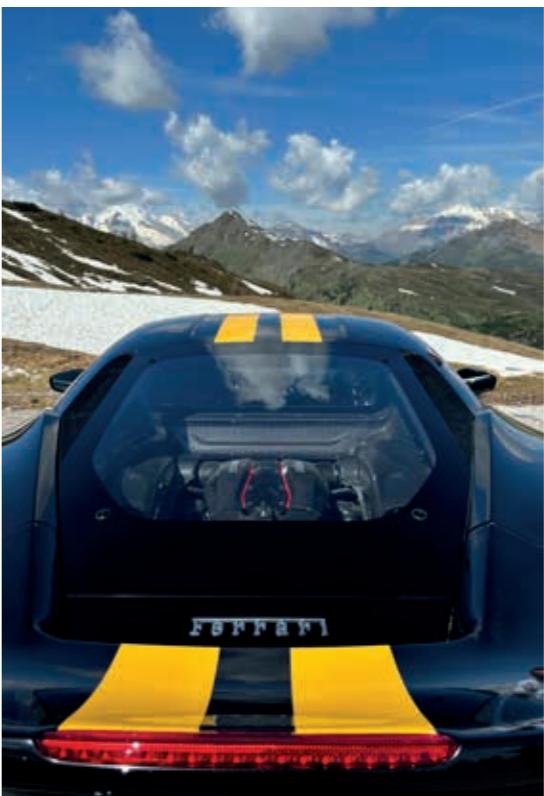
After 7 km on the SR48, turn left at the Pocol junction and begin the climb to the Passo di Giau. The SP638 follows a series of fairly widely spaced loops before winding its way past the Ponte di Ru Curto. The 15.9 km climb, which is popular with cyclists as well as motorcyclists and motorists, covers a difference in altitude of 1,071 metres and features 31 hairpins! At 2,233 metres, the pass brings together a high council for all things motorised, from vintage Vespas to gleaming Ferraris, not forgetting cohorts of motorcycles of all pedigrees. An obligatory stop to rest men and machines in the face of the natural fortresses of the Nuvolau mountains (2,649 m). The 9.8 km descent to Selva di Cadore, with its 24 tight bends, has an average gradient of almost 10%.

VA DI CADORE-SOTTOGUDA, 19 KM

Turn right onto the SP251 towards Colle Santa Lucia, with its picturesque white church perched on a hilltop. 4.4 km away, the viewpoint offers a panorama of the deep valley of the Cordevole torrent to the south and the

village of Rocca Pietore and the Marmolada massif, the highest point of the Dolomites (3,342 m) to the west.

At the time of our visit, the SP251 was closed for roadworks, forcing us to make a U-turn and head back as far as Selva di Cadore and take a minor road towards Caprile, a 10km diversion in all. If the road is repaired and open again, from the lookout you can reach Rucava after 2.3 km, then continue towards Sottoguda on the SR203 for 5 km. Turn right onto the SP563. Works of art: since 2020, Valentino Moro's sculpture, *Sfida*, has been defying the void, stretching out from the Colle di Santa Lucia viewpoint.



SOTTOGUDA-PASSO FEDAIA-CANAZEI (TRENTINO), 20 KM

The SP641 winds its way through the spectacular Serrai di Sottoguda canyon and begins the climb up to the 2,057 metres Passo Fedaia. Unlike other pass roads, it has a straight stretch of almost 3 km, the Malga Ciapela, with an average gradient of over 12%... which, for the fine cavalry under the bonnet, is more of an opportunity than a challenge. Then the hairpin bends take over. At the pass, an artificial lake lies at the foot

of the Marmolada glacier. All that remains is to descend the other side, overtaking the cyclists who are hurtling down the asphalt.

CANAZEI (TRENTINO)-ORTISEI, 30,5 KM

Follow the SS48 for 5.9 km, then continue on the SS242 towards Ortisei. The road zigzags up to the Passo Sella (2,244 m), a lunar landscape of boulders and patches of snow beneath the Sasso Lungo and Sella peaks. The road then descends into the Gardena valley to Ortisei. The town is renowned for its handicrafts and woodcarving, in particular its marvellous, finely carved nativity scenes.

ORTISEI-BOLZANO, 37 KM

All that remains is to return to Bolzano, following the river to Ponte Gardena and then joining the SS12.



LEFAY RESORT AND SPA DOLOMITI, PINZOLO

Entre le lac de Garde et Bolzano, une première escale bien-être et nature aux lignes contemporaines qui donne envie de s'éterniser... À vivre avant ou après le road trip et à consommer autant qu'il vous plaira.

Between Lake Garda and Bolzano, a first well-being stopover where nature's contemporary lines make you want to stay longer... To be enjoyed before or after your roadtrip, and for as long as you like.

dolomiti.lefayresorts.com



COMO ALPINA, ALPE DI SUISI

Pour une déconnexion totale avec le monde d'ici-bas, pourquoi ne pas s'offrir une escapade dans les merveilleux alpages d'Alpe di Suisi ? Loin d'un refuge d'altitude aux réminiscences historiques, la Como Alpina fait le pari de la modernité. Pari gagné avec maestria qui résonne parfaitement avec l'environnement grandiose. Mention spéciale pour la table honorée d'une étoile Michelin.

For a complete break from the world down here, why not take a trip to the wonderful Alpine pastures of Alpe di Suisi? Far from being a high-altitude refuge steeped in history, the Como Alpina has opted for a modern approach. And the gamble has paid off, with the mastery resonating perfectly with its grandiose surroundings. A special mention, too, for the Michelin-starred restaurant.

www.comohotels.com





HÔTEL HUBERTUS, OLANG

À 15 kilomètres de Brunico, dans le merveilleux Val Pusteria, un havre de paix suspendu entre ciel et terre. On flotte littéralement sur un nuage à la surface du bassin de nage suspendu au-dessus du vide. Même sensation d'apesanteur dans le tout nouveau spa Heaven & Hell Sky Spa.

Fifteen kilometers from Brunico, in the wonderful Val Pusteria, a haven of peace suspended between heaven and earth. You literally float on a cloud on the surface of the swimming pool suspended above the void. The same feeling of weightlessness can be experienced in the brand-new Heaven & Hell Sky Spa.

www.hotel-hubertus.com





GROSSET JANIN

LE BOIS DANS LES VEINES

En 2025, l'entreprise familiale Grosset-Janin fêtera ses 75 ans d'existence. C'est aujourd'hui la quatrième génération qui poursuit le bel ouvrage entamé par l'arrière-grand-père François, menuisier au Fayet (Haute-Savoie). Les clés de cette solide ascension, l'expertise de la construction bois sur mesure, la fabrication 100 % locale et internalisée dans les ateliers maison, et l'exigence de l'excellence.

LA NOBLESSE DU BOIS

Emblématique de l'architecture de montagne, la construction en bois est tout un art... Utilisé depuis des siècles, le système poteau-poutre exige un travail millimétré, chaque pièce devant s'embôter exactement dans une autre afin d'assurer la stabilité de la structure. L'assemblage des poteaux verticaux et des poutres horizontales de forte section crée l'ossature auto-porteuse et libère l'espace. Grâce à cette technique, nul besoin de mur porteur, des piliers de décharge suffisent à garantir la solidité. Ainsi, l'agencement peut jouer sur des volumes amples, s'amuser avec les perspectives et les niveaux, décloisonner les pièces à vivre, fluidifier les circulations et, cerise sur le gâteau, ouvrir pleinement sur le paysage, les aiguilles et sommets en enfilade, le versant verdoyant ou enneigé, un lac d'altitude... La frontière extérieur/intérieur n'est plus une limite imposée, elle peut se faire transparence grâce aux baies vitrées du sol au plafond ; l'horizon s'invite comme une prolongation de l'intime. La séparation peut aussi se matérialiser à travers des tentures ou des volets qui viennent renforcer l'impression de cocon douillet, de havre à l'écart du monde. Chacun est libre d'imaginer ce refuge comme il le souhaite, sans le poids des contraintes habituelles, de reformuler à sa guise les plans, de sortir des sentiers battus pour exprimer sa propre sensibilité, ses priorités ou même ses extravagances. Sous l'arborescence pure de la grande charpente dénudée, toute en bois massif, les différentes pièces vont s'orchestrer avec l'évidence du naturel, la clarté de la modernité contemporaine et la force de la tradition. Rien n'est contradiction, tout est harmonie... et prendra forme grâce à la technologie 3D. Une fois le projet bien défini, le bureau d'études le traduit en esquisses puis en perspectives, donnant matière au rêve.

LE GÉNIE DES LIEUX

La philosophie Grosset-Janin est simple : créer des chalets haut de gamme qui fassent corps avec leur environnement, des lieux de vie et de bonheur qui non seulement s'intègrent dans le décor mais lui confèrent un supplément d'âme. Le bel ouvrage a ce pouvoir ; loin de dénaturer, il rentre en résonance avec le cadre alentour, dialogue avec le patrimoine vernaculaire et trouve sa place.

Chaque chalet Grosset-Janin, grâce à la rigoureuse sélection de bois autochtone, des essences de montagne (épicéas, douglas, mélèzes) sourcées auprès de fournisseurs de longue date, mais aussi à la réflexion d'ensemble sur l'orientation, l'emprise au sol, la géométrie des volumes, semble s'enraciner dans le massif alpin, prêt à accueillir les familles génération après génération. Cette impression de permanence se conjugue avec l'air du temps, des tonalités claires, des ouvertures généreuses qui s'accordent avec les attentes actuelles.

WOOD IN THEIR VEINS

In 2025, the Grosset-Janin family business will be celebrating its 75th anniversary. Today, the fourth generation continues the fine work begun by great-grandfather François, a joiner at Le Fayet in France's Haute-Savoie region. The key to this solid ascent is expertise in made-to-measure timber construction that's 100% local, with in-house production in its own workshops, along with a commitment to excellence.

THE NOBILITY OF WOOD

Emblematic of mountain architecture, timber construction is certainly an art... In use for centuries, the post-and-beam system requires meticulous work, with each section having to fit exactly into the next to ensure the stability of the structure. The assembly of vertical posts and horizontal beams of large cross-section creates a self-supporting framework and frees up space. With this technique, there's no need for a load-bearing wall – just supporting pillars to guarantee solidity. As a result, the layout design can play with large volumes, with perspectives and levels, open up the living areas, make people traffic flow more freely and, as the icing on the cake, open up to the landscape, with a succession of needles and peaks, a green or snow-covered slope, a high-altitude lake and so on. The outside/inside boundary is no longer an imposed limit – it can become transparent thanks to floor-to-ceiling bay windows, where the horizon invites itself in as an extension of intimacy. Separation can also be achieved through drapes or shutters that reinforce the impression of a cosy cocoon, a haven away from the world. Everyone is free to imagine this refuge as they desire, without the weight of typical constraints, to reformulate the plans as they see fit, to head off the beaten track and express their own sensibilities, priorities or even extravagances. Beneath the pure arborescence of the great bare framework, built entirely in solid timber, the different rooms will orchestrate themselves with the evidence of naturalness, the clarity of contemporary modernity and the strength of tradition. Nothing is contradiction, everything is harmony... and will take shape thanks to the use of 3D technology. Once the project has been clearly defined, the design office translates it into sketches and then perspectives, giving substance to the dream.

THE BRILLIANCE OF THE LOCATIONS

Grosset-Janin's philosophy is simple: to create top-of-the-range chalets that are at one with their environment, places to live and enjoy that not only blend in with their surroundings but also add a touch of soul. Beautiful work has this power: far from detracting from the surroundings, it resonates with them, dialogues with the vernacular heritage and finds its place. Thanks to the rigorous selection of local timber, from mountain species (spruce, douglas fir, larch) sourced from long-established suppliers, but also to the overall thinking behind the orientation, footprint and geometry of the volumes, each Grosset-Janin chalet appears rooted in the Alps, ready to welcome families generation after generation. This impression of permanence is combined with the spirit of the times, with light colours and generously-sized openings that meet today's expectations.



UN ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ

Depuis la prise de contact avec le chargé d'affaires jusqu'à la remise des clés, chaque client est accompagné tout au long de l'avancement du projet : conception des espaces, assistance dans les démarches administratives, dépôt du permis de construire, coordination du chantier, choix des finitions et des options de décoration dans les magasins... Pour la plupart des commanditaires, qui habitent loin et ont un agenda bien rempli, cette prise en charge ultra-personnalisée les délesté du poids « bureaucratique » sans les priver de la joie et de l'excitation inhérentes à la construction *ex nihilo* d'une résidence secondaire.

PERSONALISED SUPPORT

From the moment the customer makes contact with the project manager right through to the handover of the keys, they are supported throughout the project. For most customers, who typically live a long way away and have a busy schedule, this ultra-personalised service relieves them of the burden of bureaucracy without depriving them of the joy and excitement inherent in building a second home from scratch.



INTERVIEW : MAXIME GROSSET-JANIN

Quel est votre marché ?

Nous travaillons principalement dans les deux Savoie, avec des agences à Megève, aux Gets, à Chamonix, à Bourg-Saint-Maurice et à Domancy, et six chargés d'affaires. Notre marché très ciblé, dans des stations en forte activité, n'a pas été affecté par la crise immobilière. Par ailleurs, par rapport au changement climatique et au déficit d'enneigement qui pourraient freiner la demande, nous constatons une évolution des attentes. Le chalet est aujourd'hui synonyme d'art de vivre à la montagne, plus que de sports d'hiver. De plus en plus de gens souhaitent profiter de leur chalet en été aussi, pour la nature, la fraîcheur en altitude. Notre clientèle étant très urbaine, beaucoup désirent s'offrir des mises au vert pendant l'année tout en continuant à travailler à distance... Les stations animées offrent un parfait compromis.

Quelles sont vos forces ?

L'esprit de famille ! Notre accompagnement client est particulièrement poussé, avant, pendant et même après la construction. Résultat, nos clients sont nos meilleurs ambassadeurs et n'hésitent pas à recommander notre maison à leurs amis. Pour nous, c'est très gratifiant ! Il y a un véritable écosystème Grosset-Janin fait de clients, de prestataires, de partenaires, de collaborateurs, dans lequel on cultive la proximité. Autre force, notre expertise et la maîtrise complète de la construction, affinée sur le temps long. Quelle chance de pouvoir s'appuyer sur des décennies de mémoire, de retour d'expérience, d'amélioration continue.

What is your market?

We work mainly in the Savoie region, with branches in Megève, Les Gets, Chamonix, Bourg-Saint-Maurice and Domancy, with six account managers. Our highly targeted market, in busy resorts, hasn't been affected by the property crisis. What's more, we're seeing a change in expectations as a result of climate change and snow shortages, which could put the brakes on demand. Chalets are now synonymous with the art of mountain living, rather than winter sports. In Megève, only 30% of holidaymakers ski during the season. In addition, more and more people want to live in their chalet in summer too, enjoying the nature and the coolness of the altitude. As our clientele is very urban, many want to get away from it all during the year while continuing to work remotely... Lively resorts offer the perfect compromise.

What are your strengths?

The family spirit! Our customer support is particularly thorough before, during and even after construction. As a result, our customers are our best ambassadors and they don't hesitate to recommend our home to their friends, which is very gratifying for us! There's a real Grosset-Janin ecosystem made up of customers, service providers, partners and employees, and within that ecosystem, we cultivate close relationships. Another strength is our expertise, which has been honed over time. We're lucky to be able to draw on decades of knowledge, feedback and continuous improvement.

GASTRONOMIE

DELISSIMO !

AVEC 395 RESTAURANTS ÉTOILÉS, LA PÉNINSULE BRILLE DANS LE FIRMAMENT GASTRONOMIQUE ET ARRIVE EN TROISIÈME POSITION, JUSTE DERRIÈRE LE JAPON. D'AILLEURS, N'EST-CE PAS CATHERINE DE MÉDICIS QUI IMPORTA DE SA FLORENCE NATALE À LA COUR DE FRANCE QUELQUES NOBLES INVENTIONS COMME LA FOURCHETTE ET DES TAS DE FRUITS ET LÉGUMES INCONNUS, TOMATES, BROCOLIS, ARTICHAUTS, MELONS ? DE QUOI RÉVISER NOTRE MORGUE BIEN FRANÇAISE QUI A LONGTEMPS CATALOGUÉ SA VOISINE TRANSLALPINE AUX RAYONS PIZZA ET PASTA. LOIN DONC DE CE CLICHÉ RÉDUCTEUR, LA GASTRONOMIE ITALIENNE PUISE DANS LE KALÉIDOSCOPE DE SES TERROIRS ET TRADITIONS SÉCULAIRES, UN RÉPERTOIRE D'UNE RICHESSE INFINIE. UN PATRIMOINE EXPLORÉ PAR UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE CHEFS À PARTIR DES ANNÉES 2000. VOICI QUELQUES PÉPITES DU BEL PAESE À DÉCOUVRIR OU REDÉCOUVRIR.

TEXTE : HÉLÈNE DUPARC

WITH 395 MICHELIN-STARRED RESTAURANTS, ITALY SHINES BRIGHT IN THE GASTRONOMIC FIRMAMENT AND IS IN THIRD PLACE, JUST BEHIND JAPAN. AFTER ALL, WASN'T IT CATHERINE DE MEDICI WHO IMPORTED SOME NOBLE INVENTIONS FROM HER NATIVE FLORENCE TO THE FRENCH COURT, SUCH AS THE FORK AND LOADS OF UNKNOWN FRUITS AND VEGETABLES, TOMATOES, BROCCOLI, ARTICHOKE AND MELONS? THIS MAKES FOR A GOOD OPPORTUNITY TO REVISE OUR FRENCH HAUGHTINESS, WHICH HAS LONG SEEN OUR TRANSLALPINE NEIGHBOUR PIGEON-HOLED AS THE PIZZA AND PASTA DEPARTMENT. FAR FROM THIS REDUCTIVE CLICHÉ, ITALIAN GASTRONOMY DRAWS ON THE KALEIDOSCOPE OF ITS TERROIRS AND AGE-OLD TRADITIONS TO CREATE AN INFINITELY RICH REPERTOIRE. A HERITAGE EXPLORED BY A NEW GENERATION OF CHEFS FROM THE 2000S ONWARDS. WE TAKE A LOOK AT A SELECTION FROM THE BEL PAESE TO DISCOVER OR REDISCOVER.



©Denis Pourcher



©Denis Pourcher

ANNA STUBEN ÉPURE EN HAUTE ALTITUDE

Derrière le nom Anna Stuben, le restaurant étoilé de l'hôtel Gardena Grödnerhof, se cache un duo talentueux : Reimund Brunner, le chef, enfant du pays, avec comme complice en salle, Egon Perathoner. Le menu a l'élegance de la simplicité. On a le choix entre trois vagabondages - Dévouement, Passion, Créativité -, autant de chemins différents vers des instants de pure félicité gourmande encore doublée en optant pour l'accord met-vin.

Behind the name Anna Stuben, the Michelin-starred restaurant at the Hotel Gardena Grödnerhof, lies a talented duo: Reimund Brunner, the chef, a native of the region, and his partner in the dining room, Egon Perathoner. The menu has the elegance of simplicity. There is a choice of three tasting menus - Dedication, Passion, Creativity -, each offering a different path to moments of pure gourmet bliss, which are increased two-fold when you opt for the wine pairing.

www.gardena.it



©Denis Pourcher



DAL PESCATORE VAUT LE DÉTOUR !

À équidistance de Milan et de Modène, Runate est devenu un phare de la gastronomie italienne. Alors que Dal Pescatore s'apprête à fêter en 2026 ses 100 ans, la maison des Santini, triplement étoilée depuis 1996 (le record absolu en Italie), continue à briller au milieu de nulle part. La saga familiale secrète au présent pluriel : Nadia et son fils Giovanni en cuisine, Antonio, son fils Alberto et sa belle-fille Valentina en salle.

Equidistant between Milan and Modena, Runate has become a beacon of Italian gastronomy. As Dal Pescatore prepares to celebrate its 100th anniversary in 2026, the Santini family, which has been awarded three Michelin stars since 1996 (the absolute record in Italy), continues to shine in the middle of nowhere. The family saga is written in the plural present tense: Nadia and her son Giovanni in the kitchen, Antonio, his son Alberto and his daughter-in-law Valentina in the dining room.

www.dalpescatore.com/fr

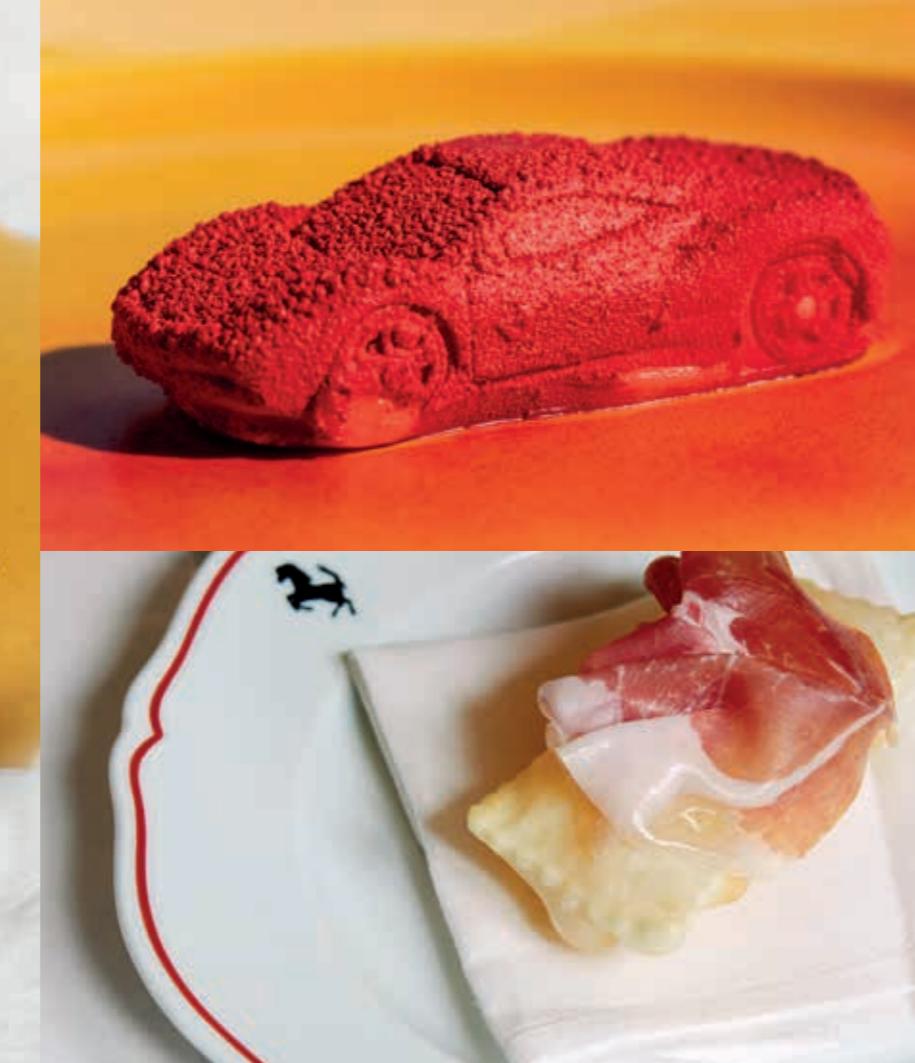
ENRICO CIPPA LES ÉTOILES D'ALBA



Dans l'univers de la gastronomie, Alba est connu comme le loup blanc... ou plutôt la truffe blanche ! Les douces collines des Langhe sont aussi le terroir des fabuleux vins barolo. Les gourmets s'y sentent comme des poissons dans l'eau et d'autant plus heureux lorsqu'ils font une étape à Piazza Duomo, la table triplement étoilée d'Enrico Crippa.

In the world of gastronomy, Alba is known as the white wolf... or rather the white truffle! The gentle hills of the Langhe are also home to the fabulous Barolo wines. Gourmets will feel like they're in their element here and are all the happier when they stop off at Piazza Duomo, Enrico Crippa's three-star restaurant.

www.piazzaduomoalba.it/



MASSIMO BOTTURA FAST CARS AND SLOW FOOD

À 61 ANS, LE « SKINNY ITALIAN CHEF » N'A PAS RALENTI SON ALLURE ! À LA TÊTE DE SEPT RESTAURANTS, SIX EN ITALIE ET UN À DUBAI, INFATIGABLE DÉFENSEUR DE LA LUTTE CONTRE LA FAIM À TRAVERS SES REFETTORIO IMPLANTÉS DE RIO À SIDNEY, CE REMARQUABLE CHEF D'ENTREPRISE RÉUSSIT À RESTER TOUJOURS ET AVANT TOUT UN PRODIGIEUX CHEF TOUT COURT... AU PALMARÈS PLUS QUE TRIPLEMENT ÉTOILÉ.

L'aventure de Massimo Bottura commence en 1986 avec la Trattoria del Campazzo, à la périphérie de Modène. Le jeune chef y consolide ses bases culinaires entre cuisine italienne régionale auprès de la rezdora Lidia Cristoni (en dialecte modenais, la dame qui prépare les pâtes fraîches) et formation française classique hebdomadaire avec le chef Georges Coigny dans son restaurant sur les collines de Piacenza. En 1994, Massimo vend Campazzo pour partir à Monte-Carlo travailler aux côtés d'Alain Ducasse au Louis XV. Un an plus tard, il ouvre Osteria Francescana dans sa ville natale de Modène. En 2000, autre temps fort pour Massimo, un été dans la brigade de Ferran Adria à El Bulli. Et le voici lancé sur la piste des étoiles : une première en 2002, une deuxième en 2006 et une troisième en 2011, sans parler de ses deux nominations à la première place des meilleurs restaurants du monde en 2016 et 2018, avant de décrocher la toute nouvelle étoile verte en 2020.

Parmi les plats emblématiques, quelques intitulés, *Cinq âges de Parmigiano Reggiano dans différentes textures et températures*, *La partie croustillante de la lasagne* et *Oups ! J'ai laissé tomber la tarte au citron* sont autant d'indices de la liberté d'esprit du chef.

Depuis 2021, le restaurant historique d'Enzo Ferrari, Cavallino, a été rouvert par Massimo Bottura. La trattoria, revue et modernisée, est une ode à la légende Ferrari : motifs pixelisés du Cheval Cabré, photos souvenirs de Formule 1, collages photographiques de moteurs, affiches en mémoire de la Scuderia, et même le nez de la monoplace victorieuse à Monza en 2019. Le décor signé India Mahdavi revisite les codes classiques, murs lambrissés de chênes, banquettes couvertes de cuir jaune, carrelage en damier rouge et ivoire, grandes fenêtres cintrées s'ouvrant sur la pergola... Deux chefs, Virginia Cattaneo et Riccardo Forapani, tiennent les rênes de Cavallino. L'assurance d'un voyage Gran Turismo...

www.osteriafrancescana.it
www.ferrari.com/fr-FR/ristorante-cavallino/restaurant

AT 61, THE "SKINNY ITALIAN CHEF" SHOWS NO SIGNS OF SLOWING DOWN! AT THE HELM OF SEVEN RESTAURANTS, SIX IN ITALY AND ONE IN DUBAI, A TIRELESS DEFENDER OF THE FIGHT AGAINST HUNGER THROUGH HIS REFETTORIO RESTAURANTS FROM RIO TO SYDNEY, THIS REMARKABLE ENTREPRENEUR HAS MANAGED TO REMAIN FIRST AND FOREMOST A PRODIGIOUS CHEF IN HIS OWN RIGHT... WITH MORE THAN THREE MICHELIN STARS TO HIS NAME.

Massimo Bottura's adventure began in 1986 with the Trattoria del Campazzo, on the outskirts of Modena. Here, the young chef consolidated his culinary skills, learning regional Italian cuisine from rezdora Lidia Cristoni (in the Modenese dialect, it means the lady who prepares fresh pasta) and classical French training on a weekly basis with chef Georges Coigny at his restaurant in the hills of Piacenza. In 1994, Massimo sold Campazzo and moved to Monte Carlo to work alongside Alain Ducasse at the Louis XV. A year later, he opened Osteria Francescana in his hometown of Modena. In 2000, another highlight for Massimo was a summer spent with Ferran Adria's brigade at El Bulli. And from then, he was on the star trail: a first in 2002, a second in 2006 and a third in 2011, not to mention his two nominations for first place among the world's best restaurants in 2016 and 2018, before picking up the brand-new green star in 2020.

Among the emblematic dishes are a few titles, *Five Ages of Parmigiano Reggiano in different textures and temperatures*, *The Crispy Part of Lasagne* and *Oops ! I dropped the lemon tart* are all indications of the chef's freedom of spirit.

Since 2021, Enzo Ferrari's historic restaurant Cavallino has been reopened by Massimo Bottura. The revamped and modernised trattoria is an ode to the Ferrari legend: pixelated motifs of the Prancing Horse, souvenir Formula 1 photos, photographic collages of engines, posters honouring the Scuderia, and even the nose of the winning single seater at Monza in 2019. The decor, designed by India Mahdavi, revisits classic codes, with oak-panelled walls, yellow leather-covered banquettes, red and ivory chequered floor tiles, and large arched windows opening onto the pergola... Cavallino is run by the two Co-chefs Virginia Cattaneo and Riccardo Forapani. All the guarantees for a Gran Turismo trip...

E LA NAVE VA...

ENTOURÉE DE TROIS MERS, LA PÉNINSULE NE POUVAIT ÊTRE QU'UNE TERRE DE MARINS. LES ROMAINS N'AVAIENT-ILS PAS DÉJÀ BAPTISÉ LA MÉDITERRANÉE MARE NOSTRUM ? PLUS TARD, LES FLOTTES DES RÉPUBLIQUES MARITIMES IMPOSERENT LEUR PIUSSANCE MARCHANDE ET MILITAIRE AUX CONFINS DU MONDE CONNU. UN TEL HÉRITAGE LAISSE UN SILLAGE... AUJOURD'HUI, L'ITALIE EST UNE MAÎTRESSE DES MERS ET DE L'OcéAN PACIFIQUE, ET N'A RIEN PERDU DE SA COMBATIVITÉ. POUR PREUVE, LUNA ROSSA EST LE PLUS TENACE CHALLENGER DE L'AMERICA'S CUP ! ELLE EST AUSSI UNE CHAMPIONNE DE LA CONSTRUCTION NAVALE, PARTICULIÈREMENT SUR LE SEGMENT DES YACHTS DE LUXE. DE LA HAUTE-COUTURE NAUTIQUE AVEC DE GRANDES MAISONS ET DES SILHOUETTES SIGNATURE. CATALOGUE DES DERNIÈRES TENDANCES EN ATTENDANT LES GRANDS YACHT SHOWS DE L'AUTOMNE.

SURROUNDED BY THREE SEAS, THIS PENINSULA COULD ONLY BE A LAND OF SAILORS. HADN'T THE ROMANS ALREADY CHRISTENED THE MEDITERRANEAN MARE NOSTRUM? OVER TIME, FLEETS OF THE MARITIME REPUBLICS IMPOSED THEIR MERCHANT AND MILITARY POWER ON THE FARDEST REACHES OF THE KNOWN WORLD. SUCH A LEGACY LEAVES A TRAIL... TODAY, ITALY IS A MASTER OF THE PEACEFUL SEAS AND OCEANS THAT HAS LOST NONE OF ITS FIGHTING SPIRIT. AS PROOF, LUNA ROSSA IS THE MOST TENACIOUS CHALLENGER IN THE AMERICA'S CUP! IT IS ALSO A CHAMPION OF SHIPBUILDING, PARTICULARLY IN THE LUXURY YACHT SECTOR. NAUTICAL HAUTE-COUTURE WITH TOP NAMES AND SIGNATURE SILHOUETTES. EXAMINING THE LATEST TRENDS AS WE AWAIT THE BIG YACHT SHOWS STARTING IN THE AUTUMN.

©Alberto Cocchi



ITAMA RS45 ICÔNE DE STYLE

Itama 45RS est un pur concentré de l'esprit de la marque : extrêmement maniable sur les vagues, cet open au style inimitable peut filer à vive allure vers l'horizon comme offrir au mouillage un espace de vie polyvalent et élégant sans précédent à bord.

Alliage parfait de charme intemporel, d'esprit sportif et de technologie innovante, Itama 45RS est l'ultime version de ce yacht de 13 mètres bien né. Si la passerelle hydraulique intégrée à la coque et la plate-forme de baignade arrière abaissable pour faciliter la mise à l'eau de l'annexe sont héritées de la version précédente, un nouvel aménagement reconfigure le tableau arrière, créant un espace pour un casier de rangement où cacher jouets et douchette.

À l'intérieur, l'élegance naturelle du noyer se conjugue avec le bois laqué blanc pour une esthétique claire et maritime, tandis que les vitrages apportent luminosité et ouverture sur l'horizon. Les propriétaires peuvent choisir entre une suite propriétaire et une cabine invités, ou uniquement la suite propriétaire avant et un coin salon plus spacieux.

Ce nouveau modèle met l'accent plus que jamais sur le confort avec, par exemple, la table de cockpit en teck verni et des panneaux de pont affleurant sur le pont avant en teck. C'est surtout la salle de bains qui gagne en espace et bien-être grâce à la cabine de douche autoportante et éclairée par un hublot. Également redessiné, le tableau de bord du poste de barre, en carbone, dispose de deux écrans de 12 pouces - 16 pouces dans la version optionnelle - pour une utilisation facile, agréable et à la pointe de la technologie art cruise.

Itama 45RS est équipé d'une paire de moteurs Cummins d'une puissance nominale de 550 mhp pouvant atteindre une vitesse de pointe de 34 nœuds. Le système de propulsion compact offre beaucoup d'espace technique à bord et dispose d'une transmission en ligne, comme c'est le cas sur la plupart des modèles Itama.

The Itama 45RS distils the brand's spirit to its very essence: with her inimitable style and poise on the waves, this agile open yacht captures the eye as she arrows toward the horizon.

A perfect blend of timeless charm, sporting spirit and innovative technology, Itama 45RS is the ultimate version of this well-born 13-metre yacht.

If the concealed hydraulic passerelle integrated into the hull and the aft bathing platform that can be lowered into the water to launch and retrieve the tender are inherited from the previous S version, a change in the angle of the transom creates space for a practical locker in which to store water toys and the deck shower.

Inside, the natural elegance of walnut combines with white lacquered wood for a clear and maritime aesthetic, while the large windows gives the space an exceptionally light and airy feel. Owners can choose to order their yacht with the owner's suite and a guest cabin, or simply with the owner's suite forward and a more spacious lounge area.

The restyling of this model has focused attention on comfort, with the cockpit table, now available in varnished teak, and the introduction of flush-fitting teak hatch covers on the foredeck. Last but not least, the new layout of the bathroom; the whole area has been made more spacious and livable, with a free-standing crystal glass shower cubicle, plus a porthole letting in plenty of light. The new design of the helm station dashboard features two 12-inch screens - 16 inch in the optional version - for easy, enjoyable and state-of-the-art cruising.

The Itama 45RS is powered by a pair of Cummins engines rated at 550 hp and has a top speed of 34 knots. The compact propulsion system offers plenty of technical space on board and features shaft driven transmission, as is the case on most Itama models.

www.itama-yacht.com

ITAMA OPEN IS FREEDOM

Fondée en 1969 par l'architecte et designer italien Mario Amati, Itama connaît immédiatement le succès. Ses opens à l'élegance intemporelle et à l'agressivité sportive, déclinés entre 45 et 75 pieds, ont gardé au fil des décennies cette ligne élancée aux nuances de bleu et de blanc reconnaissable au premier coup d'œil. Depuis 2004, Itama fait partie des marques du leader mondial du yachting de luxe, le groupe Ferretti.

Founded in 1969 by Italian architect and designer Mario Amati, Itama saw instant success. Its timeless elegant and aggressively sporty opens, ranging in length from 45 to 75 feet, have retained over the decades their slender lines in shades of blue and white, making them instantly recognisable. Since 2004, Itama has been one of the brands of the world leader in luxury yachting, the Ferretti Group.





VIVA RIVA !

L'étincelle à l'origine de la célèbre marque Riva est une déflagration céleste, un ou plusieurs coups de tonnerre qui frappent le lac d'Iseo et dévastent la flottille de pêche en 1842. Pietro Riva, jeune charpentier de marine, fait alors des miracles en réparant et construisant des bateaux. De père en fils, le chantier naval prospère mais la légende a besoin de champions ! Ils arrivent à la fin des années 1920 lorsque Serafino Riva se lance dans la production de canots à moteur, légers, élégants et puissants. Des bêtes de course qui raflent les prix et les records. Après les champions, viendra l'heure des vedettes dans les années 1950. Le nouveau capitaine, Carlo Riva, initie une série de transformations, abandonnant les bateaux de compétition au profit de modèles de plaisance en bois, véritables icônes et symboles de la Dolce Vita. Depuis les premières éclaboussures de l'Ariston dans *Fantomas* (1964), les Riva ont eu une carrière cinématographique vertigineuse. Le chantier prend le tournant des matériaux composites dès les années 1970. Après le départ de Carlo, la vie de Riva n'a pas été un long lac tranquille... jusqu'à sa reprise par le puissant groupe Ferretti.

The spark that created the famous Riva brand was a celestial explosion, one or more claps of thunder that struck Lake Iseo and devastated the fishing fleet in 1842. Pietro Riva, a young shipwright, worked miracles repairing and building the boats. From father to son, the shipyard prospered, but the legend needed champions! And they arrived at the end of the 1920s, when Serafino Riva began producing lightweight, elegant and powerful motorboats. Racing beasts that swept up prizes and records. After the champions came the stars in the 1950s. The new captain, Carlo Riva, initiated a series of transformations, abandoning the competition boats in favour of wooden leisure models, veritable icons and symbols of La Dolce Vita. Since the first splashes from the Ariston in the French movie *Fantomas* (1964), Rivas have had a dizzying film career. In the 1970s, the shipyard turned to composite materials. After Carlo's departure, Riva didn't exactly enjoy life as if on a long quiet lake... until it was taken over by the powerful Ferretti group.

©Leonardo Andreoni Fotografo

RIVA EL ISEO 100 % ÉLECTRIQUE

Le tout nouveau runabout El Iseo est le premier modèle de la gamme E-Luxury de Riva. Motorisation 100 % électrique sous son sundeck, élégance du plus pur style italien et performances époustouflantes, voici un mix qui promet.

Comme toutes les créations Riva, la nouvelle Riva El-Iseo a été écrite par Mauro Micheli et Sergio Beretta, fondateurs d'Officina Italiana Design, en collaboration avec le comité stratégique produit, dirigé par Piero Ferrari, et le département d'ingénierie du groupe Ferretti.

S'inspirant de la coque d'Iseo, le plus petit modèle commercialisé par la marque depuis 2011, El-Iseo mesure 27 pieds (8,40 mètres) de long pour une largeur maximale de 2,5 mètres. Une taille mannequin associée à une classe inaltérable, acajou poli du pont et de la plate-forme arrière, détails en acier inoxydable, coussins azur... sans se départir d'une approche moderne épurée. La couleur inédite de la première coque, un California Sky Blue qui se marie parfaitement avec l'élégante ligne signature aigue-marine Riva. Riva El-Iseo est le premier bateau à moteur entièrement électrique à obtenir la certification RINA de catégorie B.

Riva El-Iseo conserve la propulsion arrière et dispose d'un moteur entièrement électrique Parker GVM310 de Parker Hannifinleader, offrant une vitesse de croisière de 25 nœuds et une vitesse de pointe de 40 nœuds. El-Iseo est équipé d'une batterie au lithium à haute densité énergétique fournie par Podium Advanced Technologies. Légères et dix fois plus durables que la technologie au plomb, les batteries disposent de deux modes de charge, normal et rapide.

Le tableau de bord entièrement numérique dispose de deux écrans tactiles : un traceur Simrad de 9 ou 12 pouces et un écran Böning de 12 pouces qui indiquent toutes les informations sur l'état de la batterie et le mode de croisière.

Riva El-Iseo propose trois modes de croisière: Adagio, le mode éco, Andante, le mode croisière, et Allegro, le mode sport. Pour maintenir la durée de vie de la batterie, lorsque la charge résiduelle descend à 20 % (autonomie d'environ 10 milles nautiques), le bateau passe automatiquement en Adagio quel que soit le mode de croisière sélectionné, permettant au propriétaire d'économiser de l'énergie et d'atteindre en toute sécurité un point d'amarrage ou de recharge.



©Leonardo Andreoni Fotografo



©Leonardo Andreoni Fotografo

The brand new El Iseo runabout is the first model in Riva's E-Luxury range. With a 100% electric motor under its sundeck, pure Italian elegance and breathtaking performance, this looks to be an exciting combination.

Like all Riva creations, the new Riva El-Iseo was designed by Mauro Micheli and Sergio Beretta, founders of Officina Italiana Design, in collaboration with the Product Strategic Team headed by Piero Ferrari and the engineering department of the Ferretti Group.

Inspired by the hull of the Iseo, the smallest model marketed by the brand since 2011, El-Iseo measures 27 feet (8.40 metres) long with a maximum beam of just over 8 feet (2.5 m). A supermodel size combined with unadulterated class, polished mahogany on the deck and aft platform, stainless steel detailing, azure cushions... without losing any of that sleek modern approach. The original colour of the first hull, a California Sky Blue, blends perfectly with Riva's elegant aquamarine signature line. Riva El-Iseo is the first all-electric powerboat to achieve RINA Category B certification. Riva El-Iseo retains stern drive and is powered by a Parker GVM310 all-electric motor from Parker Hannifinleader, offering a cruising speed of 25 knots and a top speed of 40 knots. El-Iseo is equipped with a high energy-density lithium battery supplied by Podium Advanced Technologies. Lightweight and ten times more durable than lead-acid technology, the batteries have two charging modes, normal and fast.

The fully digital instrument panel features two touch screens: a 9- or 12-inch Simrad plotter and a 12-inch Böning display showing all the information on battery status and cruising mode.

Riva El-Iseo offers three cruising modes: Adagio, the eco mode, Andante, the cruising mode and Allegro, the sport mode. To maintain battery life, when the residual charge drops to 20% (remaining range of around 10 nautical miles), the boat automatically switches to Adagio regardless of the cruising mode selected, allowing the owner to save energy and get safely back to their berth or to a recharging point.

www.riva-yacht.com



SUPERYACHT M/Y RIO ŒUVRE D'ART NAUTIQUE

Livré en mai 2022, le magnifique M/Y RIO incarne à merveille l'esprit et l'expertise uniques du chantier naval historique CRN basé à Ancône.

Ce one-off entièrement sur mesure, créé selon la vision du propriétaire, a été conçu et construit par CRN en étroite collaboration avec le studio de design et d'architecture Omega Architects, en charge du concept extérieur, et les designers Pulina Exclusive Interiors pour le design intérieur, tandis que TWW Yachts, représentant le propriétaire, assurait le suivi du projet. Les lignes tendues et fluides de la coque en acier et aluminium et l'étrave presque verticale affichent d'emblée son caractère dynamique et sportif très racé tout en offrant des espaces de vie, tant intérieurs qu'extérieurs, d'une fluidité exceptionnelle. Les fenêtres pleine hauteur jouent sur la transparence pour ouvrir des perspectives, agrandir les volumes et libérer la lumière et ses reflets sur l'eau.

Avec ses 62 mètres de long et 11,2 mètres de large, ce superyacht à quatre ponts peut accueillir confortablement jusqu'à 12 invités dans la suite du propriétaire et cinq suites d'invités. Celles-ci se composent de deux VIP pleine largeur - une sur le pont principal à l'avant, l'autre sur le pont inférieur - et de trois suites sur le pont inférieur. Le pont supérieur est le domaine exclusif du propriétaire, une grande oasis d'intimité suspendue entre mer et ciel.

Le superyacht sublime la vie à bord, multipliant avec virtuosité les exercices de style. La liste de ses exploits étant trop longue à dérouler, en voici la synthèse : le soin presque obsessionnel apporté à chaque détail, la marque des savoir-faire autant artisanaux que technologiques, la gaieté vitaminée et exotique de la décoration, la noblesse des matériaux - noyer d'Amérique et chêne laqué blanc pour les sols et murs, marbres pour les salles de bains -, les meubles iconiques du design italien, la multiplicité des espaces de détente en plein air, le cockpit polyvalent, salle à manger et salon, piscine, solarium, cinéma, beach club...

Le yacht a une vitesse de pointe de 15 noeuds et navigue en vitesse de croisière à 12 noeuds, grâce à ses deux moteurs Caterpillar 3512C ACERT produisant 1230 kW à 1800 tr/min. Il est certifié IMO Tier III, garantissant une réduction de 70 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx).

Delivered in May 2022, the magnificent M/Y RIO epitomises the unique spirit and expertise of the historic CRN shipyard based in Ancona.

This entirely bespoke one-off, created in line with the owner's vision, was designed and built by CRN in close collaboration with design and architecture studio Omega Architects, in charge of the exterior concept, and designers Pulina Exclusive Interiors for the internal design, while TWW Yachts, representing the owner, oversaw the project.

The taut, flowing lines of the steel and aluminium hull and the near-vertical bow immediately emphasise the boat's dynamic, sporty character, while at the same time offering exceptionally fluid living spaces, both inside and out. The full-height windows play on transparency to open up perspectives, enlarge volumes and free up light and its reflections on the water.

At 62 metres in length and 11.2 metres in beam, this 4-deck superyacht can comfortably accommodate up to 12 guests in the owner's suite and five guest suites. These consist of two full-width VIPs - one on the main deck forward, the other on the lower deck - and three suites on the lower deck. The upper deck is the exclusive domain of the owner, a large oasis of intimacy suspended between sea and sky.

The superyacht simply sublimates life on board, multiplying virtuous exercises in style. The list of achievements would be too long to recite, but as a summary: the almost obsessive care given to every detail, the mark of craftsmanship as much as technology, the lively, exotic decor, the nobility of the materials - American walnut and white lacquered oak for the floors and walls, marble for the bathrooms -, the iconic furniture of Italian design, the multiplicity of open-air relaxation areas, the multi-purpose cockpit, dining room and saloon, swimming pool, sun-lounging space, cinema, beach club... The yacht has a top speed of 15 knots and cruises at 12 knots, thanks to its twin Caterpillar 3512C ACERT engines producing 1,230 kW at 1,800 rpm. It is IMO Tier III certified, guaranteeing a 70% reduction in nitrogen oxide (NOx) emissions.

www.crn-yacht.com



CRN LA MATRICE DES MÉGAYACHTS

C'est Sanzio Nicolini, un entrepreneur des Marches passionné par la mer, qui a fondé Costruzioni e Riparazioni Navali en 1963 à Ancône, berceau de la tradition navale transalpine. Au fil des années, les trois lettres CRN deviendront un symbole de prestige, de luxe et d'élegance, exportés dans le monde entier. Reprise en 1999 par le groupe Ferretti, le chantier CRN spécialisé dans les mégayachts en aluminium et alliage léger s'étend sur plus de 80 000 mètres carrés et dispose d'un grand port de plaisance privé historique donnant sur l'Adriatique.

It was Sanzio Nicolini, an entrepreneur from the Marche region whose passion for the sea led him to found Costruzioni e Riparazioni Navali in 1963 in Ancona, the cradle of the transalpine maritime tradition. Over the years, the three letters CRN have become a symbol of prestige, luxury and elegance, exported all over the world. Taken over by the Ferretti Group in 1999, the CRN shipyard specialises in aluminium and light alloy megayachts. It covers more than 80,000 square meters and boasts a large historic private marina on the Adriatic coast.



FASHION

PURO SANGUE

PHOTOS : CAMELLIA MÉNARD
STYLIST : ÉTIENNE JEANSON
MODEL : ALEX ALBA CORRENTI AT WHY NOT MODELS
HAIR & MAKE UP ARTIST : NATALIA GOFF
STYLIST ASSISTANT : RYME ALNOCTA
LOCATION : CAVE LAZZARESCHI - CARRARE



Robe / dress : GEORGES CHAKRA
Lunettes de soleil / Sunglasses : LINDA FARROW
Chaussures / Shoes : CIDER





FERRARI PUROSANGUE, L'AVIS DE L'ESSAYEUR

Inutile de s'attarder sur l'apparence, la photographe en parle bien mieux que nous. Mais cette silhouette assez unique porte en elle la philosophie de la machine. Un gabarit tout à fait imposant mais une ligne tout de même allongée et sportive. Non, Ferrari ne s'est pas soumis à l'équation SUV, comme la presque totalité de ses concurrents. Même chose à l'intérieur : quatre superbes baquets proposent de sacrifier en commun au culte de l'individualisme. Haut perché par rapport à la route mais très allongé et parfaitement maintenu comme il se doit à bord d'une Grand tourisme, le quatuor de privilégiés vit une expérience à part, dans un luxe jusque-là jamais atteint à Maranello. Et la même philosophie encore se retrouve lorsque l'on examine l'anatomie du nouveau monstre sacré, devenu d'emblée la meilleure vente du catalogue Ferrari et qui ferait encore mieux si la production n'était pas limitée à 20 % des commandes annuelles globales de la gamme, soit 2 500 exemplaires par an environ. Le moteur est un V12 atmosphérique, signe tangible de la plus noble Ferraritude. La transmission à quatre roues motrices est elle aussi bien singulière avec une boîte-pont à l'arrière et une boîte auxiliaire à l'avant du moteur, lui-même très reculé. C'est la chaîne cinématique de la FF et de la GTC4 Lusso, retravaillée en profondeur. Pas étonnant dès lors de retrouver à la conduite de vraies sensations sportives, depuis l'allant sonore et enchanteur du moteur enchanté, la puissance fidèle du freinage carbone et l'obéissance parfaite et réactive de la boîte jusqu'à, oui, l'agilité au volant, avec les quatre roues directrices indépendamment l'une de l'autre sur l'essieu arrière. Plus surprenant, le niveau de confort, allié pourtant à une maîtrise très aboutie des mouvements de caisse. Une voiture d'ingénieur, conçue pour devenir une voiture de conducteur, une vraie Ferrari. Ferrari, qui nous étonne encore.

FERRARI PUROSANGUE, OUR TEST DRIVER'S OPINION

There's no need to dwell on appearance, the photographer says it all much better than we can. But this rather unique silhouette conveys the philosophy of the machine. It's an imposing size, but its lines are still long and sporty. No, Ferrari has not submitted to the SUV equation, like almost all its competitors. And the same goes for the interior: four superb bucket seats offer a shared sacrifice to the cult of individualism. Perched high above the road, yet stretched out and perfectly supported as befits a Grand Tourer, the privileged quartet enjoy an experience apart, with a level of luxury never before achieved in Maranello. The same philosophy can be found when examining the anatomy of the new sacred monster, which immediately became the best-seller in the Ferrari catalogue and which would do even better if production were not limited to 20% of the range's total annual orders, i.e. around 2,500 examples per year. The engine is a naturally-aspirated V12, a tangible sign of the noblest Ferrariness. The four-wheel-drive transmission is also quite unique, with a transaxle at the rear and an auxiliary gearbox forward of the engine, which is itself very far back. It's the same powertrain used in the FF and GTC4 Lusso, but with a thorough overhaul. Hardly surprising, then, to find real sporting sensations at the wheel, from the sonorous, enchanting kick of the enchanted engine, the faithful power of the carbon brakes and the perfect, responsive obedience of the gearbox to, yes, the agility at the wheel, with all four wheels steered independently of each other on the rear axle. What's more surprising is the level of comfort, combined with a highly accomplished mastery of bodywork movements. An engineer's car, designed to become a driver's car, a true Ferrari. Ferrari, which still surprises us.

**FICHE TECHNIQUE**

Moteur/Engine	V12 6 496 cm ³
Puissance/Power.....	725 ch
Couple/Torque.....	716Nm à 6250 tr/min
Transmission	F1 DCT 8 rapports/4 roues motrices - système 4RM-S / 4WS Contrôle de descente / Hill Descent Control
O à 100 km/h.....	3'3
Vitesse de pointe/Top speed	310 km/h
Longueur/Length	4 973 mm
Largeur/Width	2 028 mm
Hauteur/Height.....	1 589 mm
Poids/Weight	2 033 kg
CO ₂ Emission	393 g/km



Le Purosangue est un véritable Cheval « à cinq pattes » capable de haute performance en toutes circonstances. Les amortisseurs hydrauliques couplés à un moteur électrique contrôlent activement et instantanément la suspension, sur terre (ici en position haute) comme sur asphalt. Associé à une répartition idéale des masses (49 % à l'avant et 51 % à l'arrière), l'agilité et l'efficacité sont au-delà de ce que l'on peut imaginer... pour une expérience à la fois ludique et sécurisante.

The Purosangue is truly a “five-legged” horse capable of high performance in all circumstances. Hydraulic shock absorbers coupled to an electric motor actively and instantaneously control the suspension on ground (here in the high position) as well as on asphalt. Combined with an ideal weight distribution (49% front and 51% rear), the agility and efficiency are beyond your imagining... for an experience that's both fun and safe.

**CARRIÈRE LAZZARESCHI - CARRARE**

La famille Lazzareschi se consacre à l'art de l'extraction du marbre depuis des générations, au cœur des Alpes Apuanes à Carrare, leur carrière est depuis des siècles la source du marbre le plus apprécié et le plus célèbre au monde. Combinant son riche patrimoine avec une approche avant-gardiste, la famille Lazzareschi garantit un niveau de produit élevé en s'engageant dans une extraction de marbre durable et éthique, en offrant un environnement de travail positif et sûr, en promouvant des initiatives culturelles pour la communauté locale et en investissant dans la préservation du territoire local, la terre pour les générations futures.

Cave Lazzareschi di Lazzareschi Vittorio & C. SAS
Propriétaire : Alvise Lazzareschi
contact : Fabiola Lazzareschi
(+39) 3297814248 - info@cavelazzareschi.it

CAVE LAZZARESCHI - CARRARE

"The Lazzareschi family has been dedicated to the art of marble extraction for generations, in the heart of the Apuan Alps in Carrara, their quarry has been the source of the most appreciated and famous marble in the world for centuries. Combining its rich heritage with a forward-thinking approach, the Lazzareschi family guarantees a high product standard by engaging in sustainable and ethical marble extraction, offering a positive and safe working environment, promoting cultural initiatives for the local community and investing in the local area preserving the land for future generations."

PLATINUM ART GALLERY BY MARC

FINEST ART AND OBJECTS

APRÈS AVOIR EXERCÉ SA PASSION DE LA HAUTE CUISINE PENDANT DES DÉCENNIES EN SUISSE, MARC ZIMMERMANN A CHOISI DE PARTAGER SON AMOUR ET SON EXPERTISE DE L'ART CONTEMPORAIN ET DU MOBILIER ART DÉCO.

HAVING PRACTISED HIS PASSION FOR HAUTE CUISINE FOR DECADES IN SWITZERLAND, MARC ZIMMERMANN HAS NOW DECIDED TO SHARE HIS LOVE AND EXPERTISE OF CONTEMPORARY ART AND ART DECO FURNITURE.

**Quel a été le déclic pour ouvrir cette galerie ?**

Cela faisait longtemps que j'avais envie de m'installer dans le sud de la France et que je prospectais à Nice et à Cannes, en quête d'un bel espace commercial. En juin, j'ai fêté le premier anniversaire de Platinium Galerie et je prévois déjà d'agrandir l'espace d'exposition.

What prompted you to open the gallery?

I'd been wanting to set up in the South of France for a long time and had been prospecting in Nice and Cannes for a good commercial space. In June, I celebrated Platinium Galerie's first anniversary and I'm already planning to expand the exhibition space.

Comment définiriez-vous cette galerie ?

C'est à la fois d'un espace d'exposition, pour des artistes que je repère au fil de mes rencontres et voyages, et une boutique d'antiquités dédiée à une période qui m'est chère, le mobilier Art déco, ce qui ne m'empêche pas de faire de la place pour mes coups de cœur comme une table d'un designer d'ici, Sébastien Rastouil. En fait, ce lieu reflète mes goûts et cela me plaît ! Sur le plan artistique, j'ai une sensibilité pop art et compte quelques pièces originales et sérigraphies de Keith Haring ainsi que l'album *Sticky Fingers* des Rolling Stones avec la signature d'Andy Warhol. Les collages d'Yves Masaya ou les photographies retravaillées de Robert Jaso reflètent cette esthétique. J'ajoute aussi que je représente la Maison Lalique à Cannes.

How would you define the gallery?

It's both an exhibition space for artists I come across, meeting them on my travels, and an antiques shop dedicated to a period that's dear to me, Art Deco, although I still make room for my favourites, such as a table by local designer Sébastien Rastouil. In fact, this place reflects my own tastes and I like it that way! In terms of art, I have a thing for Pop art and include some original pieces and silkscreens by Keith Haring as well as the Rolling Stones' *Sticky Fingers* album with Andy Warhol's signature. Yves Masaya's collages and Robert Jaso's reworked photographs reflect this aesthetic. I should also add that I represent Maison Lalique in Cannes.

Parlez-nous un peu de votre actualité estivale.

Nous attendons une sculpture en résine baptisée *Unity* de Wilfrid Grenier, une célébration de la paix dans le monde, qui pourra être déclinée dans différentes nuances et tailles selon les désiderata des clients. Jusqu'à fin septembre, nous sommes très heureux d'accueillir les sculptures en bronze d'une artiste sud-africaine vivant en Grande-Bretagne, Jill Berelowitz.

Tell us a little about what's going on this summer.

We'll be having a resin sculpture called *Unity* by Wilfrid Grenier, a celebration of peace in the world, which will be available in different shades and sizes according to customers' desires. And until the end of September, we are delighted to welcome bronze sculptures by Jill Berelowitz, a South African artist living in the UK.

Platinium Galerie
140, rue d'Antibes, 06400 Cannes
www.platiniumgalerie.com
info@platiniumgalerie.com
(+33) 07 45 46 31 19



SHOPPING



T-SHIRT LOGO FERRARI
150 €

FERRARI 296 GTS (1/43)
370 €

PORTE-CLÉS EN CUIR FERRARI
FERRARI LEATHER KEYRING
135 €

CASQUETTE FERRARI HYPERCAR
FERRARI HYPERCAR CAP -
LE MANS 2024 SPECIAL EDITION
40 €

BENTLEY GOLF SCORECARD
89 €

BENTLEY B CARD HOLDER
PORTE-CARTES BENTLEY B
118 €

BENTLEY POLO SHIRT
142 €

BENTLEY FLYING SPUR (1/43)
136 €



ASTON MARTIN NOTEBOOK
25 €

CASQUETTE ASTON MARTIN F1 TEAM 2024
ASTON MARTIN F1 TEAM 2024 CAP
45 €

POLO ASTON MARTIN F1 TEAM 2024
80 €

TEDDY BEAR ASTON MARTIN F1
30 €

PORTE-CLÉS MERCEDES « PRAGUE »
« PRAGUE » MERCEDES KEYRING
136 €

BALLES DE GOLF MERCEDES-AMG X3
MERCEDES-AMG GOLF BALLS X3
27 €

2024 TEAM BASEBALL CAP WHITE
40 €



MCLAREN NOTEBOOK
23 €

CASQUETTE OFFICIAL MCLAREN F1 TEAM
MCLAREN OFFICIAL TEAMWEAR CAP
49 €

T-SHIRT MCLAREN F1 TEAM
67 €

GOURDE MCLAREN TEAM EN ACIER
INOXYDABLE MCLAREN TEAM STAINLESS
STEEL BOTTLE
30 €

ROLLS-ROYCE ORGANISER POUCH - PRIX SUR DEMANDE
PRICE ON REQUEST

BOÎTE À CIGARES ROLLS-ROYCE - PRIX SUR DEMANDE
ROLLS-ROYCE CIGAR BOX - PRICE ON REQUEST



Monaco, where else ?

PIETER VAN NAELEWIJCK

♦ REAL ESTATE INVESTMENTS ♦

Le Park Palace - 6 impasse de la Fontaine - MC 98000 Monaco
+377 97 70 70 20 - pvnrealestate@monaco.mc
www.pvnrealestate.com - [@pvnrealestate](https://twitter.com/pvnrealestate)



MONACO-OCCASIONS.COM



ASTON MARTIN DB11 V8 VOLANTE
PEARL BLONDE / OBSIDIAN BLACK
07/2019 - 10 900 KM - 173 000 €



ASTON MARTIN DB11 V12 AMR
QUANTUM SILVER / OBSIDIAN BLACK
02/2020 - 17 600 KM - 185 000 €



ASTON MARTIN DBX 707
ONYX BLACK / BLACK
08/2022 - 1500 KM - 245 000 €



FERRARI 296 GTB
ROSSO / NERO
02/2023 - 8 080 KM - 329 000 €



FERRARI 488 PISTA SPIDER
ROSSO SCUDERIA / NERO
12/2020 - 9 600 KM - 629 000 €



FERRARI 488 SPIDER
ROSSO DINO / CUOIO
04/2016 - 20 000 KM - 255 000 €



FERRARI CALIFORNIA
NERO DAYTONA / NERO
04/2012 - 29 000 KM - 134 000 €



FERRARI F12 BERLINETTA
NERO / NERO
08/2015 - 45 000 KM - 229 000 €



FERRARI GTC4 LUSSO V12
GRIGIO FERRO / GRIGIO
11/2016 - 13 500 KM - 269 000 €



AUDI E-TRON GT
GRIS FONCÉ / ROUGE
10/2021 - 13 500 KM - 87 000 €



AUDI RS4 AVANT V6 TFSI QUATTRO
ARGENT / NOIR
02/2023 - 32 600 KM - 79 500 €



AUDI S8 V8 TFSI SPORT ATTITUDE
NOIR MÉTAL / MARRON
02/2023 - 12 000 KM - 119 000 €



JAGUAR F-TYPE CABRIOLET V6 SURALIMENTÉ AWD
BLANC / NOIR
09/2018 - 27 500 KM - 59 800 €



LAMBORGHINI URUS
BLEU ASTRAEUS / NOIR
07/2020 - 52 600 KM - 268 000 €



MASERATI GRANTURISMO TROFEO
BLEU / NOIR
03/2024 - 400 KM - 239 000 €



MONACO-OCCASIONS.COM



BENTLEY BENTAYGA W12
DARK SAPPHIRE / IMPERIAL BLUE
01/2017 - 48 300 KM - 139 000 €



BENTLEY BENTAYGA V8 DIESEL
ONYX / LINEN - BELUGA
05/2017 - 48 000 KM - 148 000 €



BENTLEY BENTAYGA V8
SILVERLAKE / LINEN - BRUNEL
11/2022 - 26 000 KM - 219 000 €



BENTLEY BENTAYGA V8
ANTHRACITE / BELUGA
09/2020 - 35 200 KM - 205 000 €



BENTLEY CONTINENTAL GT V8
MOONBEAN / BELUGA
03/2022 - 22 600 KM - 219 000 €



BENTLEY CONTINENTAL GT V8 AZURE
DARK SAPPHIRE / LINEN - IMPERIAL BLUE
01/2024 - 260 KM - 296 000 €



BENTLEY CONTINENTAL GTC V8
DARK CASHMERE / CRÈME
03/2022 - 25 120 KM - 245 000 €



BENTLEY FLYING SPUR W12 FIRST EDITION
CRICKET BALL / LINEN - CRICKET BALL
06/2020 - 4 380 KM - 210 000 €



BENTLEY FLYING SPUR W12
BLACK CRYSTAL / SADDLE - BURNT OAK
09/2020 - 30 320 KM - 199 000 €



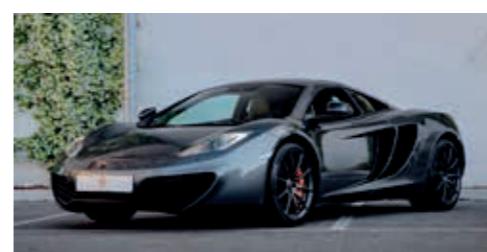
BMW Z4 ROADSTER M SPORT
THUNDERNIGHT / NOIR
04/2024 - 400 KM - 59 500 €



BMW M2 COUPE
NOIR MÉTAL / NOIR
10/2023 - 6 500 KM - 79 000 €



BMW X6 LOUNGE
GRIS FONCÉ MÉTAL / NOIR
02/2020 - 107 900 KM - 59 500 €



McLAREN MP4-12C
GRAPHITE GREY / NOIR
01/2012 - 32 000 KM - 129 000 €



McLAREN 720S LUXURY
SARROS / NOIR
08/2019 - 3 300 KM - 252 000 €



McLAREN 765LT
SILVER / NOIR
12/2020 - 2 500 KM - 450 000 €



MERCEDES-BENZ AMG GT 63 4 PORTES S 4MATIC
ARGENT IRIDIUM / NOIR
01/2020 - 35 000 KM - 129 800 €



MERCEDES-BENZ AMG GT 53 4 PORTES 4MATIC
ARGENT HI TECH MÉTAL / NOIR
02/2023 - 31 000 KM - 113 000 €



MERCEDES-BENZ AMG GT ROADSTER C
ARGENT IRIDIUM / NOIR
12/2019 - 23 000 KM - 149 800 €



MERCEDES-BENZ E 63 AMG S 4MATIC
GRIS SÉLÉNITE MAGNO / NOIR
04/2018 - 54 000 KM - 88 000 €



MERCEDES-BENZ GLC 63 AMG
GRIS SÉLÉNITE / NOIR
01/2019 - 40 600 KM - 73 000 €



MERCEDES-BENZ GLC 63 AMG COUPÉ S
GRIS SÉLÉNITE MAGNO / NOIR
04/2019 - 41 500 KM - 89 000 €



MERCEDES-BENZ S580E AMG LINE
NOIR OBSIDIENNE / NOIR
01/2022 - 19 500 KM - 113 000 €



MERCEDES-BENZ S 500 CABRIOLET
NOIR MAGNÉTITE / BLANC
04/2017 - 24 500 KM - 96 000 €



MERCEDES-BENZ EQS 450+ AMG LINE
NOIR OBSIDIENNE / NOIR
02/2022 - 6 000 KM - 99 000 €



PORSCHE 991 CABRIOLET TURBO S
BLEU MÉTAL / BEIGE
07/2021 - 17 000 KM - 265 000 €



PORSCHE 911 TURBO S
BLEU GENTIANE / BLANC
11/2021 - 9 000 KM - 245 000 €



INEOS GRENADE FIELDMASTER EDITION
GRIS MÉTAL / NOIR
12/2023 - 4 000 KM - 88 400 €



LAND-ROVER DEFENDER 110 D240
BEIGE MÉTAL / BEIGE
11/2020 - 37 800 KM - 76 000 €



RANGE ROVER SPORT P440E
NOIR MÉTAL / NOIR
07/2023 - 5 500 KM - 131 500 €



RANGE ROVER EVOQUE P300E AUTOBIOGRAPHY
GRIS FONCÉ / NOIR
05/2021 - 34 500 KM - 54 500 €



MERCEDES-BENZ A45 AMG S 4MATIC
JAUNE SOLEIL / NOIR
03/2021 - 23 900 KM - 76 000 €



MERCEDES-BENZ C63 AMG COUPE S
NOIR OBSIDIENNE / NOIR
06/2019 - 2 800 KM - 96 000 €



MERCEDES-BENZ E63 AMG BREAK S 4MATIC
GRIS SÉLÉNITE MAGNO / NOIR
12/2018 - 61 800 KM - 89 500 €



MERCEDES-BENZ GLB 35 AMG
NOIR COSMOS / NOIR
01/2021 - 74 600 KM - 39 800 €



MERCEDES-BENZ GLE 350de AMG LINE
GRIS / NOIR
02/2023 - 4 800 KM - 92 500 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG
NOIR OBSIDIENNE / BLANC
06/2023 - 8 700 KM - 207 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG
GRIS SÉLÉNITE / NOIR
07/2018 - 47 000 KM - 175 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG
BLEU MYSTIQUE G MANUFAKTUR / GRIS
07/2021 - 25 500 KM - 296 000 €



MERCEDES-BENZ G500 AMG LINE
ARGENT IRIDIUM / NOIR
03/2019 - 29 500 KM - 149 000 €



ROLLS-ROYCE CULLINAN
MIDNIGHT SAPPHIRE / BLUE
10/2022 - 9 500 KM - 398 000 €



ROLLS-ROYCE DAWN
MIDNIGHT SAPPHIRE / WHITE
08/2016 - 28 900 KM - 325 000 €



ROLLS-ROYCE GHOST
DIAMOND BLACK / MANDARINE
06/2023 - 2 100 KM - 399 000 €



ROLLS-ROYCE GHOST
TEMPEST GREY / WHITE
02/2021 - 12 650 KM - 319 000 €



ROLLS-ROYCE GHOST BLACK BADGE
DIAMOND BLACK / BLACK
06/2018 - 11 000 KM - 245 000 €



ROLLS-ROYCE WRAITH BLACK BADGE
MIDNIGHT SAPPHIRE / BLACK
05/2018 - 15 370 KM - 335 000 €

BPM Exclusive

MONACO

ASTON MARTIN MONACO
5, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 97 97 86 50

BENTLEY MONACO
14, rue du Gabian
98000 Monaco
+377 97 97 97 65

GRENADIER MONACO
Sébastien Jacquet
(Sales Executive Ineos Grenadier Monaco)
+377 93 25 21 00
ineos.grenadier@bpmgrou.mc

McLAREN MONACO
7, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 93 25 69 99

MERCEDES MONACO
7, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 93 25 21 00

MONACO OCCASIONS
24, avenue de Fontvieille
98000 Monaco
+377 92 05 95 96

MORGAN MONACO
7, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 93 25 21 00

PAGANI
24, avenue de Fontvieille
98000 Monaco
+377 92 05 95 96
(Ouverture prochaine)

PININFARINA MONACO
7, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 93 25 69 99

ROLLS-ROYCE MONACO
7, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 97 97 97 30

SCUDERIA MONTE-CARLO
5, avenue Princesse Grace
98000 Monaco
+377 97 97 38 38

FRANCE

ASTON MARTIN PARIS
23, avenue Franklin Delano Roosevelt
75008 Paris
+33 140 75 20 85

ASTON MARTIN PARIS
6, rue de la Cavalerie
75015 Paris
+33 153 86 72 72

ASTON MARTIN BORDEAUX
114, avenue JF Kennedy
33700 Mérignac
+33 5 56 16 21 00

GRENADIER NANTES
348, route de Vannes
44700 Orvault
+33 2 40 04 11 00

JAGUAR LAND ROVER CHARTRES
6, rue Gilles de Roberval
28630 Nogent-le-Phaye
+33 2 37 91 25 30

JAGUAR LAND ROVER ORLÉANS
10, avenue des Droits de l'Homme
45000 Orléans
+33 2 38 65 31 31

JAGUAR LAND ROVER TOURS
Boulevard Abel Gance - Rue Arthur Rimbaud
37100 Tours
+33 2 47 85 10 10

LAND ROVER LES ULIS
8, avenue des Andes
91940 Les Ulis
+33 1 64 86 21 00

MASERATI ORLÉANS
10, avenue des Droits de l'Homme
45000 Orléans
+33 2 38 60 00 20

MERCEDES-AMG ALENCON
6, rue de l'Industrie
61000 Cerisé
+33 2 33 26 50 12

MERCEDES-BENZ BÈGLES
1, rue Port Arthur
33321 Bègles
+33 5 56 75 76 00

MERCEDES-AMG BLOIS
81, route Nationale
41260 La Chaussée-Saint-Victor
+33 2 54 56 45 00

MERCEDES-AMG BOURGES
247, route des Racines
18230 Saint-Doulchard
+33 2 48 67 53 03

MERCEDES-AMG CHÂTEAUROUX
Avenue de La Châtre
36000 Châteauroux
+33 2 54 53 39 00

MERCEDES-BENZ LA TESTE-DE-BUCH
700, avenue du Parc des Expositions
33260 La Teste-de-Buch
+33 5 57 15 05 00

MERCEDES-AMG LE MANS
3, boulevard Lefaucheux
72100 Le Mans
+33 2 43 72 72 33

MERCEDES-BENZ LIBOURNE
36, route de Paris
33500 les billaux
+33 5 57 74 05 20

MERCEDES-BENZ MÉRIGNAC
34, rue Jacques Prévert
33700 Mérignac
+33 5 57 92 40 90

MERCEDES-AMG NANTES
21, route du Croisy
44700 Orvault
+33 2 40 16 81 81

MERCEDES-AMG ORLÉANS
8, rue André Dessaux
45400 Fleury-les-Aubrais
+33 2 38 84 84 84

MERCEDES-AMG TOURS
186, avenue Grand Sud
37170 Chambray-lès-Tours
+33 2 47 80 33 33

MORGAN NANTES
2, rue Lavoisier
44000 REZÉ
+33 2 40 57 74 00

MORGAN ORLÉANS
10, avenue des Droits de l'Homme
45000 Orléans
+33 2 38 65 31 31

BPM Heritage



Mercedes 230 SL 1965
60 000 km d'origine



Jaguar type E "flat floor" 1961



Austin-Healey 3000 MKII 1962
Restaurée



Lamborghini Countach 25° anniv. 1989
40 000 km, ex-pilote F1



Mercedes 280 SLC 1980
82 000 km d'origine



Alfa-Romeo Spider 1991
8 000 km d'origine



Mercedes 560 SEC 300Ch 1988
92 000 km d'origine



Renault Dauphine 1957
8 500 km d'origine



Mercedes G 55 AMG 2003
68 000 km d'origine



Alfa Romeo 1300 GT junior 1970



Jaguar MK2 240 1969
53 000 km d'origine



Excalibur Phaeton 1986
17 000 miles d'origine



Retrouvez l'univers BPM sur notre site bpmgrou.mc



VENTE DE VOITURES
ANCIENNES ET DE COLLECTION
www.bpmheritage.fr

Hervé Chauvin
07 76 01 38 98
h.chauvin@bpmgrou.mc

BPM Heritage est une marque BPM GROUP • RCS ORLÉANS 504 913 591



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION