EXCLUSIVE

# OWNERS



TIME TO RIDE

MAGAZINE 29



## G L O B A L J E T

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

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
OO32 484 10 63 71
alexandra@objectif-media.com
Karol Lévy
OO32 484 68 51 15
levykarol@gmail.com

Contributeurs Hélène Duparc Robert Puyal Yves Mermet

Photographes Cathy Dubuisson Yves Mermet

Traductions Graham Shaw

Secrétaire de rédaction Jean-Philippe Vennin

Création maquette Nicole Bousquet

Exécution maquette Nicole Bousquet

> Imprimeur Daddy Kate

Photo de couverture Mark Fagelson Photography



# ÉDITO

En 2024, BPM Group fête ses vingt ans. Que de chemin parcouru depuis le rachat de Mercedes-Benz VUL-VI en 2004! Je suis heureux et fier de cette réussite entrepreneuriale familiale qui place notre groupe comme un des leaders français de la distribution automotive. Cette progression constante et soutenue n'a été possible que grâce à l'implication des équipes sur le terrain comme au siège, à la mise en place d'un modèle de management moderne et, bien sûr, à votre confiance renouvelée, vous, nos fidèles clients. C'est vous qui êtes le moteur de notre croissance et qui nous donnez la volonté de toujours nous surpasser, en diversifiant notre offre pour rester au plus près de vos attentes, en étendant notre réseau pour nous rapprocher de vous. Et nous n'avons pas l'intention d'en rester là... La suite au prochain numéro!

En attendant, après notre virée transalpine dans l'édition précédente, je vous invite cette fois outre-Manche où se trouvent quelques marques mythiques que nous avons le bonheur de représenter. Modernes ou anciennes, les voitures au noble pedigree sont des icônes éternelles. Si la Jaguar Type E en est une des incarnations les plus fascinantes, un petit tour au Goodwood Revival nous sert sur différents plateaux l'incroyable exubérance de l'industrie automobile de l'après-guerre... Mais, avant ce grand saut en arrière à grande vitesse (les courses de Goodwood Revival sont les plus rapides du circuit Classic), vous verrez que les performances des toutes dernières Bentley GT Speed et Aston Martin Vantage nous promettent un présent qui chante!

In 2024, BPM Group celebrates its twentieth anniversary. We've come a very long way since taking over Mercedes-Benz VUL-VI back in 2004! I'm both delighted and proud of this entrepreneurial family success story, which has made our Group one of France's leading automotive distributors. This constant and sustained growth has only been possible thanks to the commitment of our teams in the field and at head office, the introduction of a modern management model and, of course, the renewed confidence of you, our loyal customers. It is you who are the driving force behind our growth and who give us the will to always excel, by diversifying our offer to maintain a position as close as possible to your expectations, and by extending our network to bring us closer to you. And we've got no intention of stopping there... More on that in the next issue!

In the meantime, following our transalpine trip in the previous issue, I invite you this time on a trip to the other side of the Channel, where you'll find some of the legendary brands that we're lucky enough to represent. Modern vehicles or those of yesteryear, cars with a noble pedigree are eternal icons. If the Jaguar E-Type is one of the most fascinating incarnations of this fact, a short trip to Goodwood Revival serves up the incredible exuberance of the post-war car industry on different platters...

But, before this great leap back in time at high speed (Goodwood Revival races are the fastest on the Classic circuit), you'll see that the performance of the very latest Bentley GT Speed and Aston Martin Vantage promises great things ahead of us!

Patrick Bornhauser

4 BPMEXCLUSIVE **OWNERS** BPMEXCLUSIVE **OWNERS** 5

## SOMMAIRE









## AKILLIS

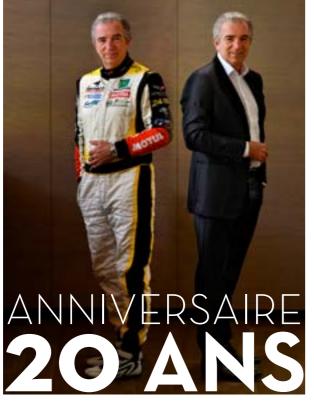
JOAILLERIE PARIS

















## **BPM GROUP** CHAMPION D'ENDURANCE

EN 2024, LE GROUPE BPM FÊTE SES VINGT ANS. VINGT ANNÉES DE PASSION, DE PARTAGE, D'ÉCOUTE, D'AMBITION ET D'ENGAGEMENT, VINGT ANNÉES QUI NOUS ONT MENÉS TOUJOURS PLUS LOIN, PLUS FORT, PLUS PRÈS DE VOUS, AVEC EN LIGNE DE MIRE, LA SATISFACTION DE CHACUN DE VOUS, NOS CLIENTS.

IN 2024, THE BPM GROUP CELEBRATES ITS TWENTIETH ANNIVERSARY. TWENTY YEARS OF PASSION, SHARING, LISTENING, AMBITION AND COMMITMENT; TWENTY YEARS THAT HAVE TAKEN US EVER FURTHER, MADE US EVER STRONGER, EVER CLOSER TO YOU, WITH OUR GOAL REMAINING THE SATISFACTION OF EACH AND EVERY ONE OF YOU. OUR CUSTOMERS.

L'entreprise portée par l'énergie de son fondateur, Patrick Bornhauser, et le dynamisme de ses équipes compte aujourd'hui 2 600 collaborateurs et 135 sites en France, en Suisse et à Monaco.

Parti de zéro, le groupe réalise en 2024 un chiffre d'affaires de 2 milliards d'euros.

Ayant commencé en 2004 par l'activité Camion, le groupe a largement diversifié ses activités depuis dans les secteurs de l'automobile, de la moto, du matériel de Travaux publics ou encore du matériel agricole, et d'autres projets arriveront bientôt.

#### NOUS SOMMES AUJOURD'HUI STRUCTURÉS AINSI

**BPM Cars** représente 13 marques de voitures particulières avec 51 sites en France et à Monaco.

BPM Switzerland représente depuis 2 ans le groupe en Suisse avec actuellement 5 concessions des marques Volvo et Challenger dans le canton de Vaud, et d'ici quelques mois, nous devrions accueillir plus de 11 nouvelles concessions en Suisse avec de nouvelles marques

BPM Exclusive est le pôle véhicules de prestige du groupe avec pas moins de 11 marques de supercars, hypercars, voitures d'exception et des concessions à Paris, Bordeaux, Toulouse et Monaco.

BPM Motorbike compte 9 concessions des marques Ducati et Indian Motorcycle dans le Centre et l'ouest de la France.

BPM Pro, c'est notre branche de véhicules professionnels à savoir les véhicules utilitaires et industriels des marques Mercedes-Benz, Iveco et Fiat Professional dans 31 concessions au total sur le territoire français.

BPM Agri est un domaine en pleine expansion au sein du groupe, avec aujourd'hui 18 concessions John Deere, et qui devrait s'accroitre sensiblement dans les semaines à venir avec 15 concessions supplémentaires.

**BPM Construction** propose une gamme de matériels pour les Travaux publics, la construction, l'industrie, le recyclage et la valorisation des déchets ; nous sommes implantés dans 6 grandes villes de l'ouest de la France avec la marque Komatsu.

Loin de s'essouffler, la croissance externe sur les trois dernières années a été particulièrement forte, sans pour autant perturber les équilibres fondamentaux, comme le reflète la progression constante des résultats.

Dans le contexte économique actuel complexe, marqué par les ruptures technologiques et les transformations des modes de distribution comme les évolutions réglementaires de toute la filière, une telle performance globale témoigne d'une gouvernance solide avec le soutien indéfectible de nos partenaires et surtout la participation de tous nos collaborateurs, ainsi que leur détermination à aller ensemble de l'avant.

Ce bel esprit d'équipe s'ancre dans notre démarche RSE qui s'applique aussi bien au quotidien que dans nos stratégies sur le long terme. Cette orientation vers un futur responsable fait partie de notre ADN. Notre ouverture sur la société civile se traduit aussi à travers les nombreuses actions menées par notre Fondation auprès des enfants malades ou en situation de handicap. Leur donner le sourire est une façon pour nous tous de surpasser nos

Après ces vingt premières années au chrono épatant, il ne nous reste plus qu'à reproduire l'exploit pour les vingt prochaines années. Comme pour une course d'endurance, tout est question de réglage et de trajectoire optimale, de pilotage millimétré avec une écurie motivée.

### **BPM** Cars 51 sites











### **BPM** Pro 31 sites



Kässbohrer

#### BPM Agri 18 sites







**BPM** Motorbike 9 sites



**BPM** Construction

6 sites

KOMATSU KIVERCO



**ƁPM** Switzerland 5 sites





and the dynamism of its teams, the company now has 2,600 employees and 135 sites across France, Switzerland and Monaco. Having started from scratch, the group in 2024 has

sales of €2 billion.

Driven by the energy of its founder, Patrick Bornhauser,

Beginning in 2004 with the Truck business, the group has since diversified its activities widely into the Automotive, Motorcycle, Heavy Plant Equipment and Agricultural Equipment sectors, and soon into other projects and new sectors.

#### **OUR CURRENT STRUCTURE IS AS FOLLOWS:**

BPM Cars represents 13 passenger car brands with 51 sites in France and Monaco.

**BPM Switzerland** has, for the past 2 years, represented the group in Switzerland with 5 dealerships for the Volvo and Challenger brands, in the canton of Vaud, and within a few months, we should welcome more than 11 new dealerships in Switzerland with new car brands. BPM Exclusive, the group's prestige vehicle division, counts no fewer than 11 brands of supercars, hypercars and exceptional vehicles, and dealerships in Paris, Bordeaux, Toulouse and Monaco.

**BPM Motorbike** has 9 Ducati and Indian Motorcycle dealerships in central and western France.

BPM Pro is our professional vehicle division, which sells Mercedes-Benz. Iveco and Fiat Professional commercial and industrial vehicles from 31 dealerships

**BPM Agri** is a fast-growing business within the Group, with 18 John Deere dealerships to date, and is set to expand significantly in the coming weeks with 15 additional concessions.

BPM Construction offers a range of equipment for public works and civil engineering, construction, industry, recycling and waste recovery, and we are present in 6 major towns in western France with the Komatsu brand.

Far from running out of steam, external growth over the last three years has been particularly strong, without upsetting the fundamental balance, as reflected in the steady rise in earnings.

In today's complex economic climate, marked by technological breakthroughs and transformations in distribution methods, as well as regulatory changes throughout the industry, an overall performance such as ours bears witness to solid governance, the unfailing support of our partners and, above all, the involvement of all our employees and their determination to forge ahead toaether.

This fine team spirit is anchored in our CSR approach, which is applied both on a day-to-day basis and in our long-term strategies. Focussing on a responsible future is part of our DNA. Our openness to society as a whole is also reflected in the many initiatives undertaken by our Foundation to help sick and disabled children. Giving them a smile is a way for all of us to surpass our

After these first twenty years of amazing times, all we have to do now is repeat the feat for the next twenty years. As in an endurance race, it's all a question of settings and optimum trajectory, meticulous driving and a motivated team.

8 BPM EXCLUSIVE OWNERS BPM EXCLUSIVE OWNERS 9

## MERCEDES-BENZ - BPM CARS BLOIS

#### DÉJEUNER BUSINESS À L'AÉRODROME DE BLOIS

Un déjeuner dans un cadre atypique ? Mercedes-Benz Blois et le Blois-Chambord Business Club ont convié 90 personnes à déjeuner dans le hangar de l'aérodrome de Blois, entourés d'avions et de la gamme Mercedes. L'occasion pour nos invités de découvrir la gamme sur la piste de l'aérodrome!

Lunch in an atypical setting? Mercedes-Benz Blois and the Blois-Chambord Business Club invited 90 guests to lunch in the hangar of the Blois airfield, surrounded by aircrafts and the Mercedes range. It made a great opportunity for our guests to discover the range on the airfield runway!







# MERCEDES-BENZ BPM CARS NANTES VIVE LA COURSE... HIPPIQUE

Le jeudi 4 juillet, les invités de Mercedes-Benz Nantes ont pu profiter d'une expérience exceptionnelle autour de l'univers hippique à l'hippodrome de Pornichet! Au programme de cet événement : visite des coulisses de l'hippodrome, découverte de toutes les activités qui composent la course hippique, initiation aux paris hippiques, immersion au cœur de la course...

On Thursday 4th July, guests from Mercedes-Benz Nantes enjoyed an exceptional experience in the world of horseracing at the Pornichet racecourse! The programme included a behind-the-scenes tour of the racecourse, an introduction to all the activities involved in horseracing, and an initiation in betting on horses. An immersion into the heart of racing...

# MERCEDES-BENZ BPM CARS BORDEAUX CAFÉ-BOUTIQUE MERCEDES-BENZ

Du 17 au 21 septembre, Mercedes-Benz Bordeaux a ouvert un café-boutique éphémère, Promenade Sainte-Catherine à Bordeaux. L'occasion de déguster des boissons chaudes & fraîches, ainsi que des pâtisseries. Tout au long de la semaine, nous avons récolté 1 O1O euros, l'ensemble des fonds ayant été reversés à l'association Princesse Manon dans le cadre de Septembre en Or.

From 17th to 21st September, Mercedes-Benz Bordeaux opened a temporary café-boutique at Promenade Sainte-Catherine in Bordeaux. It gave the opportunity to enjoy hot and cold drinks, as well as a selection of pastries. Over the course of the week, we raised €1,010, which was donated to the Princesse Manon childhood cancer charity as part of "Septembre en Or".





## MERCEDES-BENZ - BPM CARS BORDEAUX SOIRÉES SHE'S

Après une soirée She's en septembre autour de l'entreprenariat féminin, avec la présence de la fondatrice de « La Brigade de Mère-Grand », une seconde soirée automnale : Soirée She's - jeudi 12 octobre au Château Dauzac

Une belle soirée au château Dauzac organisée par Mercedes-Benz Bordeaux, mettant en avant et valeur l'entreprenariat au féminin. Une soirée 100 % femmes qui a permis à nos invitées de découvrir le parcours de trois entrepreneuses.

After a She's evening event in September focusing on female entrepreneurship, with the presence of the founder of "La Brigade de mère grand", there was a second autumn event:

She's Evening - Thursday 12 October at Château Dauzac

A wonderful evening event at Château Dauzac organised by Mercedes-Benz Bordeaux, highlighting and promoting female entrepreneurship. This 100 % women's evening gave our guests the opportunity to discover the paths followed by three female entrepreneurs.

### **BPM GROUP**

#### **OUVERTURE DE NOUVEAUX SHOWROOMS**

BPM Group a a récemment acquis Marcassus Sport, un acteur majeur dans le monde de l'automobile sportive et classique, et renforce ainsi son positionnement premium et luxe avec les marques Morgan, Dallara et Caterham. Cette acquisition lui offre deux nouveaux showrooms : un dans la métropole toulousaine au 26, avenue du Louron, ZA En Jacca, 31770 Colomiers, l'autre dans la métropole bordelaise au 40, impasse des Forgerons, 33127 Saint-Jean-d'Illac. Par ailleurs, une nouvelle concession Maserati, au 38, rue Jacques Prévert, 33700 Mérignac, vient rejoindre notre réseau BPM Exclusive.

BPM Group recently acquired Marcassus Sport, a major player in the world of sportscars and classic cars, thus strengthening its premium and luxury positioning with the Morgan, Dallara and Caterham brands. The acquisition gives the group two new showrooms, one in Toulouse at 26, avenue du Louron, ZA En Jacca, 31770 Colomiers, and the other in Bordeaux at 40, impasse des Forgerons, 33127 Saint-Jean-d'Illac. In addition, a new Maserati dealership, at 38, rue Jacques Prévert, 33700 Mérignac, has joined our BPM Exclusive network.



### **ROLLS-ROYCE MONACO**

Notre showroom de Monaco met en avant le modèle Spectre avec un expert produit et un pilote professionnel de l'usine. Au programme : expériences de conduite, soirée cocktail privée et exposition exceptionnelle de deux Spectre acheminées depuis le site de production Rolls-Royce à Münich - Spectre Prophecy et Spectre Crescendo -, ainsi que de notre Spectre électrique en devanture.

Our showroom in Monaco is showcasing the Spectre model with a product expert and a professional driver from the factory. The programme includes driving experiences, a private cocktail party and an exceptional display of two Spectre models shipped from the Rolls-Royce production site in Munich - the Spectre Prophecy and Spectre Crescendo - as well as our Spectre EV on show.

## FERRARI MONACO

Scuderia Monte-Carlo a organisé une soirée exclusive, le Cavallino Aperitivo, sur la plage du Larvotto, à la Rose des Vents. Ce moment convivial a rassemblé nos clients et amis dans une ambiance détendue sous un coucher de soleil radieux, marquant ainsi la rentrée. Cette soirée fut aussi l'occasion idéale de présenter un événement qui nous tient particulièrement à cœur et auquel nous participons : « The Crossing: Calvi - Monaco ».

Le Crossing est une traversée en *water bike* reliant Calvi, en Corse, à Monaco, sur plus de 180 km pour une traversé de 22 heures et 30 minutes. Cet exploit sportif majeur réunit tous les deux ans des équipes composées de sportifs d'élite – dont cette année, avec notre équipe, des pilotes Ferrari – qui repoussent leurs limites physiques pour une noble cause. En effet, ce défi a pour mission de sensibiliser et de soutenir les initiatives de la Fondation Princesse Charlène de Monaco, axées sur la sécurité aquatique et la prévention des noyades. Cette année, l'équipe de Scuderia Monte-Carlo a fièrement pris part à ce défi intense et a réalisé une belle performance en se classant 4e sur les cinq équipes engagées.

Le Crossing s'est conclu par un prestigieux d'îner au Palais Princier, où les athlètes ont été reçus par Leurs Altesses Sérénissimes le Prince Albert II et la Princesse Charlène de Monaco

Scuderia Monte-Carlo organised an exclusive evening, the Cavallino Aperitivo, on the Larvotto beach at the Rose des Vents. This convivial event brought together our clients and friends in a relaxed atmosphere, enjoying a radiant sunset at the approach of autumn. The evening was also an ideal opportunity to present an event that is particularly close to our hearts and in which we are participating: "The Crossing: Calvi - Monaco".

The Crossing is a water bike crossing between Calvi, in Corsica, and Monaco, covering more than 180 km and taking 22 hours and 30 minutes to complete. Every two years, this major sporting feat brings together teams of elite sportsmen



and women – including, this year with our team, Ferrari drivers – who push their physical limits for a noble cause. The aim of the challenge is to raise awareness and support the Princess Charlène of Monaco Foundation's initiatives in the field of water safety and drowning prevention. This year, the Scuderia Monte-Carlo team proudly took part in this intense challenge, putting in a fine performance to come fourth out of the five teams taking part. The Crossing concluded with a prestigious dinner at the Prince's Palace, where the athletes were received by Their Serene Highnesses Prince Albert II and Princess Charlène of Monaco.

10 BPMEXCLUSIVE OWNERS 11



#### **ASTON MARTIN PARIS GOLF CUP ASTON MARTIN PARIS**

#### Deauville, le 6 juillet

Organisée par Aston Martin Paris / Morgan Paris, cette rencontre golfique a rassemblé 120 participants sur le beau parcours de golf. Outre le plaisir de la compétition, les joueurs ont pu remporter de nombreux lots Aston Martin, ainsi que des bons pour des pantalons et chemises sur mesure de notre partenaire couturier, John Haston.

#### Deauville, 6th July

Organised by Aston Martin Paris / Morgan Paris, this event brought together 120 golfers on the beautiful course. As well as enjoying the competition, the players were able to win a number of Aston Martin prizes, as well as vouchers for made-to-measure trousers and shirts from our fashion partner, John

#### **ASTON MARTIN PARIS**

#### LANCEMENT DU PARTENARIAT AVEC SUMER VAULT

Aston Martin Paris vient de conclure un accord avec Sumer Vault, conciergerie et centre de remisage haut de gamme située dans le 15e arrondissement de Paris. Il propose une gamme complète de services, tels que la conciergerie, l'entretien, le spa automobile et le detailing, la pose de film de protection carrosserie (PPF), ainsi qu'un espace détente et une salle de réunion. Découvrez l'excellence et la sécurité inégalée grâce à ce centre dédié aux véhicules de prestige.

Aston Martin Paris has signed an agreement with Sumer Vault, a high-end concierge and storage centre located in the 15th Arrondissement of Paris. It offers a full range of services, including concierge services, maintenance, car spa and detailing, body protection (paint protection film - PPF), as well as a relaxation area and a meeting room. Discover excellence and unrivalled safety at this centre dedicated to prestige



#### **ASTON MARTIN PARIS RALLYE DE GAYDON**

#### Du 9 au 12 octobre

Dix équipages étaient engagés pour suivre un programme incluant la visite des trois usines Aston Martin (usine de production à Gaydon, usine de F1 à Silverstone et usine Heritage à Newport Pagnell), ainsi qu'une visite et une soirée de gala à Londres. Si vous n'avez pu vivre cette formidable virée dans les coulisses d'Aston Martin, une seconde édition du Rallye de Gaydon est prévue pour fin mars, début avril (date à confirmer).

#### From 9th to 12th October

Ten crews entered with a programme including visits to the three Aston Martin factories (production plant at Gaydon, F1 plant at Silverstone and Heritage plant at Newport Pagnell), as well as tours and a gala evening in London. If you weren't able to experience this fantastic behind-the-scenes look at Aston





#### **ASTON MARTIN MONACO** L'ASTON MARTIN VALIANT PRÉSENTÉE À MONACO

Le 26 septembre dernier, Aston Martin Monaco présentait l'Aston Martin Valiant lors d'un dîner assis organisé dans le showroom. Une quinzaine d'invités ont ainsi pu découvrir cet incroyable modèle limité à seulement 38 exemplaires. Fernando Alonso, qui a collaboré avec Aston Martin sur le projet, est venu en personne présenter la voiture. Dotée d'un moteur V12 de 745 chevaux couplé à une boîte de vitesses manuelle, la Valiant s'inscrit dans la lignée de la Victor et de la Valour, avec un design encore plus extrême.

On 26th September, Aston Martin Monaco presented the Aston Martin Valiant at a sit-down dinner held in the showroom. Around fifteen guests were able to discover this incredible model, limited to just 38 examples. Fernando Alonso, who collaborated with Aston Martin on the project, came in person to present the car. Featuring a 745bhp V12 engine coupled to a manual gearbox, the Valiant follows in the footsteps of the Victor and Valour, with an even more extreme design.



#### **ASTON MARTIN MONACO** ÉVÉNEMENT YACHTING À BEAULIEU AVEC PRESTIGE YACHT

Aston Martin Monaco a terminé le mois d'août avec trois belles journées d'essais sur le port de Beaulieu. En partenariat avec la société Prestige Yachts, les clients ont eu l'opportunité non seulement d'essayer les derniers modèles de la gamme Aston Martin (Vantage, DB12 et DBX707), mais également de s'offrir une virée en mer sur l'un des superbes yachts et catamarans de la gamme Prestige Yachts.

Aston Martin Monaco ended the month of August with three great days of testing at the port of Beaulieu. In partnership with Prestige Yachts, customers had the opportunity not only to try out the latest models in the Aston Martin range (Vantage, DB12 and DBX707), but also to enjoy a trip out to sea on one of the superb yachts and catamarans from the Prestige Yachts range.

## **McLAREN** MONACO & CMB GOLF CUP

Le 13 septembre dernier, McLaren Monaco participait à la compétition de golf organisée par la banque CMB au Royal Mougins Golf. L'une des équipes était ainsi composée de clients McLaren, accompagnés du staff de la concession. Pour l'occasion, deux modèles phares de la gamme étaient présents sur place : la McLaren Artura Spider (V6 Hybride) et la McLaren GTS.

On 13th September, McLaren Monaco took part in the golf competition organised by the CMB bank at Royal Mougins Golf Club. One of the teams was made up of McLaren customers, accompanied by dealership staff. Two flagship models from the range were present for the occasion: the McLaren Artura Spider (V6 Hybrid) and the McLaren GTS.





#### **ASTON MARTIN & McLAREN MONACO** LEUR GAMME À L'ESSAI

Les 10 et 11 septembre derniers, deux journées d'essais ont été organisées au départ de l'hôtel Monte-Carlo Bay, D'abord par Aston Martin Monaco, qui faisait essayer la nouvelle Vantage, la DB12 et le DBX707 restylé avec le nouvel intérieur : puis McLaren Monaco, avec la nouvelle 750S ainsi que l'Artura Spider. Pour essayer l'un de ces modèles en Principauté, contactez les concessions suivantes :

Aston Martin Monaco (Alexandre NEU - Sales Manager) : +377 97 97 86 50 McLaren Monaco (Ruben Amouyal - Sales Executive): +377 93 25 69 99

On 10th and 11th September, two days of testing were organised from the Monte-Carlo Bay hotel. The first was hosted by Aston Martin Monaco, which offered test drives of the new Vantage, the DB12 and the restyled DBX707 with its new interior, followed by McLaren Monaco with the new 750S and the Artura Spider. To test drive one of these models in the Principality, contact the following dealerships:

Aston Martin Monaco (Alexandre NEU - Sales Manager): +377 97 97 86 50 McLaren Monaco (Ruben Amouyal - Sales Executive): +377 93 25 69 99

12 BPM EXCLUSIVE OWNERS





#### ITINÉRAIRE DE MONACO AU COL DE LA BONETTE

ENVIRON 300KM (A/R) SORTIE À LA JOURNÉE : 7/8 H ARRÊTS COMPRIS NIVEAU DE DIFFICULTÉ : INTERMÉDIAIRE PÉRIODE À PRIVILÉGIER : MAI À SEPTEMBRE (LA ROUTE ÉTANT FERMÉE EN DEHORS DE CETTE PÉRIODE)

e road trip démarre au cœur de Monaco. Le Grenadier, à l'allure robuste et au design fonctionnel, tranche avec l'élégance superlative de la Principauté, mais c'est ici que son véritable potentiel va se dévoiler. Sortir de Monaco signifie quitter le confort des routes côtières pour entrer progressivement dans le relief plus accidenté de l'arrière-pays niçois. La route serpente à travers les villages perchés, et, dès les premiers kilomètres, l'Ineos Grenadier montre son agilité. Malgré son gabarit imposant, il est étonnamment maniable sur les routes étroites et sinueuses de la Moyenne Corniche.

Après Nice, nous nous enfonçons dans les montagnes. Les paysages se transforment radicalement : des forêts de pins aux prairies alpines, en passant par des cascades et des lacs glaciaires. Le Grenadier, équipé de son moteur six cylindres turbo de 3.0 litres, avale sans effort les dénivelés. Sa suspension tout-terrain se montre implacable, offrant un confort inattendu même sur les tronçons les plus accidentés.

Après une halte dans le village montagnard de Saint-Martin-Vésubie, la route devient encore plus exigeante. Les virages en épingle se succèdent et offrent des vues à couper le souffle. À bord du Grenadier, le silence du moteur et la stabilité du châssis font oublier la rudesse du terrain. En approchant du sommet du col de la Bonette, l'isolement est total. Le Grenadier gravit sans sourciller les derniers kilomètres, où l'asphalte cède parfois la place à des zones plus rocailleuses.

C'est dans ce type de conditions que l'on apprécie pleinement les capacités tout-terrain de ce 4x4 : ses angles d'attaque et de fuite, ainsi que son système de transmission intégrale, le rendent aussi à l'aise dans ce milieu montagneux qu'en pleine savane. Au sommet, la récompense est immédiate : un panorama spectaculaire sur les Alpes du Sud.

#### ITINERARY FROM MONACO TO THE COL DE LA BONETTE

AROUND 300KM (ROUND TRIP)
A 7- TO 8-HOUR DAY TRIP INCLUDING STOPS
LEVEL OF DIFFICULTY: INTERMEDIATE
PERIOD: MAY TO SEPTEMBER (THE ROAD IS CLOSED OUTSIDE THIS
PERIOD)

The road trip starts in the heart of Monaco. The Grenadier, with its rugged looks and functional design, contrasts with the superlative elegance of the Principality, but here is where its true potential will be revealed. Leaving Monaco means leaving the comfort of the sweeping coastal roads and gradually joining the more rugged terrain of the Nice hinterland. The road winds its way through hilltop villages, and from the first few kilometres, the Ineos Grenadier shows off its agility. Despite its imposing size, it is surprisingly manoeuvrable on the narrow, winding roads of the Moyenne Corniche.

Leaving Nice behind, we head deep into the mountains. The landscape changes dramatically, from pine forests to alpine meadows, waterfalls and glacial lakes. The Grenadier, with its six-cylinder, 3.O-litre turbocharged engine, swallows the gradients effortlessly. Its off-road suspension is steadfast, offering unexpected comfort even on the roughest stretches.

After a stop in the mountain village of Saint-Martin-Vésubie, the road becomes even more demanding, with one hairpin bend after another offering breathtaking views. Aboard the Grenadier, the quietness of the engine and the stability of the chassis lead you to forget the harshness of the terrain. Approaching the summit of the Col de la Bonette, the isolation is total. The Grenadier climbs the last few kilometres without batting an eyelid, where the asphalt sometimes gives way to rocky areas.

It's in conditions like these that the off-road capabilities of this 4x4 can be fully appreciated: its approach and departure angles, as well as its all-wheel drive system, make it just as at home in this mountainous environment as it is in the savannah. At the top, the reward is immediate: a spectacular panorama across the Southern Alps.



Ce road trip de Monaco au col de la Bonette est plus qu'un simple trajet en voiture. C'est une immersion dans les paysages contrastés de la région, un test pour tout 4x4 digne de ce nom, et un véritable défi pour l'aventurier moderne. Avec l'Ineos Grenadier, chaque virage et chaque pente deviennent une opportunité de savourer pleinement la conduite et la beauté des montagnes. Le véhicule n'a jamais été pris en défaut, offrant une sérénité rare dans un cadre sauvage et grandiose.

En conclusion, ce voyage est la preuve que l'Ineos Grenadier n'est pas qu'un simple véhicule. C'est un compagnon d'aventure, taillé pour les routes les plus imprévisibles. Dans l'écrin doré de l'été indien, entre mer et montagnes, il a su montrer qu'il est prêt à affronter n'importe quel défi, même celui des plus hauts sommets d'Europe.





The road trip from Monaco to the Col de la Bonette is more than just a drive. It's an immersion in the region's contrasting landscapes, a test for any 4x4 worthy of the name, and a real challenge for the modern adventurer. With the lneos Grenadier, every bend and slope become an opportunity to fully savour the drive and the beauty of the mountains. The vehicle never skipped a beat, offering a rare serenity in a wild and grandiose setting. In conclusion, this trip is proof that the lneos Grenadier is more than just a vehicle. It's an adventure companion, made for the most unpredictable roads. In the golden setting of the Indian summer, between sea and mountains, it showed that it is ready to take on any challenge, even among the highest peaks in Europe.







# LATEST MODELS Elegance and power









## MORGAN

## MIDSUMMER PININFARINA

Une Morgan réinterprétée par Pininfarina ? Blasphème, sacrilège ! Imaginez la Tour Eiffel revue par Philippe Starck, la Joconde colorisée par Andy Warhol! Une Morgan, ce piège temporel, cet arrêt sur images dans les Années 1950... Mais rassurez-vous, les deux protagonistes sont consentants et adultes. Plus que centenaires, même. Pour Morgan,

c'est l'occasion de montrer tout ce qu'une Morgan peut être de plus. Pour Pininfarina, c'est le plaisir d'imprimer sa marque sur cet archétype de l'automobile plaisir.

La calandre, la ligne sont toujours là. Les vieux gimmicks, les louvres de capot, les feux pédonculés, les saute-vent sont toujours là mais tout neufs. Et la structure bois, qui s'affiche enfin, résout du même coup le problème des portes échancrées : on en a toujours le dessin mais plus les courants d'air vicieux. L'éternelle silhouette

est toujours là, dans une robe neuve et qui lui va bien. Et ce nom de Midsummer! Le plus beau moment de l'année, le plus bel âge de la vie, débarrassé de l'envie d'être quelqu'un d'autre et toujours prêt à de nouveaux voyages.

La Midsummer sera peut-être conspuée par les intégristes du club Morgan, mais nous, pour tout dire, on aimerait bien attraper l'un des 50 exemplaires.

A Morgan reinterpreted by Pininfarina? Blasphemy, surely. Sacrilege! Imagine the Eiffel Tower revisited by Philippe Starck, the Mona Lisa remastered by Andy Warhol! A Morgan, this time trap, this freeze frame in the 1950s... But rest assured, the two protagonists are both consenting adults. More than a hundred years old, in fact. For Morgan, it's an

opportunity to show what else a Morgan can be. For Pininfarina, it's a chance to have its say on this archetypal pleasure car.

The grille and the lines are still there. The old gimmicks, the bonnet louvres, the pedunculated lights, the windscreens, they're all still there but are all new. And the wood structure, which is finally on show, solves the problem of the notched doors at the same time: the design is still there, but those vicious draughts are no

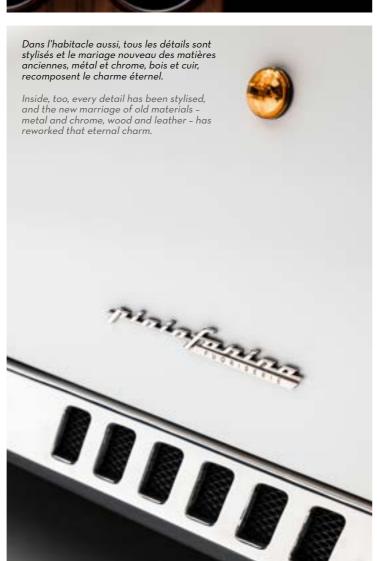
more. The eternal silhouette is still there, in a new outfit that suits it well. And the name Midsummer! The most beautiful time of the year, the most beautiful age of life, free of the desire to be someone else and always ready for new journeys.

The Midsummer may be reviled by the Morgan club's die-hard fundamentalists, but on or side, we'd really like to get our hands on one of the 5O examples.













# Pièce maîtresse de cette mise à jour, la calandre Pantheon illuminée. C'est la première fois que le Cullinan en est doté. La forme dorique traditionnelle est encore rafraîchie avec un bord d'attaque plus bas. The centrepiece of this update is the illuminated Pantheon grille. This is the first time the Cullinan has been provisioned with one. The traditional Doric shape is further refreshed with a lowered leading edge. 22 BPM EXCLUSIVE OWNERS

## ROLLS-ROYCE CULLINAN SERIES 2

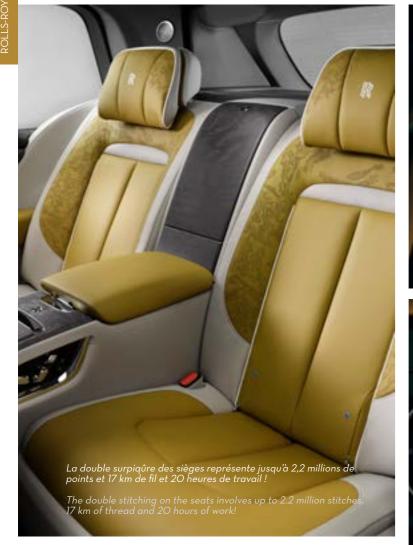
## PLUS QUE PARFAIT

APRÈS SIX ANNÉES EN TÊTE DES VENTES DE LA MARQUE, LE CULLINAN SERIES 2 ÉVOLUE VERS UNE VERSION ENCORE PLUS AUDACIEUSE ET RAFFINÉE TOUT EN CONSERVANT SA FORMIDABLE MOTORISATION: LE V12 BITURBO DE 6,75L DÉVELOPPANT 571 CH ET 850 NM.

Lignes simples, surfaces monolithiques, proportions généreuses et nouveaux détails de finition qui subliment le tout : phares soulignés d'une signature LED verticale, calandre Pantheon illuminée, échappement rehaussé d'un contour en acier inoxydable finition miroir, roues de 23 pouces aux hypnotiques jantes à sept rayons facettés, robe Emperador Truffle, intérieur Bespoke Crystal Over effet neige au soleil, panneau de verre rétro-éclairé, système d'exploitation avancé Spirit, application privée de Rolls-Royce Whispers, sellerie en tissu végétal à base de bambou, Duality Twill, finition Perforation placée, figurine Spirit of Ecstasy dans un écrin... Du grand art millimétré signé Rolls-Royce!

AFTER SIX YEARS AT THE TOP OF THE BRAND'S SALES CHARTS, THE CULLINAN SERIES 2 IS EVOLVING INTO AN EVEN BOLDER AND MORE REFINED VERSION, WHILE RETAINING ITS FORMIDABLE DRIVETRAIN: THE TWIN-TURBO 6.75-LITRE V12 DEVELOPING 571 BHP AND 850 NM.

Simple lines, monolithic surfaces, generous proportions and new finishing details that enhance the whole: headlamps highlighted by a vertical LED signature, illuminated Pantheon grille, exhaust system enhanced by a mirror-finish stainless steel surround, 23-inch wheels with hypnotic seven-spoke faceted rims, Emperador Truffle dress, Bespoke Crystal Over interior with snow-in-the-sun effect, backlit glass panel, Spirit advanced operating system, Rolls-Royce Whispers private members application, bamboo-based plant fabric upholstery, Duality Twill, Perforation placed finish, Spirit of Ecstasy figurine in a cabinet... Great millimetre-precision art from Rolls-Royce!













Boîte de vitesses/Gearbox Puissance/Power Couple/Torque O à 100 km/h	V12 biturbo de 6,75l automatique ZF à 8 rap 563 ch à 5 000 tr/mn 850 Nm 5,3 secondes 250 km/h
	250 KIII/II























#### DRESS CODE DE RIGUEUR

Pour ce qui est du respect des traditions, l'esthétique globale qui fait son fort caractère et son identité comparable à nulle autre demeure, et c'est bien ainsi.

Tout au plus, dans sa 22° année, la belle aura-t-elle connu un léger lifting des faces avant et arrière. De quoi plisser les yeux un peu plus et se voir retirer la petite double optique au bout des ailes avant pour prolonger le regard d'un long trait de lumière. La calandre béante traduit l'appétit et le besoin de respirer de la bête qui sommeille en elle.

Sa ligne de grand coupé luxueux aux formes généreuses ne peut trahir ses origines de haute lignée et un certain cousinage, mais l'opulente aristocrate qui avoisine les 2,5 tonnes a fait une cure de stéroïde pour muter en Muscle Car, certes sauce british à la menthe ou plutôt Tourmaline Green dans le cas présent de cette First Edition à l'essai. Reconnaissons qu'elle impressionne par ce mix d'élégance, de distinction et de brutalité. Une chose est sûre, elle conserve tout son sex-appeal.

#### SO MANY WATTS!

De l'audace, Bentley n'en a jamais manqué, le fait d'avoir placé un puissant W12 au son caverneux dans la précédente génération en attestait déjà. Pour cette nouvelle Continental GT Speed, il fallait que le rêve compose avec la réalité du temps présent et de la décarbonation. Nous sommes de plus en plus nombreux à devoir partager l'air que l'on respire sur terre et vous êtes de plus en plus nombreux à vouloir rouler en Continental GT. Alors, Bentley a dû consentir à troquer le W12 contre une motorisation hybride. Mais fallait-il pour autant se résigner à consentir quelques chevaux au passage? Bien sûr que non, bien au contraire. Pour rester insolent jusqu'au bout des soupapes, on lui a ajouté une bonne louche de puissance : 20 % et une bonne rasade de couple : plus 11 %. Avec ce nouveau V8 4 litres accouplé à une bonne fée, on totalise 782 ch, dont 188 sont délivrés par le moteur électrique, et un couple tout aussi colossal avec pas moins de 1000 Nm (800 Nm dès 1000 tr/m)! Voilà de quoi mériter l'appellation Speed en avalant le 0 à 100 km/h en 3,2 secondes et atteindre 335 km/h. Enfin, la Continental GT Speed peut désormais flâner en ville sans une particule d'émission et dans le plus grand silence.

L'habitacle est travaillé à la main et chaque composant revêtu de cuir est cousu manuellement par des artisans hautement qualifiés, des sièges aux panneaux de portières, en passant par le levier de vitesses et le volant.

Le support de recharge Bentley permet de recharger totalement le véhicule à domicile en seulement deux heures et 45 minutes. Le service Electric Recharge, accessible via l'application My Bentley ou le système de navigation de la voiture, vous permet de trouver les stations de recharge publiques les plus proches pendant vos trajets.

The upholstery is hand-worked and every leather-covered component is handstitched by highly skilled craftsmen, from the seats to the door panels, gear lever and steering wheel.

The Bentley Charging Stand allows the car to be fully charged at home in just two hours and 45 minutes. The Electric Recharge service, accessible via the My Bentley app or the car's navigation system, allows you to find the nearest public charging stations during your journey.

#### A STRICT DRESS CODE

As far as respect for tradition is concerned, the overall aesthetic that gives the Bentley its strong character and unique identity remains, and that's just as well.

At the very most, in its 22nd year, the car will have undergone a slight facelift to the front and rear. The eyes now squint a little more, and the small double headlamp at the end of the front wings has been removed to extend the gaze with one long line of light. The front grille remains wide open, reflecting the appetite and need to breathe of the beast within.

Its large, generously-shaped, luxurious coupé styling cannot betray its pedigree or its cousins, but this opulent aristocrat, weighing in at around 2.5 tonnes, has been on a course of steroids to become a Muscle Car, albeit with British mint sauce, or rather Tourmaline Green in the case of this First Edition. Admittedly, it impresses with its blend of elegance, distinction and brutality. One thing's for sure, it retains all its sex appeal.

#### SO MANY WATTS!

Bentley has never been short of daring, as demonstrated by the fact that the previous generation was fitted with a powerful, cavernous-sounding W12. For this new Continental GT Speed, the dream had to be combined with the reality of the present day and decarbonisation. More and more of us have to share the air we breathe on earth, and more and more of you want to drive a Continental GT. So Bentley had to agree to swap the W12 for a hybrid engine. But did that mean giving up a few horsepower in the process? Of course not, on the contrary. To keep up the cheeky attitude all the way to the valves, they've added a dollop of power (20%) and a hefty dose of torque (11%). With this new 4-litre V8 having been visited by the fairy godmother, we have a total of 782 bhp, of which 188 is delivered by the electric motor, and an equally colossal torque of no less than 1,000 Nm (800 Nm from 1,000 rpm)! Enough to earn it the Speed label, with a O-100 kph time of 3.2 seconds and a top speed of 335 kph. Last but not least, the Continental GT Speed can now cruise around town without a single emission and in complete silence.

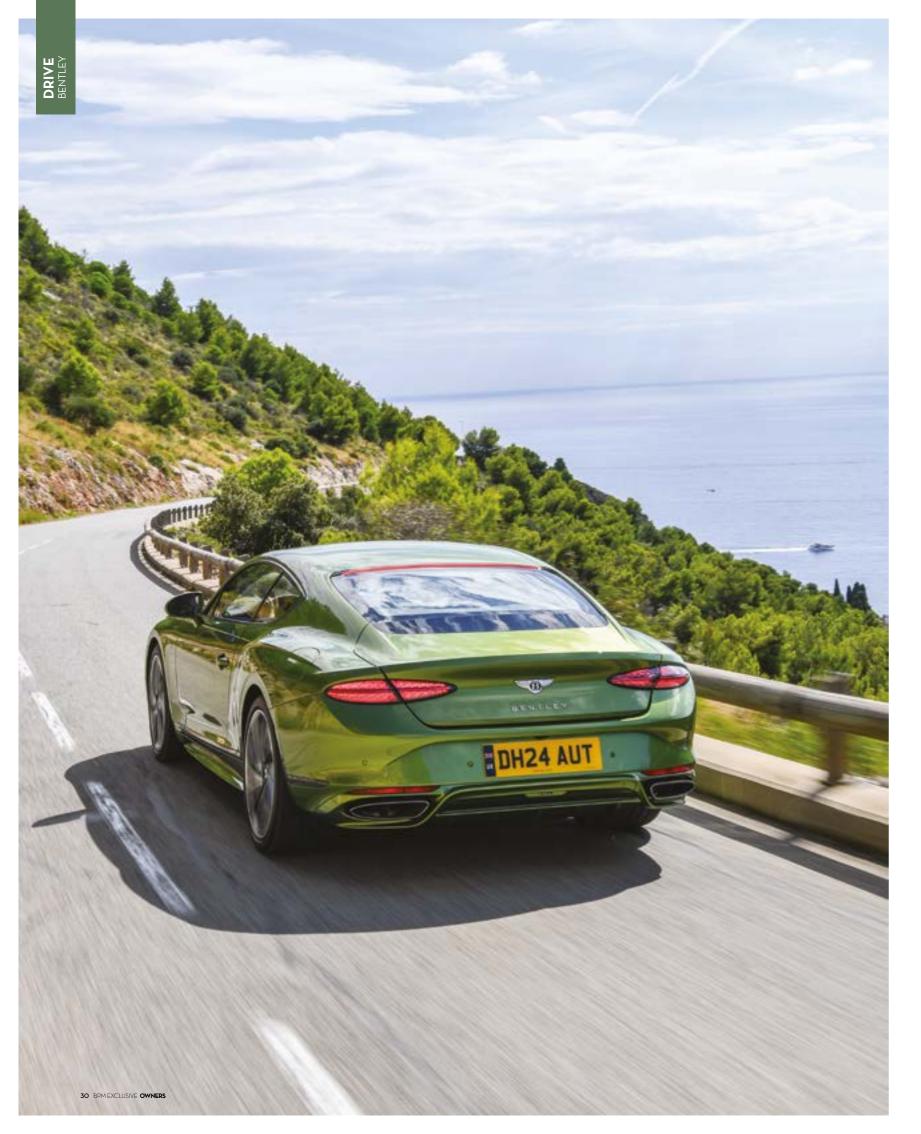
## BENEATH THE ALUMINIUM AND COMPOSITE SKIN, ELECTRONIC STRENGTHS

There's more to this Continental GT Speed than just its power.

To optimise weight distribution and lower the centre of gravity, the batteries have been placed under the boot floor, while the engine is positioned low and behind the front axle. This brings the weight distribution closer to the ideal 50/50

Active all-wheel drive with torque vectoring, four-wheel steering, an electronic limited-slip differential, active roll control and new advanced dual-valve dampers... The Crewe engineers have pulled out all the stops to create the most dynamic Bentley ever. We were able to get a glimpse of the efficiency of all these innovations during our many climbs and descents in the twists and turns between the Corniche of Cap d'Ail and the Col de la Madone.

The new Continental GT Speed demonstrates handling and agility of the highest order, all in a comfort worthy of the finest limousines!











Avant de mettre le moteur en marche, vous ne verrez qu'une section de placage intégrée à la planche de bord. Au démarrage, ce panneau pivote et l'écran tactile haute définition apparaît pour vous permettre de profiter de tout l'éventail des technologies d'infodivertissement. Il est équipé d'un capteur de proximité qui allume les commandes à l'écran lorsque vous approchez votre main.

L'écran rotatif Bentley - Digital detox. Appuyez sur le bouton « Screen » pour faire pivoter l'écran une nouvelle fois et laisser place à une portion de placage assortie à la planche de bord et accueillant trois cadrans analogiques avec leurs cuvelages chromés polis.

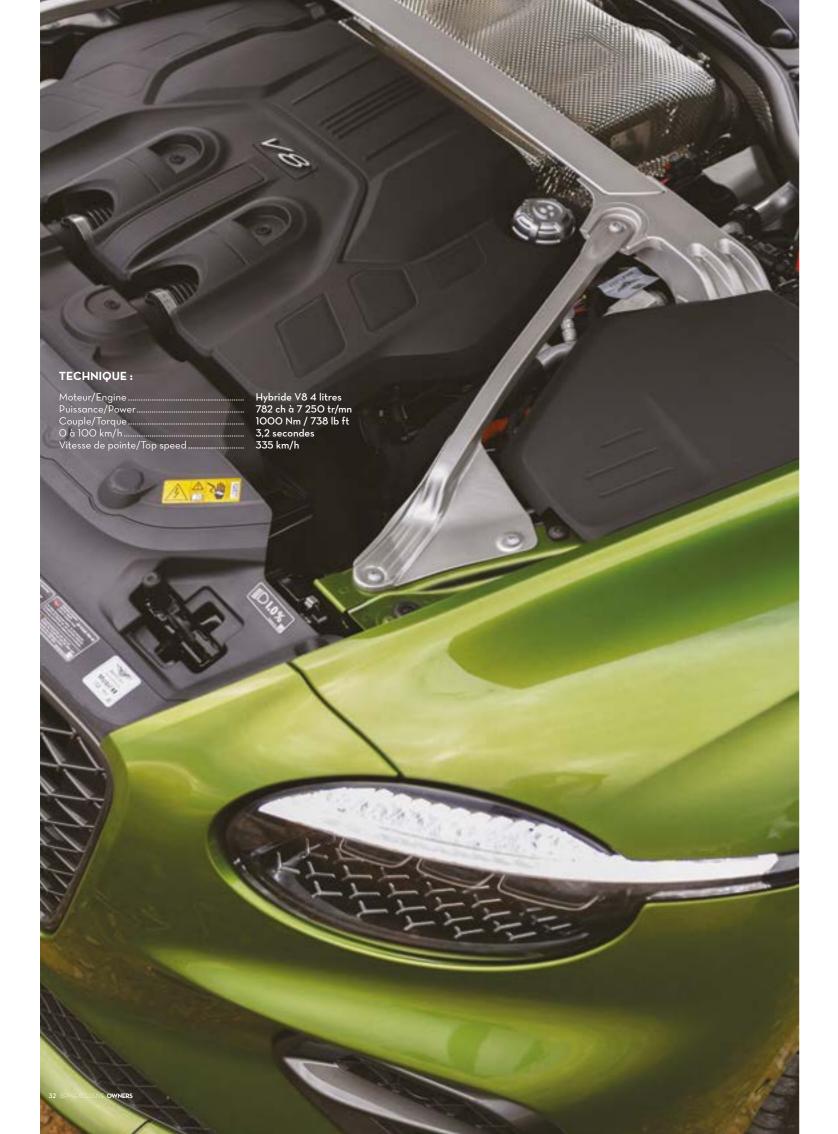
Un nouveau système de climatisation améliore la qualité de l'air dans l'habitacle et réduit le nombre de particules PM2,5 nocives. Le nouveau système surveille l'atmosphère à l'intérieur et à l'extérieur de la voiture et filtre les polluants.

Before you start the engine, all you'll see is a section of veneer built into the dashboard. On start-up, this panel swivels and the high-definition touchscreen appears, allowing you to enjoy the full range of infotainment technologies. It's equipped with a proximity sensor that switches on the on-screen controls as your hand nears.

The Bentley rotating screen - Digital detox. Press the "Screen" button to rotate the display once more and make way for a section of veneer matching the dashboard and housing three analogue dials with polished chrome casings.

A new air conditioning system improves cabin air quality and reduces the number of harmful PM2.5 particles. The new system monitors the atmosphere inside and outside the car and filters out pollutants.





#### SOUS LA ROBE D'ALUMINIUM, DES ATOUTS ÉLECTRONIQUES

Cette Continental GT Speed ne se résume pas à sa seule puissance. Pour optimiser la répartition du poids et abaisser le centre de gravité, on a glissé les batteries sous le plancher du coffre, tandis que le moteur est placé bas et derrière l'essieu avant. La répartition des masses se rapproche ainsi de l'idéal 50/50.

Une transmission intégrale active avec vectorisation du couple, quatre roues directrices, un différentiel à glissement limité électronique, un contrôle antiroulis actif et de nouveaux amortisseurs avancés à double valve... les ingénieurs de Crewe n'ont pas fait dans la demi-mesure pour nous concevoir la Bentley la plus dynamique jamais produite. Nous avons pu avoir un aperçu de l'efficience de toutes ces innovations lors de nos multiples ascensions et descentes dans les lacets entre la corniche du cap d'Ail et le col de la Madone.

La nouvelle Continental GT Speed démontre une maniabilité et une agilité du plus haut niveau, le tout dans un confort digne des plus belles limousines! L'option *lift*, qui vous fait aborder sans appréhension les zones non carrossées, s'est avérée fort appréciable, pour ne pas dire essentielle sur ce grand coupé posé au plus près du sol sur ses immenses jantes de 22 pouces.

#### UN JEU D'ENFANT

Se glisser au volant est un plaisir qui peut se teinter d'appréhension avec une auto de ce gabarit, surtout quand il s'agit de vous extraire d'une étroite zone de parking. Heureusement, la nouvelle vision panoramique 3D vous permet de choisir le meilleur angle de vue et affiche une représentation des abords du véhicule. Par ailleurs, Bentley a doté sa Continental GT Speed d'un système d'assistance au conducteur ultrasophistiqué. La nouvelle fonction d'aide active au stationnement peut identifier une place avant de prendre le contrôle et garer votre véhicule.

Mieux encore, si la place est si étroite que vous pourriez rencontrer quelques difficultés à vous extraire de votre voiture, vous pouvez recourir à l'aide au stationnement à distance « My Bentley ». Vous sortez alors de la voiture et appuyez sur le bouton dans l'application préalablement installée sur votre smartphone pour activer le stationnement à distance. La Bentley se meut alors électriquement, en silence, jusqu'à son point d'arrivée. Vous voilà plongé dans une séquence de *Tomorrow Never Dies* aux côtés de Pierce Brosnan, si vous avez la référence...

#### **EN CONCLUSION**

Cette nouvelle combinaison de motorisation hybride et des nombreuses solutions techniques mises en œuvre pour permettre d'en tirer la quintessence est une réussite absolue. Des performances en progression obtenues sans rien concéder au confort légendaire qui distingue les Bentley de tout autre GT, une facilité de conduite déconcertante et, *cherry on the cake*, tout le charme de l'exclusivité en plus.





Notre CONTINENTAL GT SPEED First Edition est dotée du système audio premium Naim for Bentley incluant 18 haut-parleurs distincts, chacun comprenant son amplification pour une puissance incroyable de 2 200 watts complétés par deux unités à technologie active de basses intégrées aux sièges avant. Option pour mélomane exigeant.

Our CONTINENTAL GT SPEED First Edition features the premium Naim for Bentley audio system with 18 separate speakers, each with its own amplification for an incredible 2,200 watts of sound, complemented by two active bass technology units integrated into the front seats. An option for the discerning music lover

The lift option, which allows you to tackle unsurfaced areas without apprehension, proved highly appreciable, not to say essential on this large coupé that's set as close to the ground as possible on its huge 22-inch wheels.

#### CHILD'S PLAY

Slipping behind the wheel is a pleasure that can be tinged with apprehension with a car of this size, especially when it comes to extracting yourself from a narrow parking spot. Fortunately, the new 3D panoramic view lets you choose the best viewing angle and display a representation of the vehicle's surroundings. Bentley has also equipped its Continental GT Speed with a highly sophisticated driver assistance system. The new Active Park Assist function can identify a parking space before taking control to park your vehicle.

Better still, if the space is so tight that you'd have difficulty getting out of your car, you can use "My Bentley" remote parking assistance. Simply get out of the car and press the button on the app installed on your smartphone to activate remote parking. The Bentley moves electrically and silently to its destination. Here we are, plunged into a sequence from *Tomorrow Never Dies* alongside Pierce Brosnan, if you can recall the scene...

#### IN CONCLUSION

This new combination of a hybrid powertrain and the many technical solutions implemented to get the very best out of it is an absolute success. It delivers improved performance without sacrificing any of the legendary comfort that sets Bentleys apart from all other GT cars. It's disconcertingly easy to drive and, the cherry on the cake, it has all the charm of exclusivity.







#### **HIGH-TECH ET FAIT MAIN**

Les Bentley ne sont pas des voitures comme les autres. Leurs performances, leur caractère, leur beauté les distinguent. Elles offrent aussi des possibilités de personnalisation extrêmement étendues. Pour que votre Bentley ne soit pas une Bentley comme les autres...

Choisir les détails de sa voiture, n'importe quelle marque vous le propose, pas toujours avec le meilleur goût. Chez Bentley, et avec le concours du département Mulliner, le goût est forcément bon puisque c'est le vôtre. Une courte palette est d'abord proposée – les « suggestions » Bentley –, puis elle s'étend très largement (une bonne soixantaine de nuances!) et enfin, il est possible de composer sa propre couleur, à partir d'un échantillon que l'on apporte ou bien après une discussion avec les experts du département Mulliner qui doivent aussi avoir leur rêve secret quant à la Bentley parfaite!

Mais la couleur n'est pas tout et les peausseries, les boiseries, les options font déjà grimper, avec le nuancier « de série », le nombre de variantes au-dessus... du milliard! De quoi rendre très improbable de se tromper de Bentley, même devant un palace.

Une telle diversité interdit toute standardisation et implique la réalisation à la main de nombreuses parties de la voiture, dans l'habitacle notamment. Chaque collaborateur développe un savoir-faire spécifique qui contribue à l'excellence d'un résultat global, exactement à l'opposé du pragmatisme désincarné du taylorisme. Maintenir à travers chaque geste un très haut niveau de qualité, c'est un travail de chaque jour, exigé et certifié par le label Bentley.

TEXTE ROBERT PUYAL - PHOTOS DR

#### HIGH-TECH AND HAND-MADE

Bentleys aren't like other cars. Their performance, character and beauty set them apart. They also offer extremely extensive customisation possibilities. So that your Bentley is like no other...

Choosing the details of your car is something that any brand can offer you, but not always in the best taste. At Bentley, with the assistance of the Mulliner department, the taste is inevitably going to be good, because it's yours. A basic palette is first offered - the Bentley "suggestions" -, which is then broadened widely (a good sixty shades!) and finally it is possible to compose your own colour, from a sample that you bring or following discussion with the experts in the Mulliner department who surely also have their secret dream of the perfect Bentley!

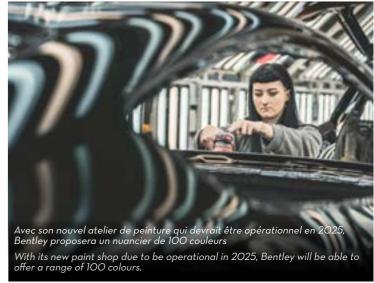
But colour isn't everything, and the upholstery, woodwork and options already add up to more than a billion variants with the "standard" colour chart! Enough to make it highly unlikely that you'll get the wrong Bentley, even outside the front of a palace.

Such diversity makes standardisation impossible and means that many parts of the car, particularly in the passenger compartment, have to be made by hand. Each employee develops a specific know-how that contributes to the excellence of the overall result, exactly the opposite of the disembodied pragmatism of Taylorism. Maintaining that very high level of quality through every gesture is a daily task, demanded and certified by the Bentley label.











34 BPM EXCLUSIVE OWNERS BPM EXCLUSIVE OWNERS 35



#### **BENTLEY SPEED** LA VITESSE EN RACCOURCI

Dès 1921, les voitures conçues par W.O. Bentley, efficaces et puissantes, n'en étaient pas moins destinées à un usage routier et le châssis était disponible en deux longueurs d'empattement (la distance entre les roues), 3,30 mètres ou « seulement » 2,98 mètres, baptisées respectivement Short et Long Standard. L'appellation Short Standard, peut-être moins flatteuse, disparut très vite au profit de Speed, car toutes les voitures inscrites en course utilisaient évidemment la base la plus courte. En 1929, le montage du six-cylindres entraîna très officiellement la dénomination Speed Six, sous laquelle les Bentley remportèrent leurs deux dernières victoires mancelles, en 1929 et 1930.

Dernières ? Non! En 2001, après une courte éclipse de 70 ans, Bentley fait son retour avec des ambitions de victoire, couronnées de succès en 2003 ; l'auto s'appelle Speed Eight. Et dès 2007, le suffixe Speed adorne les Continental et bientôt les Flying Spur les plus puissantes. À chaque fois, il s'agit de versions affinées, affûtées, non seulement plus performantes mais globalement plus vives et agiles. La toute nouvelle Speed, que nous allons essayer, est beaucoup plus puissante que la Speed Eight du Mans, et de beaucoup: 782 chevaux contre 615!









## ASTON MARTIN VANTAGE MILLÉSIME 2024

## PLEASURE NEVER DIES

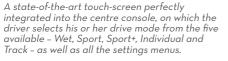
EN CE MATIN DE SEPTEMBRE, DEVANT LE 5 DE L'AVENUE PRINCESSE GRACE, MON ESPRIT VAGABONDE EN ATTENDANT LIVRAISON DE LA DERNIÈRE ASTON MARTIN VANTAGE. DIX ANS ET TROIS GÉNÉRATIONS DE VANTAGE PLUS TARD, LES RENDEZ-VOUS AVEC CE MODÈLE ONT À CHAQUE FOIS UNE SAVEUR PARTICULIÈRE. ELLE PORTE UNE PROMESSE TOUJOURS TENUE JUSQU'ALORS, CELLE DE S'AMUSER À SON VOLANT.

ON THIS SEPTEMBER MORNING OUTSIDE NUMBER 5, AVENUE PRINCESSE GRACE, MY MIND IS WANDERING AS I AWAIT DELIVERY OF THE LATEST ASTON MARTIN VANTAGE. TEN YEARS AND THREE GENERATIONS OF VANTAGE LATER, EACH APPOINTMENT WITH THIS MODEL HAS A SPECIAL FLAVOUR. IT CARRIES A PROMISE THAT HAS ALWAYS BEEN KEPT. A PROMISE OF HAVING FUN BEHIND THE WILLEI

TEXTE: YVES MERMET - PHOTOS: CATHY DUBUISSON



Un écran tactile parfaitement intégré à la console centrale et à la pointe de la technologie, sur lequel on sélectionne par la molette centrale son mode de plotage parmi les cinq proposés -Wet, Sport, Sport+, Individual et Track - ainsi que l'ensemble des menus de paramétrages.











#### D'UNE VANTAGE À L'AUTRE...

Depuis que ce suffixe est devenu un nom à part entière et que je suis en âge de fixer les images dans ma mémoire, toutes ses déclinaisons, à commencer par celles produites à Newport Pagnell dans les années 1970-80, peuplent mes pensées ; elles ont sédimenté mon histoire automobile personnelle, déposant couche par couche une montagne de souvenirs. Enfant, je subtilisais déjà les clés d'un certain Brett Sainclair! Cette lignée de Vantage trouve donc une place sur les plus hautes marches dans mon panthéon mécanique. Est-ce arbitraire? Certainement. Quand il est question de passion, on ne peut se défaire d'une once de subjectivité. Celle qui vous invite à fermer les yeux sur certains défauts et pondérer les critiques de ceux qui n'arbitrent leur jugement qu'au centième de seconde et à l'aune d'avantages technologiques dernier cri. Pour ma part, l'essentiel est une affaire de ressenti avant tout, et quand on aime, quelques défauts mineurs peuvent participer à la fête.

Alors, en cet instant, les images défilent: été 2014, la légère N430 roadster dont les 436 ch et 490 Nm de son V8 suffisaient à vous botter le cul et vous coller un sourire indélébile à chaque explosion des gaz sur les décélérations. Plus de 1 600 km parcourus en un week-end par les départementales et nationales, cheveux aux vents, à domestiquer ces placements en entrée et sortie de virage. Quand une voiture n'est pas parfaite, elle vous améliore. Alors bien sûr, les Vantage de cette génération étaient perfectibles, quelque peu datées dans leur conception, la transmission speedshift des débuts n'était pas la plus rapide, il fallait composer avec quelques légers mouvements de caisse, mais le coupé comme le roadster distillaient déjà de belles sensations grâce à un mélodieux et coupleux V8 4,7 litres maison et un gabarit contenu qui leur ouvraient toutes les routes.

La version V12 S et ses 573 ch rageurs en boîte mécanique exigeait de dompter son sous-virage, mais quel jouet addictif! Sa générosité débordante m'a valu de devoir l'abandonner une veille de Noël sur un parking de gendarmerie. Sans rancune aucune.

Et puis arriva la new Vantage marquant une rupture et un saut technologique qui nous faisait sortir de l'expérience *old school* pour entrer dans une nouvelle ère de performance.

Dotée du bloc V8 AMG de 510 ch et d'un ensemble châssis/trains roulants enfin à la hauteur des ambitions et des promesses, son équilibre comme la beauté de son design nous replaçaient dans la course. Mon premier essai s'est déroulé durant un week-end de manifestations des « gilets jaunes» . Au programme, la Bretagne et ses radars hors-service, calcinés, et la ola des manifestants sur les rond-points qui nous donnait toute la mesure du capital sympathie que recèle la marque au blason ailé.

La première F1 Edition (535 ch et 685 Nm à 2 000 tr/m) restera une expérience de plaisir hors norme et unique en matière d'essorage de pneumatiques et de haute vitesse, tout comme les tours de piste réalisés sur le circuit du Laquais avec le jeune et talentueux pilote Valentin Hasse-Clot aui débutait alors en GT3...

Toute Vantage pousse la précédente au rayon des souvenirs. Elle renvoie à des instants de vie, des époques et des personnes chères avec qui on a partagé le plaisir de ces *road-stories*. Aucune ne peut être effacée par la suivante et encore aujourd'hui, j'aurais plaisir à prendre la route avec chacune d'entre elles, tour à tour selon l'humeur et le temps qu'il fait. Mais voilà la Vantage millésime 2024 qui s'avance, rutilante, plus belle que jamais dans sa couleur Podium Green.

#### FROM ONE VANTAGE TO THE NEXT...

Ever since the suffix became a name in its own right and I was old enough to fix the images in my memory, all its variations, starting with those produced at Newport Pagnell in the 1970s and 80s, have populated my thoughts. They have sedimented my personal automotive history, depositing, layer by layer, a mountain of memories. As a child, I used to purloin the keys from a certain Brett Sinclair! So this lineage of Vantage cars takes its place at the top of my mechanical pantheon. Is this arbitrary? Certainly. When it comes to passion, there's no getting away from an ounce of subjectivity. A subjectivity that invites you to turn a blind eye to certain faults and to weigh up the criticisms of those who only make their judgements in hundredths of a second and on the basis of the latest technological advantages. As far as I'm concerned, it's all about the way you feel, and when you like it, a few minor faults can be part of the fun.

So right now, the images are flooding back: summer 2014, the lightweight N43O roadster whose 436 bhp and 49O Nm of V8 power were enough to kick you in the ass and put an indelible smile on your face every time the gas popped as you decelerated. More than 1,6OO kilometres covered in one weekend on country lanes and main roads, the wind in your hair, taming those corner entry and exit positions. When a car isn't perfect, it makes you better. Of course, there was room for improvement in that generation's Vantage, the design was a little dated, the early speedshift transmission wasn't the quickest, and there were a few slight body movements to contend with, but both the coupé and the roadster were already delivering great sensations thanks to a melodious, torquey 4.7-litre V8 and a contained stature that opened up all the roads.

The V12 S version, with its raging 573 bhp from the manual gearbox, required you to tame its understeer, but what an addictive toy! Its overflowing generosity meant I had to abandon it one Christmas Eve in a police station car park. No hard feelings.

Then came the new Vantage, marking a technological break with the old-school experience and ushering in a new era of performance.

Equipped with the 510 bhp AMG V8 block and a chassis and running gear combination that finally lived up to its ambitions and promises, its balance and the beauty of its design put us back in the race. My first test drive took place during a weekend of yellow waistcoat demonstrations [as part of a major social movement in France – editor's note]. The programme included Brittany and its out-of-service, burnt-out speed cameras, and the wave of demonstrators on the roundabouts, which showed us just how much sympathy there is for the brand with the winged crest.

The first F1 Edition (535 bhp and 685 Nm at 2,000 rpm) was a unique experience in terms of tyre spinning and high speed, as were the laps around the Laquais circuit, driven by the young and talented Valentin Hasse-Clot, who was making his GT3 debut at the time...

Every Vantage pushes the previous one into memory lane. It evokes moments in our lives, eras and loved ones with whom we shared the pleasure of these road-stories. None of them can be erased by the next, and even today I'd still enjoy taking to the road with each of them, in turn depending on the mood and the weather. But now, here comes the 2024 Vantage, gleaming and more beautiful than ever in its Podium Green colour.





#### **UN STYLE RETROUVÉ**

Si le précédent design avait suscité quelques réserves sur son esthétique en raison d'une face avant jugée trop disruptive, hors des codes de la marque, celle-ci fait sans aucun doute l'unanimité. Agressive à souhait avec cette calandre béante et ses écopes évidées, elle fait revenir la Vantage dans les rangs et le style Aston Martin, d'autant plus sportive dans cette teinte qui fleure bon la compétition, une affiliation AMR. Sinon, ses dimensions n'ont quère augmenté, seules les ailes arrière ont pris quelque trois centimètres pour camper un peu plus cette GT vouée à la performance. Ses dimensions contenues au fil des générations sont un gage d'agrément pour qui affectionne les itinéraires routiers de largeur limitée, et tout particulièrement les routes de montagne entre deux tours sur circuit. Côté balance, on relève une légère prise d'embonpoint en dépit du toit carbone et autres éléments, avec 1 605 kg de poids à sec soit 35 de plus que sa devancière. Sous le capot, Aston Martin n'a pas fait dans la demi-mesure puisque que le V8 4 litres biturbo 32 soupapes développe 665 ch, 130 de plus qu'une Vantage F1 Edition de la génération précédente et 155 de mieux si l'on prend pour référence la première motorisation d'entrée de gamme de 510 ch. Le couple maxi s'envole tout autant, passant de 685 Nm à 800 Nm à 2 750 tr/min. De quoi faire décoller ce coupé à des vitesses stratosphériques (335 km/h) et abattre le O à 100 en 3,4 secondes.

#### REDISCOVERED STYLE

While the previous design gave rise to some reservations over aesthetics, with a front end considered too disruptive and out of keeping with the brand's codes, there is no doubt that the new one has won unanimous approval. Aggressive to a fault, with its gaping grille and hollowed-out intakes, it brings the Vantage back into line with the Aston Martin style, all the more sporty in this AMR-affiliated colour that smacks of competition. Otherwise, its dimensions have hardly increased, with only the rear winas having grown by around three centimetres to give this performancededicated GT a little more shape. The fact that its dimensions have been kept to a minimum over the generations is a guarantee of enjoyment for fans of limited-width roads, and especially mountain roads, between doing laps of the circuit. On the scales, the car is slightly heavier despite the carbon roof and other features, with a dry weight of 1,605 kg, 35 kg more than its predecessor. Under the bonnet, Aston Martin has not been halfhearted: the 4-litre twin-turbocharged 32-valve V8 develops 665 bhp, 130 more than a previous-generation Vantage F1 Edition and 155 more if we take the first 510 bhp entry-level engine as a reference. Maximum torque also soars, rising from 685 Nm to 800 Nm at 2,750 rpm. That's enough to get this coupé off the ground at stratospheric speeds (335 km/h) and accelerate from 0 to 100 kph in 3.4 seconds.

#### L'ART DE L'ÉPURE ET DU RAFFINEMENT

C'est dans l'habitacle que le renouveau est le plus saisissant. Du bel ouvrage qu'on ne se lasse pas d'admirer en se disant que l'on va être bien, ainsi installé derrière ce volant.

Rien n'est plus déconcertant et même énervant que de tâtonner pour trouver une commande. Ici, tout est à sa place. La console centrale radicalement, épurée dans son agencement, démontre une exigence de rationalité et de qualité dans le choix de l'instrumentation. Elle est du plus bel effet, à l'œil comme au touché, avec cet habillage carbone et laqué noir. Les molettes de réglage d'aération et de température en aluminium strié vous tombent intuitivement sous la main et roulent agréablement sous le doigt sans que l'on ait à quitter la route des yeux. Les boutons poussoirs de paramétrages essentiels sont présents au premier regard : amortissement piloté, commande d'échappement, ESP dont il est d'ailleurs possible de moduler l'intervention selon son programme, enfin certaines « aides à la conduite » dont on veut pouvoir s'affranchir totalement – notamment l'avertissement de changements de voie...

La technologie connectée a radicalement été repensée pour proposer ce qui se fait de mieux à ce jour. Le mode Drive se sélectionne avec la molette centrale joliment guillochée qui fait aussi office de bouton poussoir pour la mise à feu. Aux modes Sport, Sport+, Individual et Track, on a ajouté un mode Wet qui n'existait pas jusqu'alors. Avec une telle cavalerie, on se dit que c'est là une précaution judicieuse.

#### THE ART OF PURITY AND REFINEMENT

It's in the cabin that the renewal is most striking. It's a fine piece of work that you never tire of admiring, telling yourself that you're going to feel good sitting behind that steering wheel.

Nothing is more disconcerting and even irritating than fumbling to find a particular control. But here, everything is in its place. The radically uncluttered layout of the centre console demonstrates a demand for rationality and quality in the choice of instrumentation. The carbon fibre and black lacquer finish is as pleasing to the eye as it is to the touch. The ribbed aluminium air vent and temperature control knobs are intuitive to use and roll pleasantly under your fingertips without your having to take your eyes off the road. The push-buttons for the essential settings are there at a glance: controlled suspension damping, exhaust control, or the ESP, whose intervention can be modulated according to your programme, and certain "driving aids" that you'd like to be able to do without altogether – in particular the lane departure warning system...

Connected technology has been radically redesigned to offer the best available today. Drive mode is selected using the nicely embossed central knob, which also acts as a push-button for ignition. In addition to Sport, Sport+ and Track modes, there's now a Wet mode that didn't exist before. With so much on offer, it's a wise precaution.

42 BPMEXCLUSIVE OWNERS BPMEXCLUSIVE OWNERS 43







#### DOUCE VOYAGEUSE QUI SAIT ÊTRE SPRINTEUSE

Tout cela étant rapidement assimilé, il est temps d'aller voir comment... tout cela se traduit sur l'asphalte. Première manœuvre pour s'extraire de la place, le grand écran tactile (néanmoins parfaitement intégré) affiche une vue 3D selon deux axes pour situer très exactement le coupé dans son environnement réel. On se faufile en douceur dans le trafic monégasque, bercé par la playlist que diffuse avec force et limpidité le système audio Bowers & Wilkins. L'Aston Martin Vantage, si elle travaille sa sportivité, n'en oublie pas pour autant d'être une GT accueillante (son grand coffre en témoigne également) et elle sait se transformer à l'occasion en auditorium haute-fidélité que l'on appréciera le temps de quitter la ville et de s'éloigner du trafic de la côte. Direction les hauteurs de Gréolières, pour enchaîner une bonne dose de virages et avaler quelques longues lignes (presque) droites et dépeuplées sur le plateau de Thorenc.

#### **VANTAGE EN VIRAGE**

Moteur en température, on peut faire taire la bande son audio, passer en mode Sport+, engager la boîte en manuel, et c'est parti pour une ascension et un slalom à bon rythme. La cavalerie se libère, les dépassements se font avec aisance sur des distances de plus en plus courtes au fur et à mesure que la confiance s'installe.

Vous l'aurez compris, la limite n'est pas celle de la voiture mais la mienne. À peine enfoncé l'accélérateur, il faut bondir sur les freins en céramique dont le mordant et l'endurance ne peuvent être pris en défaut. La boîte 8 rapports à convertisseur de couple s'avère rapide et vous invite à jouer de relances féroces, les palettes tournant désormais avec le volant pour ne jamais en perdre le contact. Le compte-tours rougit autour de 5 000 tr/min et la Vantage se fait catapulte.

Dire que l'on exploite totalement la réserve de puissance serait présomptueux sur un tel tracé, mais pour juger de l'équilibre, il est assez exigeant. Les passages en courbe se font à la corde, aucun mouvement de caisse ni perte de motricité ne sont à déplorer et aucun rappel à l'ordre intempestif ressenti

ne vient troubler le plaisir. Dès la sortie de virage, on peut sauter au suivant en remettant les gaz sans arrière-pensée avant de monter sur les freins et ainsi de suite... Le nouveau système d'amortissement piloté Bilstein DTX assure une liaison au sol sans faille malgré un revêtement pour le moins changeant, allant de bon à franchement irrégulier; il jugule en quelques millisecondes toute force exercée pouvant générer tangage et roulis. Le couple qu'il forme avec la monte pneumatique Michelin Pilot Sport S, produite sur mesure pour Aston Martin, fonctionne à merveille pour ventouser la Vantage à l'asphalte et lui permettre de virer à plat sans désunion ni survirage. C'est, à l'évidence, la plus belle transformation qui se traduit par un agrément de pilotage décuplé.

Cette nouvelle Vantage gagne encore en précision, en agilité et donc en efficacité quelle que soit la vitesse de passage en courbe, serrée ou longue. Elle est, comme sa devancière, une machine à dispenser de l'endorphine, un joujou extra, communicative et exploitable en toute décontraction, avec une bonne dose d'efficacité en plus. Ceux qui iront brûler de la gomme sur piste pourront en exploiter toute la quintessence, quant aux amoureux des longues virées week-end, ils élargiront leur rayon d'action.

Nous voici arrivés sur le plateau en direction de Thorenc où se déploient quelques belles lignes droites suivies de grandes courbes, l'occasion de faire monter notre Vantage dans les tours pour aller chercher ses plus belles accélérations et l'entendre chanter de sa voix roque à pleine puissance, avant d'entamer la redescente. Le plus dur sera de se résoudre à lâcher les clés...

#### A GENTLE TRAVELLER THAT KNOWS HOW TO SPRINT

With everything quickly assimilated, it was time to see how it all translated onto the asphalt. The first manoeuvre to get out of the spot is to use the large (but perfectly integrated) touchscreen, which displays a two-axis 3D view to situate the coupé exactly in its real environment. The Bowers & Wilkins audio system plays a powerful and clear playlist as the car gently weaves its way through the Monegasque traffic. The Aston Martin Vantage may be a sporty car, but it is also a welcoming GT (its large boot is testimony to this) and it can be transformed into a high-fidelity auditorium when you need to leave the city and get away from the coastal traffic. Head for the heights of Gréolières for a good dose of cornering and a few long, (almost) straight, unpopulated stretches up on the Thorenc plateau.

#### CETTE NOUVELLE VANTAGE GAGNE ENCORE EN PRÉCISION, EN AGILITÉ ET DONC EN EFFICACITÉ...

THE NEW VANTAGE IS EVEN MORE
PRECISE AND AGILE, AND THEREFORE
EVEN MORE EFFICIENT...

#### VANTAGE THROUGH THE CURVES

With the engine warmed up, you can silence the radio, switch to Sport+ mode, engage the manual gearbox and off you go climbing and slaloming at a pace. The cavalry is released and overtaking becomes easier over shorter and shorter distances as confidence grows. It's clear that the limit is not the car's, but mine. No sooner have you push down the accelerator, you have to jump on the ceramic brakes, whose bite and endurance cannot be faulted. The 8-speed gearbox with torque converter is quick and invites you to play with fierce relaunches, the paddles now turning with the steering wheel so you never lose touch. The rev counter reddens around 5,000 rpm and the Vantage becomes like a catapult.

It would be presumptuous to say that

the power reserve was fully exploited on such a route, but to judge the balance, it is guite demanding. Cornering is seamless, there's no body movement or loss of traction, and there's no untimely call to order to spoil the fun. As soon as you come out of a bend, you can jump into the next by stepping on the throttle without a second thought, before then stepping on the brakes, and so on... The new Bilstein DTX controlled damping system ensures faultless ground contact despite a surface that can vary from good to very uneven, and in just a few milliseconds it eliminates any force that could generate pitching and rolling. The pairing it forms with Aston Martin's bespoke Michelin Pilot Sport S tyres works wonders to hold the Vantage to the tarmac and allow it to turn flat with no disjointedness or oversteer. It's clearly the best transformation ever, and it makes the car even more fun to drive. The new Vantage is even more precise and agile, and therefore even more efficient, whatever the cornering speed, tight or long. Like its predecessor, it is an endorphin-dispensing machine, an extra toy, communicative and easy to use, with a good dose of efficiency thrown in for good measure. Those who go out to burn rubber on the track will be able to get the most out of it, while those who love long weekend rides will be able to extend their range of action.

Here we are, on the plateau heading towards Thorenc, with a number of fine straights followed by sweeping curves, giving us a chance to get our Vantage up into the revs to get the best out of its acceleration and hear it sing with its roaring voice at full power, before commencing the descent. The hardest part will be handing the keys back...





#### TECHNIQUE:

Moteur/Engine	V8 Biturbo 32 soupages – 3982
Puissance/Power	665 ch à 6 000 tr/mn
Couple/Torque	1000 Nm / 738lb ft.
O à 100 km/h	3,4 secondes
Vitesse de pointe/Top speed	325 km/h
Longueur/Length	4 495 mm
Largeur/Width	2 O45 mm
Empattement/Wheelbase	2 705 mm
Poids/Weight	1605 kg
Réservoir/Fuel tank	78 litres

Prix du modèle essayé / Price of the model tested : 287 050 € Dont options / Of which options : 84 150 €





EN MARS 1961 FUT PRÉSENTÉE AU SALON DE GENÈVE UNE NOUVELLE VOITURE SPORTIVE D'UNE ÉLÉGANCE RARE QUI ALLAIT MARQUER SON ÉPOQUE. IL S'AGIT DE LA JAGUAR TYPE E. CE FUT UN ÉNORME SUCCÈS. LES CARNETS DE COMMANDES SE REMPLIRENT AUSSITÔT. LES PREMIERS EXEMPLAIRES EN COUPÉ FURENT REJOINTS RAPIDEMENT PAR LEURS HOMOLOGUES EN CABRIOLET.

THE GENEVA MOTOR SHOW IN MARCH 1961 SAW THE INTRODUCTION OF A NEW AND UNUSUALLY ELEGANT SPORTS CAR WHICH WOULD LEAVE ITS MARK ON ITS ERA. THAT CAR WAS THE JAGUAR E-TYPE, AND IT WAS AN ENORMOUS SUCCESS. THE ORDER BOOKS FILLED UP AT ONCE. THE FIRST COUPÉ VERSIONS WERE SOON JOINED BY THE EQUIVALENT ROADSTER MODELS.

TEXTE: HERVÉ CHAUVIN - PHOTOS: ©DR

















Sa ligne était à couper le souffle. Le long capot bombé, les phares carénés et les jantes à fils prodiguaient un charme incroyable soulignant la finesse de sa ligne. Ces caractéristiques la firent qualifier de « plus belle voiture au monde » par Enzo Ferrari lui-même. Il s'agissait d'une auto dont la conception était issue de la course. Elle reprenait le principe architectural de la fameuse Type D. Dotée d'un faux châssis tubulaire à l'avant, de quatre freins à disques placés près du pont à l'arrière, de quatre roues indépendantes et d'un système de suspension pourvu de quatre amortisseurs à l'arrière, elle se présentait techniquement en avance sur son temps et proposait un comportement routier et des aptitudes qui en faisaient une voiture moderne à conduire. La mécanique fut reprise à son ainée, la XK 150 S. Il s'agissait du six cylindres en ligne de 3,8 litres, double arbre à cames, alimenté par trois carburateurs S.U. Ce moteur était issu du fameux XK ayant doté la XK 120 en 1948 et dont la base équiperait les XJ 40 jusqu'en 1995. Ce 3,8 litres développait 268 ch et procurait des performances hors du commun pour l'époque. La vitesse de pointe donnée par le constructeur était de 240 km/h! La Type E rivalisait avec d'autres autos prestigieuses comme les Ferrari 250, et cela pour un budget bien inférieur. Sa ligne superbe, ses hautes performances, son comportement routier moderne, son budget « raisonnable » et son parfum british sont probablement la clé de son succès et de l'intérêt grandissant qu'elle suscite aujourd'hui. Après avoir évolué à travers des séries 2 puis 3 équipées d'un 4,2 litres six cylindres puis d'un V12 de 5,3 litres, elle fut remplacée en 1975 par la XJS, aux lignes plus conventionnelles.

#### LE MODÈLE PRÉSENTÉ

Le modèle présenté est la version ultime de la Jaguar Type E. Il s'agit d'une série 3, équipée du V 12 de 5,3 litres lui apportant souplesse et puissance. Cet exemplaire a été livré neuf aux États-Unis en janvier 1973. Il a été importé en France où il a bénéficié d'une restauration totale. Depuis, il n'a roulé que 1 OOO kilomètres sur les routes de la côte d'azur où demeurait son dernier propriétaire. Il est équipé d'une boîte mécanique, ce qui est rare sur cette motorisation et apporte un plaisir de conduite supplémentaire en tirant le meilleur profit de la mécanique. L'assortiment du bordeaux de la carrosserie et du cuir beige est original et très élégant. Le fonctionnement de ce cabriolet est parfait. La direction assistée agrémente les manœuvres et accentue le confort général. Il est vendu révisé et garanti 12 mois.

It had breathtaking styling. The long bonnet with its power bulge and faired-in headlamps and its wire wheels gave it an incredible charm which accentuated its delicate lines. Enzo Ferrari himself was moved to call it "the most beautiful car in the world". Its design had its origins in racing. Its architecture was based on the same principles as the famous D-Type. With a tubular subframe at the front, four-wheel disc brakes (mounted inboard at the rear) and independent suspension all round, with four shock absorbers at the rear, it was technically ahead of its time and its handling and abilities made it a modern car to drive. The engine was carried over from its predecessor, the XK 150 S. A 3.8-litre in-line six, it had twin overhead camshafts and was fed by three SU carburettors. It was derived from the famous XK engine fitted to the XK 120 in 1948 and which would be used in the XJ4O until 1995. The 3.8-litre unit produced 268 bhp and delivered exceptional performance for the period. Jaguar claimed a top speed of 150mph! The E-Type was a rival for other prestigious models like the Ferrari 250, but at a much lower price. Its superb styling, high performance, modern handling, 'reasonable' cost and whiff of 'Old England' were probably key to its success and to the growing interest it attracts today. After progressing through Series 2 and 3 models equipped with a 4.2-litre six-cylinder engine and then a 5.3-litre V12, it was replaced in 1975 by the XJS, which had more conventional styling.

#### THE MODEL PRESENTED HERE

The model presented is the final version of the Jaguar E-Type. It is a Series 3 version, equipped with the flexible and powerful 5.3-litre V12. This example was delivered new in the United States in January 1973. It was later imported into France, where it underwent a complete restoration. Since then, it has covered a mere 1,000 kilometres on the roads of the Côte d'Azur, where its last owner lived. It is fitted with a manual gearbox, a feature rarely found on the V12, which adds to the pleasure of driving the car and allows you to take full advantage of the engine. The combination of dark red paintwork and beige leather is original and very elegant. This roadster drives perfectly. Its power steering makes light work of manoeuvring and adds to the overall comfort of driving the car. It will be sold serviced and with a 12-month warranty.

50 BPM EXCLUSIVE OWNERS 51

# PHILIPPE ROBBRECHT JLR FRANCE



APRÈS AVOIR OCCUPÉ DIFFÉRENTS POSTES COMMERCIAUX ET MARKETING AU SEIN DES MARQUES LAND ROVER ET JAGUAR LAND ROVER, PHILIPPE ROBBRECHT ASSURE DEPUIS 2021 LA PRÉSIDENCE ET DIRECTION DE JLR FRANCE. ENTRETIEN EXCLUSIF AVEC UN HOMME DE L'ART TOURNÉ VERS L'AVENIR.

PROPOS RECUEILLIS PAR HÉLÈNE DUPARC

## JLR, trois lettres et une nouvelle identité pour une orientation stratégique qui tire de plus en plus les marques du groupe vers un positionnement luxe voire ultra-luxe?

Cela démarre il y a quelques années avec l'annonce de la stratégie Reimagine, qui vise un repositionnement de l'ensemble du portfolio Jaguar Land Rover. Entre-temps, l'entreprise est renommée JLR. L'acronyme historique de Jaguar Land Rover signale aussi une rupture qui s'inscrit dans une démarche stratégique, une montée en gamme vers ce que doit être le luxe moderne. Il traduit une nouvelle identité, une ombrelle pour les différentes Maisons de marque. Alors qu'on avait Jaguar et Land Rover, on a désormais Jaguar, Range Rover, Defender et Discovery.

Cela correspond à l'évolution du marché toutes marques puisque, aujourd'hui, le SUV représente entre 40 et 50 % du secteur contre moins de 10 % il y a 20 ans. La demande étant très forte sur ce segment, cela nous permet d'être beaucoup plus pertinents et d'avoir des marques beaucoup plus en correspondance avec les demandes spécifiques de nos clients. Un client Defender n'est pas un client Range Rover. Ainsi, nous pouvons étendre le portfolio de ces différentes marques, proposer des produits plus ajustés aux résonances émotionnelles fortes en adéquation avec chaque marque. Le mot émotionnel est important quand on parle de marques de luxe, il évoque la notion d'attachement et fait partie du langage et des codes du luxe. Cela fait partie de notre stratégie Reimagine.

#### Comment se concrétise cette montée en gamme ?

À travers les produits d'une part, le design du véhicule, les matériaux novateurs et distinctifs, la qualité des finitions, l'apport des dernières technologies, mais aussi à travers toute l'expérience qu'on peut déployer autour, la personnalisation. La partie service et expérience clients est primordiale. En tant que réseau et filiale du constructeur, nous avons un rôle déterminant. Nous en avons la responsabilité, même si, bien sûr, nos showrooms se doivent d'offrir une uniformité de représentation à travers les mêmes codes esthétiques et une expérience client sur mesure. La digitalisation de l'économie s'est accélérée avec la crise Covid. Les clients se déplacent moins. Il doit v avoir une cohérence entre les touchpoints physiques et le parcours digital. Autre élément important : chaque Maison de marque a son univers spécifique. Dans une prochaine étape, nous allons transformer le réseau de distribution pour marquer cette nuance dans les showrooms, un peu comme des corners dans les grands magasins. Ainsi, pour Defender, nous parlons de Tough Luxury, un luxe qui incarne la robustesse et l'authenticité, tandis que Range Rover est plus orienté vers le design et un raffinement inégalé. Range Rover a inventé le SUV de luxe, il a toujours été à l'avant-garde et impulsé les tendances, il doit être au pinacle du segment.

## Nous attendons l'arrivée imminente du Defender OCTA. Qu'en est-il de sa commercialisation ?

Le nouveau Defender OCTA incarne parfaitement le concept de Tough Luxury. Nous sommes actuellement dans la phase de lancement avec l'officialisation des prix et la mise en place du *car configurator* qui permet aux clients de personnaliser leur futur modèle dans les détails, avec les options et finitions souhaitées. Les premières livraisons sont attendues dès la fin du premier trimestre 2025 pour les très exclusives éditions de lancement.

#### Côté Jaguar, que nous réserve l'année 2025?

Nous sommes en pleins préparatifs. Nous avons radicalement repensé Jaguar en tant que marque de luxe moderne. La clé de la transformation ? Des designs résolument novateurs qui ne sont une copie de rien d'autre. Il s'agit de démontrer ce que Jaguar incarne et doit incarner dans l'imaginaire, sans compromis. La première des trois nouvelles Jaguars sera une GT 4 portes produite à Solihull et construite sur une nouvelle architecture, baptisée JEA. De plus amples détails seront donnés prochainement.

## Et l'histoire, quel rôle joue-t-elle aujourd'hui ? Comment la continuer ? À travers quelles valeurs ?

Nous avons la chance d'avoir un héritage, une authenticité et quelques véhicules iconiques, de véritables références de l'histoire automobile : le premier Land Rover, devenu Defender ; le Range Rover qui, en 1970, crée le segment du SUV, cette combinaison de véhicule utilitaire et luxueux ; et pour n'en citer qu'une, la Jaguar Type E. Le lien entre ce qu'on fait aujourd'hui, la projection vers le futur et cette authenticité, ce bagage tient à la puissance évocatrice de ces marques. Elles sont instantanément reconnaissables et génèrent une émotion qui fascine encore les jeunes générations.

Dans notre plan à moyen et long terme, nous accordons beaucoup d'importance aux questions actuelles et notamment environnementales. Le plan Net Carbone Zéro dépasse la production de voitures électriques, il s'applique plus largement à l'ensemble de notre outil industriel. La sustainability, terme anglais que l'on pourrait traduire par « responsabilité sociétale » et qui ne se limite pas à la seule problématique écologique, fait partie de notre ADN. Par exemple, nous soutenons la Croix Rouge Internationale depuis près de 70 ans. Notre démarche n'est pas opportuniste, simplement, aujourd'hui, nous souhaitons la mettre plus en valeur.

## Est-ce que Jaguar pourrait un jour proposer une version continuation de l'un de ces modèles ? Idem, dans un autre registre, pour Land Rover ?

Nous avons une division Classic qui fournit des voitures authentiques, une maintenance experte et des pièces d'origine. Cette division a vocation à réaliser des séries spéciales qui tissent un lien avec l'histoire. Notre équipe d'ingénieurs s'est spécialisée dans la restauration, de qualité exceptionnelle, des Type E "Reborn" et la construction de voitures très exclusives du programme New Original Jaguar Continuation, comme la Jaguar Type-E Lightweight, la XKSS et la Type D.

Nous avons la même approche côté Land Rover, avec, comme dernier exemple en date. la restauration de Defender V8 Works.

## Jaguar est très investie dans l'hybridation comme l'électrification. Où en êtes-vous ?

Effectivement, nous avons été, avec la Jaguar I-PACE, un des premiers constructeurs à développer un modèle 100 % électrique. Cela nous a beaucoup appris, d'autant plus que nous disposons maintenant d'un retour d'expérience sur le cycle complet du mode d'utilisation d'une voiture électrique. Par ailleurs, nous sommes engagés dans la Formule E, depuis huit ans. Cette année, Jaguar a d'ailleurs été sacré Champion du monde des constructeurs tout en ratant de quelques points seulement le titre des pilotes. Là aussi, nous sommes dans un formidable mouvement d'apprentissage. Avec la Jaquar I-PACE et la Formule E, nous avons collecté un grand nombre d'informations très utiles pour l'offensive électrique dès l'année prochaine : la marque Jaguar va passer en 100 % électrique tandis que nous préparons le lancement, entre 2025 et 2030, de six produits 100 % électriques côté Defender, Range Rover et Discovery. Notre offre est déjà hautement électrifiée puisque quasiment l'ensemble de la gamme est disponible en motorisation hybride rechargeable. Cette motorisation représente 80 à 90 % de notre mix de ventes sur le très haut de gamme Range Rover et Range Rover Sport, et, en moyenne, 60 %. Avec les 2/3 de la gamme électrifiée, nous avons acquis de l'expérience en terme aussi bien de technologie que de gestion de batteries. Nous avons

HAVING PREVIOUSLY HELD VARIOUS SALES AND MARKETING POSITIONS WITHIN THE LAND ROVER AND JAGUAR LAND ROVER BRANDS, PHILIPPE ROBBRECHT HAS BEEN PRESIDENT AND EXECUTIVE DIRECTOR OF JLR FRANCE SINCE 2021. EXCLUSIVE INTERVIEW WITH A FORWARD-LOOKING INDUSTRY PROFESSIONAL.

## JLR, three letters, a new identity for a strategic direction that is increasingly moving the Group's brands towards luxury, even ultra luxury, positionina?

It all started a few years ago with the announcement of the Reimagine strategy, aimed at repositioning the entire Jaguar Land Rover portfolio. In the meantime, the company was renamed JLR. The historic acronym of Jaguar Land Rover also signals a break with the past, as part of a strategic move upmarket towards what modern luxury should be. It represents a new identity, an umbrella for the various brand names. Where we had Jaguar and Land Rover, we now have Jaguar, Range Rover, Defender and Discovery.

This reflects changes in the all-brand market, with SUVs now accounting for 40-50% of the sector, compared with less than 10% twenty years ago. Demand is very strong in this segment, which means we can be much more relevant and have brands that are much more in tune with the specific demands of our customers. A Defender customer is not a Range Rover customer. As a result, we can extend the portfolio of these different brands, offering products that are more closely tailored to the strong emotional resonance of each brand. The word emotional is important when we talk about luxury brands. It evokes the notion of attachment and is part of the language and codes of luxury. It's part of our Reimagine strategy.

#### How is this move upmarket taking shape?

On the one hand, through the product - the design of the vehicle, the innovative and distinctive materials, the quality of the finishes, the use of the latest technologies - but also through the whole experience that can be deployed around it, through personalisation. Customer service and customer experience are paramount. As the manufacturer's network and subsidiary, we have a decisive role to play. We are responsible for this, even though our showrooms must of course offer a uniform representation throughout, with the same aesthetic codes and a tailor-made customer experience. The digitisation of the economy accelerated with the Covid crisis. Customers are travelling less. There has to be consistency between the physical touchpoints and the customer's digital journey. Another important element is that each of the company's brands has its own specific sphere. In the next stage, we are going to transform the distribution network to define this nuance in the showrooms, a bit like sections in a department store. So, for Defender, we're talking about Tough Luxury, a luxury that embodies robustness and authenticity, while Range Rover is more oriented towards design and unrivalled refinement. Range Rover invented the luxury SUV, it has always been at the forefront and set the trends, it has to be at the pinnacle of the sector.

## We are awaiting the imminent arrival of the Defender OCTA. What's its current launch status?

The new Defender OCTA is the perfect embodiment of the concept of Tough Luxury. We are currently in the launch phase, with prices being made official and the car configurator being rolled out, enabling customers to personalise their future model in every detail, with the options and finishes they want. The first deliveries are expected from the end of the first quarter of 2025 for the very exclusive launch editions.

#### What will 2025 have in store for Jaguar?

We are in the midst of preparations. We have radically rethought Jaguar as a modern luxury brand. The key to the transformation is resolutely innovative designs that are not a copy of anything else. It's about demonstrating what Jaguar is and what it should be in the imagination, without compromise. The first of the three new Jaguars will be a 4-door GT produced in Solihull

52 BPM EXCLUSIVE OWNERS 53

d'ailleurs, sur les derniers Range Rover et Range Rover Sport, une des meilleures autonomies du marché, excédant les 100 km – ce qui évite, dans un usage urbain quotidien, de recharger tous les jours. Selon nos calculs, par rapport à l'utilisation moyenne de nos clients Range Rover, cela représente 80 % des trajets qui peuvent être faits en « full électrique »!

Enfin, la propulsion électrique, si elle permet de sublimer le raffinement, le silence, est aussi très adaptée à la progression en tout-terrain en garantissant une conduite adaptée et très progressive. Nous déployons une technologie propre à nos marques en gardant les caractéristiques de la conduite tout-terrain, un élément essentiel de notre ADN.

#### La compétition est-elle un laboratoire d'innovation qui bénéficie à vos produits par des transferts technologiques rapides et démarquants, ou la R&D se passe-t-elle essentiellement ailleurs ?

L'investissement dans la Formule E est essentiel pour éprouver un certain nombre de technologies dans le monde exigeant de la course automobile et en équiper les voitures de série. Avoir cette plateforme et ce banc d'essai fait partie de notre stratégie Reimagine.

Ce n'est pas forcément le même département qui travaille sur ces recherches, mais, selon le principe des vases communicants, des ingénieurs peuvent passer de l'un à l'autre. Tout est chapeauté par la même personne, ce qui rend plus concret ce que nous appelons le race to road. Cela fait des années que nous testons en compétition des technologies que nous souhaitons proposer dans nos voitures de série demain. Et, nous voulons être les premiers à les appliquer. Jaguar a vraiment cette volonté de redevenir une marque qui crée la tendance et qui doit inspirer les autres – par le design assez impactant et exubérant qui va bousculer les codes, mais aussi d'un point de vue technologique. Encore quelques mois de patience! Pour l'instant, nous ne pouvons pas trop communiquer sur ces transferts technologiques puisque nous n'avons pas encore annoncé le détail des futures Jaguar. Dès lors qu'elles seront dévoilées, nous pourrons illustrer le propos de manière tangible et concrète.

#### L'option hybride va-t-elle être supplantée par le 100 % électrique ?

Contrairement à d'autres constructeurs, JLR n'a pas fait d'annonce misant entièrement sur le 100 % électrique côté Range Rover, Defender et Discovery. Nous verrons en fonction de la demande du marché européen, mais aussi chinois et américain, chacun appliquant ses fiscalités propres et progressant dans le même sens mais à des vitesses différentes. Nous sommes convaincus qu'il est important d'offrir une alternative à nos clients.

## On annonce un Range Rover 100 % électrique. Peut-on avoir une idée de sa date de mise sur le marché ?

Le Range Rover Electric va ouvrir à la propulsion électrique la voie des performances, du raffinement et des voyages de luxe. Les premiers prototypes sont actuellement déployés pour des tests dans certains lieux parmi les plus exigeants du monde. La motorisation 100 % électrique s'aguerrit aux températures extrêmes, depuis moins 40 °C dans le cercle polaire arctique jusqu'à plus 50 °C dans les déserts brûlants du Moyen-Orient.

Un Range Rover à motorisation électrique, cela représente tout le luxe, le raffinement et les performances habituels du Range Rover, complété d'une propulsion entièrement électrique presque silencieuse.

Nous avons déjà ouvert une liste d'attente qui rencontre un fort succès. Dans les prochains mois, nous communiquerons sur l'ensemble des données techniques ainsi que les tarifs.

#### Quels sont les modèles les plus vendus?

Les 2/3 des ventes se portent sur les dernières créations Range Rover, Range Rover Sport et Defender. Cela témoigne de la pertinence de la stratégie de montée en gamme. Leur attrait nous a permis de passer à un prix moyen au-delà de 100 000 euros, en tenant compte des différentes options de personnalisation. Ces dernières représentent environ 15 % du prix de vente.

Avec la future gamme Jaguar, nous continuons de déplacer le curseur vers le marché du luxe, de repositionner graduellement les quatre Maisons de marque vers le très haut de gamme.



and built on a new architecture, christened the JEA. Further details are due to be released shortly.

## What role does history play today? How can it be continued? Through what values?

We are fortunate to have a heritage, an authenticity, and some iconic vehicles. These things are all true benchmarks in automotive history: the first Land Rover, which became the Defender; the Range Rover which, in 1970, created the SUV segment, that combination of utility and luxury vehicle; and to name but just one, the Jaguar E-Type. The link between what we do today, the projection into the future and this authenticity, the background lies in the evocative power of these brands – they are instantly recognisable and generate emotion that still fascinates younger generations.

In our medium- and long-term plan, we attach a great deal of importance to current issues, particularly the environment. The Net Carbon Zero plan goes beyond the production of electric cars; it applies more broadly across our entire industrial base. Sustainability is part of our DNA, and not just an environmental issue. For example, we have been supporting the International Red Cross for almost 70 years. Our approach is not opportunistic, our desire today is simply to highlight it more.

## Could Jaguar one day offer a continuation version of one of its models? Or Land Rover, too?

We have a Classic division that supplies authentic cars, expert maintenance and original parts. The aim of this division is to produce special series that forge a link with history. Our team of engineers has specialised in restoring the "Reborn" E-Type to exceptional quality, and building the very exclusive New Original Jaguar Continuation cars, such as the Jaguar E-Type Lightweight, the XKSS and the D-Type.

We have the same approach with Land Rover, with the latest example being the restoration of the Defender V8 Works.

## Jaguar is heavily involved in both hybridisation and electrification. What stage is this at now?

With the Jaguar I-PACE, we were one of the first manufacturers to develop a 100% electric model. That taught us a lot, especially as we now have feedback on the full cycle of how an electric car is used.

We've also been involved in Formula E for eight years. This year, we were crowned Manufacturers' World Champion, though missed out on the Drivers' title by just a few points. Here too, we're in the midst of a fantastic learning curve. With the Jaguar I-PACE and Formula E, we have gathered a great deal of very useful information for the electric offensive from next year: the Jaguar brand will go 100% electric, while we are preparing the launch of six 100% electric products, between 2025 and 2030, for Defender, Range Rover and Discovery. Our range is already highly electrified, with almost the entire range available with a rechargeable hybrid engine. Plug-in hybrids account for 80-90% of our sales mix for the very top of the Range Rover and Range Rover Sport range, and 60% on average. With two-thirds of the range electrified, we have acquired experience in terms of both technology and battery management. In fact, the latest Range Rover and Range Rover Sport have one of the best ranges on the market, exceeding 100 km, which means that in everyday urban use, you don't have to recharge every day.

According to our calculations, based on the average usage of our Range Rover customers, this represents 80% of journeys that can be made in full electric mode!

Finally, electric propulsion, while it enhances refinement and silence, is also ideally suited to off-road driving, guaranteeing an adapted and very progressive driving experience. We are deploying technology that is specific to our brands, while retaining the characteristics of off-road driving, an essential element in our DNA.

## Is racing a laboratory for innovation that benefits your products through rapid and distinctive technology transfers, or does most R&D take place elsewhere?

The investment in Formula E is essential for testing a number of technologies in the demanding world of motor racing, before putting them back into production cars. Having this platform and test bed is part of our Reimagine strategy.

It's not necessarily the same department that works on this research but, according to the theory of communicating vessels, engineers can move from one to the other. Everything is overseen by the same person, which makes what we call 'race to road' more practical. For years now, we've been testing technologies in competition that we want to offer in our production cars tomorrow. And we want to be the first to apply them. Jaguar really does want to become a trend-setting brand once again, and one that must inspire others, through its impactful and exuberant design, which will shake up the codes, including from a technological point of view. Just a few more months of patience! For the moment, we can't say too much about these technological transfers, as we haven't yet announced the details of Jaguar's future models. As soon as they are unveiled, we'll be able to illustrate the point in a tangible and practical way.

#### Will the hybrid option be supplanted by 100% electric?

Contrary to other manufacturers, JLR has not announced any plans to go 100% electric for the Range Rover, Defender and Discovery. We'll have to wait and see, depending on market demand in Europe, but also in China and the USA – each of which has its own tax system, though which are moving in the same direction, but at different speeds. We are convinced that it is important to offer our customers an alternative.

## A 100% electric Range Rover has been announced. Can you give us an idea of when it's likely to be on the market?

The Range Rover Electric will pave the way for electric propulsion to deliver performance, refinement and luxury travel. The first prototypes are currently being deployed for testing in some of the world's most challenging locations. The 100% electric powertrain can withstand extreme temperatures, from minus 40°C in the Arctic Circle to plus 50°C in the scorching deserts of the Middle East.

A Range Rover with an electric powertrain represents all the luxury, refinement and performance you'd expect from a Range Rover, complemented by an all-electric drive that's almost silent.

We've already opened a waiting list, which is proving extremely popular. In the coming months, we'll be announcing all the technical data and prices.

#### What are the best-selling models?

Two-thirds of sales are accounted for by the latest Range Rover, Range Rover Sport and Defender. This demonstrates the relevance of our strategy of moving up the range. Their appeal has enabled us to increase the average price to over €100,000, taking into account the various customisation options. These represent around 15% of the selling price. With the future Jaguar range, we are continuing to move the cursor towards the luxury market, gradually repositioning the four company brands towards very top-of-the-range.









54 BPM EXCLUSIVE OWNERS

BPM EXCLUSIVE OWNERS 55



## INSIDE CHANTILLY

DIXIÈME ANNIVERSAIRE DU TRIPLE CONCOURS DE CHANTILLY. DÉJÀ RÉPUTÉ AUPRÈS DES COLLECTIONNEURS, L'ÉVÉNEMENT RENCONTRE CETTE ANNÉE LA FERVEUR DU PLUS GRAND PUBLIC, TOUJOURS AVEC STYLE. VOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL EST PARMI LES JURÉS!

THE TENTH ANNIVERSARY OF THE TRIPLE CHANTILLY CONCOURS. ALREADY RENOWNED AMONG COLLECTORS, THIS YEAR'S EVENT MET WITH THE FERVOUR OF THE GENERAL PUBLIC, AS ALWAYS, IN STYLE. YOUR SPECIAL CORRESPONDENT HAPPENED TO BE ONE OF THE JUDGES!

TEXTES: ROBERT PUYAL - PHOTOS: CATHY DUBUISSON









hantilly Arts & Elegance (sans accent, bilinguisme oblige) s'est imposé d'emblée parmi les plus grands concours d'élégance de la planète. Le cadre constituait un atout majeur ; le château de Chantilly, créé au XIXème siècle au bon vouloir du duc d'Aumale, dernier prétendant au trône de France. Ce grand cavalier n'aurait peut-être pas si mal compris que des mécaniques envahissent ses pelouses. D'autant qu'elles s'y tiennent à peu près coites, le temps pour le jury de les examiner à loisir.

Car si l'amateur saurait se contenter de passer en revue tant de charmes si disparates, le démon de la compétition rôde toujours et les jurés, dont je suis, sont commis à désigner la plus charmeuse, la plus authentique, la plus belle...

Le charme d'une voiture est aussi mystérieux que la séduction d'un paysage ou l'attirance pour un être. Il va pourtant falloir en décider, selon une grille de jugement assez stricte. Les 51 jurés, trois pour chacune des seize classes, devront noter les cinq à sept voitures qu'ils examinent selon leur intérêt historique, leur authenticité, la qualité de leur présentation, l'état de marche de leurs accessoires, etc. En dehors de quelques fautes évidentes (mais que fait ce baquet carbone dans une voiture de course de 1960 ?), le jugement est bien difficile. Hormis pour les jurés des « 50 ans de la Countach », ou des « 100 ans de la Bugatti 35 », qui n'ont affaire qu'à des exemplaires d'un même modèle, il faut choisir entre des autos très disparates. Parmi les « Porsche de course à moteur 4 cylindres », mes suffrages iront à la sublime 904 GTS de Régis Mathieu, qui sait ce que préservation veut dire, étant luimême artisan et artiste dans un tout autre domaine – les luminaires.

La délibération à trois peut être houleuse mais une fois le prix de chaque classe attribué, plus deux accessits, les choses se compliquent encore. Il faut à présent choisir entre les seize voitures déjà primées pour désigner les deux "Best of Show", pour celles d'avant-guerre et d'après-guerre.

Les plus belles surprises viennent de classes aux limites plus imprécises, comme celles intitulées « Folies des Grandeurs ». Une Tatra V12, qui gagnait déjà de semblables concours à Cannes en 1932, y illustre l'avant-guerre. De l'autre côté, une Talbot 1949 taillée sur mesure pour le PDG de l'époque, qui a fait installer dans cette carrosserie routière un moteur de course. Une folie des grandeurs, en effet, qui sera saluée par le titre de « Best of Show », une distinction de portée internationale qui va ajouter encore à sa valeur. À cette après-guerre assez ancienne, s'ajoute pour l'avant-guerre une Bugatti Type 35, tout juste centenaire et préservée dans un incroyable « jus » d'époque, une machine qui a disputé la Targa Florio en 1928! Grand écart temporel pour la prestigieuse firme européenne (car fondée par un Italien en Allemagne avant de s'accrocher résolument à l'Alsace devenue française), Bugatti se verra remettre le prix du public pour la Tourbillon 2024, la déjà glorieuse hypercar qui a pu, autour du miroir d'eau qui sépare le grand escalier des pelouses Le Nôtre, faire entendre son V16 (et non W16 comme les Veyron et Chiron).

Les trois derniers jurés s'occupent des autos les plus modernes et même les plus résolument futuristes, bien accueillies dans ce décor où l'histoire semble les adouber. Les constructeurs présentent ici leurs concept-cars les plus récents, qui disputent un véritable concours d'élégance à l'ancienne, un mannequin de grand couturier marchant auprès de chacun. À ce jeu de haute école, c'est la Lancia HPE Pu + Ra (pureté et radicalité) qui recevra les honneurs. Ce break de chasse est une véritable étude de style, riche d'idées, qui jette un pont entre les années 1970 et le prochain retour en force de la belle firme Lancia à l'international.

Chantilly Arts & Elegance (the latter word without its accents in French, as bilingualism obliges) has established itself as one of the world's leading elegance competitions. The setting was a clearly a significant asset: the Château de Chantilly, built in the 19th century at the pleasure of the Duc d'Aumale, the final pretender to the throne of France. This great knight likely wouldn't have minded so much the mechanical devices invading his lawns. All the more so as they remain more or less quiet, allowing the jury time to examine them at their leisure.

After all, the amateur is content passing his time reviewing so many disparate charms. But the demon of competition is always there, lurking, and the jurors, myself included, were committed to choosing the most charming, the most authentic, the most beautiful...

The charm of a car is as mysterious as the seduction of a landscape or the attraction of a another person. And yet the decision had to be made according to a strict judging grid. The 51 judges, three assigned to each of the sixteen classes, would have to mark the five to seven cars they examine according to their historical interest, their authenticity, the quality of their presentation, the working order of their accessories, and so on. Apart from a few obvious faults (what is this carbon bucket seat doing in a 1960 racing car?), the judging is very difficult. Except for the judges of the "50th anniversary of the Countach", or the "100th anniversary of the Bugatti 35", who only have to deal with differing examples of the same model, the choice is between very disparate cars. Among the "4-cylinder racing Porsches", my vote goes to the sublime 904 GTS by Régis Mathieu, who knows what preservation means, being himself a craftsman and artist in a completely different field – lighting and chandeliers.

The three-way deliberation can be stormy, but once the prize for each class had been awarded, plus two runners-up prizes, things got even more complicated. We now had to choose between the sixteen cars that have already won prizes to select the two "Best of Show" awards, one for prewar cars and the other for post-war cars.

The biggest surprises came from classes with more imprecise boundaries, such as those entitled "Folies des Grandeurs". A Tatra V12, which had already won similar competitions in Cannes in 1932, illustrated the prewar period. On the other side, a 1949 Talbot tailor-made for the CEO of the time, who had a racing engine installed in this road car. A folly of grandeur, indeed, which would be hailed with the title of "Best of Show", an international distinction that will only add to its value.

In addition to this rather old post-war car, the pre-war Bugatti Type 35, which is just over a hundred years old and preserved in its incredible period glory, was a machine that competed in the Targa Florio in 1928! Bugatti received the "People's Choice Award" for the Tourbillon 2024, the already glorious hypercar which, around the water mirror that separates the grand staircase from the Le Nôtre lawns, was able to make its V16 (and not W16 like the Veyron and Chiron) heard.

The remaining three judges were there to consider the most modern and even the most resolutely futuristic cars that were well received in this setting where history seemed to have adored them. The manufacturers presented their most recent concept cars here, competing in a veritable old-fashioned concours elegance, with a grand couturier's model walking alongside each of them. The Lancia HPE Pu + Ra (purity and radicalism) was the winner. This shooting-brake is absolutely a study in style, full of ideas, which builds a bridge between the 1970s and the next "retour de force" of the beautiful Lancia company on the international stage.

#### CHANTILLY ARTS & ELEGANCE RICHARD MILLE 2024

Concours d'Élégance / Concours d'Elegance Lancia Pu+Ra (2023)

Concours d'Élégance prix du public / Concours d'Elegance public prize
Buaatti Tourbillon (2024)

Best of Show Concours d'état avant-guerre / Best of Show Concours d'État Pre-war Bugatti T35C (1928)

Prix spécial Restauration avant-guerre / Prix spécial Restauration Pre-war
Tatra T80 (1931)

latra 180 (1931)

Best of Show Concours d'état après-guerre / Best of Show Concours d'Etat Post-war

Prix spécial Palmarès après-guerre / Palmarès Post-war special prize
Ding 1048 (1050)

Prix spécial « Œuvres » / Special "Works" prize
Marcello Gandini Lamborahini Countach

Marcello Gandini, Lamborghini Countach Grand Prix des Clubs FFVE / Grand Prix of Clubs FFVE

Vincennes en anciennes - Talbot 126 Baby Sport

BPM EXCLUSIVE OWNERS 57





oodwood Revival, c'est débord une passion familiale, une histoire de transmission qui commence en 1948 lorsque Frederick Gordon-Lennox, 9ème duc de Richmond, inaugure le Goodwood Motor Circuit sur son domaine. Son petit-fils, le comte de March, devenu le 11ème duc de Richmond, reprend le flambeau à la fin du XX° siècle et redonne une dynamique nouvelle à l'héritage automobile.

Depuis la première édition en 1998, le Goodwood Revival remet en lice les mêmes voitures et motos qui ont couru entre 1948 et 1966 à Goodwood. Surtout, le festival reste fidèle à 200 % à l'esprit de compétition. Ici, ce n'est pas parce que sa monture vaut des dizaines de millions de livres sterlings qu'on l'épargne. Bien au contraire! Résultat, sur chaque plateau, ça roule à toute allure... d'autant plus que des pilotes iconiques comme Karun Chandhok, Dario Franchitti, Jimmie Johnson, Tom Kristensen, Darren Turner, John McGuinness, Jake Hill, Tom Ingram, Sir Jackie Stewart, Jacques Villeneuve, pour ne citer que quelques-uns, mènent la danse!

Les courses mais aussi les parades historiques sont le prétexte à un immense rassemblement vintage : fête foraine avec manèges et balançoires d'antan ; village reconstitué aux décors dignes de Cinecittà, échoppes aux devantures rose starlette, salon de coiffure pour des mises en plis impeccables, foodtrucks rétro, garages fifties avec mécaniciennes en salopettes ; dress-code allant des stricts tailleurs de l'après-guerre et bibis à voilette aux robes corolles et foulards et blousons rockabilly ; show des Spitfire en plein ciel ; interview de l'égérie glamour Dita von Teese, concours d'élégance vintage au Revive & Thrive Village, bal avec orchestre en plein air, tubes rock et jupes tourbillonnantes... Comme tout le monde participe, même les bébés endormis dans des landaus d'époque, l'illusion est confondante! Et, pour ceux qui manquent de ressources vestimentaires ad hoc, pas d'inquiétude : les boutiques vintage offrent un choix de tenues pour hommes, femmes et enfants.

Après les qualifications dans des conditions météo dantesques le vendredi, un total de seize courses comptant entre 24 et 30 autos sur la grille de départ se sont déroulées sur tout le week-end. Les différents plateaux rassemblent des voitures de Grand Prix de différentes époques et puissances (Goodwood Trophy, Stirling Moss Memorial Trophy, Richmond & Gordon Trophies, Glover Trophy), aussi bien que des prototypes (Whitsun Trophy). Le clou du spectacle, côté sensations fortes, est assurément le St Mary's Trophy, une course Pro-Am avec des légendes vivantes aux commandes des voitures de tourisme youngtimers - Plymouth Barracuda, Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, Ford Lotus Cortina, Ford Galaxie ou encore Austin Mini Cooper S. Mais, les amateurs esthètes se régalent tout autant en admirant les Jaguar Type E, Ferrari 250 GT SWB, Aston Martin DB4GT et Shelby Cobra du Stirling Moss Memorial Trophy ou encore les Aston Martin DB3S, Maserati 300S, Jaguar Type C et Ferrari 750 Monza du Freddie March Memorial Trophy.

Dès que les *Grid Girls* quittent la piste, les 3,8 kilomètres du tracé, technique et étroit, ne pardonnent pas et sont le théâtre d'affrontements épiques et de suspense à rebondissements. Avec la pluie qui s'en mêle et la volonté d'en découdre de tous, les contre-braquages, dérapages et incidents, heureusement sans gravité, pimentent les tours de piste, obligeant la Safety Car, une Jaguar Type E, à intervenir. Dans les gradins comme sur les talus, l'attention du public est rivée sur les performances tonitruantes de ces bolides d'un autre âge carburant à l'essence durable.

Mais, côté compétition, c'est certainement la Settrington Cup qui a droit au public le plus fervent. Les 70 petits concurrents pilotant des Austin J40 sont sûrement boostés à l'adrénaline pour pédaler si vite devant la ligne des stands!

Parmi les parades, celle dédiée au regretté John Surtees, figure exceptionnelle des sports mécaniques, champion du monde de moto puis de Formule 1 et grand ami de Goodwood, et celle célébrant les 70 ans du moteur XK de Jaguar, ont rythmé le week-end, tandis que le 80ème anniversaire du Débarquement a été fêté en grande pompe avec plus de 200 véhicules, jeeps, tanks, motos, camions et transports amphibies.

Goodwood Revival is first and foremost a family passion, a story of transmission that began in 1948 when Frederick Gordon-Lennox, 9th Duke of Richmond, inaugurated the Goodwood Motor Circuit on his estate. His grandson, the then Earl of March, who became the 11th Duke of Richmond, took over the driving seat at the end of the 20th century, giving new impetus to motor racing heritage.

Since its inaugural edition in 1998, Goodwood Revival has featured the same cars and motorcycles that raced at Goodwood between 1948 and 1966. But most importantly, the festival remains 200% faithful to the spirit of competition. Here, just because your ride is worth tens of millions of pounds doesn't mean you'll spare it. Quite the contrary in fact! The result is that on every stage, the action is fast and furious, with iconic drivers leading the way, including such as Karun Chandhok, Dario Franchitti, Jimmie Johnson, Tom Kristensen, Darren Turner, John McGuinness, Jake Hill, Tom Ingram, Sir Jackie Stewart and Jacques Villeneuve, to name but a few!

Not only the races, but also the historic parades are the pretext for a huge vintage gathering: the funfair with rides and swings from yesteryear; a reconstructed village with sets worthy of Rome's Cinecittà, stalls with starlet pink shopfronts, hair salons for impeccable styling, retro foodtrucks, fifties garages with mechanics in overalls; dress-codes ranging from strict postwar suits and veiled fascinators, to corolla dresses and rockabilly scarves and jackets; a Spitfire airshow in the sky; an interview with glamour muse Dita von Teese; a vintage elegance contest at the Revive & Thrive Village; a ball with an open-air orchestra; rock hits and swirling skirts... With everyone taking part, even babies asleep in vintage prams, the illusion is mindboggling! And for those lacking the necessary apparel, there's no need to worry: vintage stores offer a choice of outfits for men, women and children. After auglifying in Dantesque weather conditions on the Friday, a total of sixteen races saw between 24 and 30 cars lined up on the grid throughout the weekend. The different grids brought together Grand Prix cars of different eras and powers (the Goodwood Trophy, Stirling Moss Memorial Trophy, Richmond & Gordon Trophies and the Glover Trophy), as well as prototypes (the Whitsun Trophy). The highlight of the show, in terms of thrills and spills, was undoubtedly the St Mary's Trophy, a Pro-Am race with living legends at the wheel of youngtimers' touring cars, the Plymouth Barracuda, Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, Ford Lotus Cortina, Ford Galaxie or the Austin Mini Cooper S. But aesthetic enthusiasts were equally delighted by the Jaguar E-Type, Ferrari 250 GT SWB, Aston Martin DB4GT and Shelby Cobra of the Stirling Moss Memorial Trophy, or the Aston Martin DB3S, Maserati 300S, Jaguar Type C and Ferrari 750 Monza of the Freddie March Memorial Trophy.

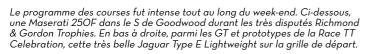
As soon as the Grid Girls leave the track, the 3.8 kilometers of the narrow, technical course is unforgiving and becomes the scene of epic battles and suspenseful twists and turns. With the rain getting in the way and everyone determined to fight it out, drifting, skids and incidents, fortunately not serious, spiced up the laps, forcing the Safety Car, an E-Type Jaguar, to intervene. In the stands and on the embankments, the public's attention was riveted on the thundering performance of these cars from another age, fuelled by sustainable petrol.

But when it came to competition, it was without doubt the Settrington Cup that had the most fervent audience. The 70 little competitors in their Austin J4Os were certainly pumped full of adrenalin as they pedalled quickly past the pit lane!

Among the parades, those dedicated to the late John Surtees, an exceptional figure in motor sports, motorbike and Formula I world champion and great friend of Goodwood, and celebrating 70 years of Jaguar's XK engine punctuated the weekend, while the 80th anniversary of D-Day was celebrated in style with over 200 vehicles, jeeps, tanks, motorbikes, trucks and amphibious transports.

Photo captions enhanced according to photos







The racing programme was intense throughout the weekend. Below, a Maserati 250F in the Goodwood S during the hotly contested Richmond & Gordon Trophies. Below right, among the GTs and prototypes in the Race TT Celebration, this beautiful Jaguar E-Type Lightweight on the starting grid.







62 BPM.EXCLUSIVE OWNERS 63



























La Sttrington Cup, avec ses petits compétiteurs motivés, est assurément l'événement le plus attendu du week-end! Garçons et filles âgés de 4 à 10 ans sont accompagnés de leurs parents jusqu'à la grille de départ. La compétition à bord des voiturettes Austin J40 se joue en deux manches.

The Settrington Cup with its motivated little competitors is undoubtedly the most eagerly awaited event of the weekend! Boys and girls aged between 4 and 10 are accompanied by their parents to the starting grid. The competition aboard the Austin J40 pedalcars is played out over two heats.



66 BPM.EXCLUSIVE OWNERS 67

ESCAPE GOODWOOD REVIVA



Sale temps pour les motos! Le dimanche, les 30 compétiteurs du Barry Sheene Memorial Trophy se sont à nouveau élancés sur la piste particulièrement mouillée

Les motos d'avant 1955, des Vincent, Norton, BMW, Triumph et plus encore ont réalisé des prouesses, notamment la Norton Velocette MSS de 1954 pilotée par Michael Russell / Michael Rutter, qui a terminé première des deux manches cumulées.

Bad weather for the bikes! On Sunday, the 3O competitors in the Barry Sheene Memorial Trophy once again took to the particularly wet track.

The pre-1955 bikes - Vincent, Norton, BMW, Triumph and more - put in some impressive performances, including the 1954 Norton Velocette MSS ridden by Michael Russell / Michael Rutter, which finished first in the two heats combined.











Goodwood Revival rend aussi hommage au passé militaire, lorsque les terrains du domaine du duc de Richmond abritèrent une base aérienne de la Royal Air Force. Des avions de la guerre sont traditionnellement présents, comme ce Westland Lysander, ont été exposés à terre avec, parfois, leur équipage de charme. Vu les conditions météo désastreuses, les démonstrations de vol furent écourtées.

Goodwood Revival also paid homage to its military past, when the grounds of the Duke of Richmond's estate were home to a Royal Air Force air base, and Fighter aircraft are traditional attendees, such as this Westland Lysander, were displayed on the ground, sometimes with their charming crews. Given the disastrous weather conditions, the flight demonstrations had to be cut short.





68 BPM EXCLUSIVE OWNERS 69











70 BPM EXCLUSIVE OWNERS 71



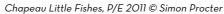






# STEPHEN JONES TOP OF THE TOPS







Je ne sais quoi, P/E 2010 © Peter Ashworth



Chapeau Bang! A/H 2010-11 © Ben Toms

n Grande-Bretagne, si l'habit ne fait pas le moine, le chapeau fait la différence! Des défilés aux gradins des hippodromes, des galas de promotion aux garden parties aristocratiques, il trône au-dessus des têtes avec le panache et l'excentricité typiquement britanniques. Depuis les années 1980, le maître de cet art modiste mais surtout pas modeste s'appelle Stephen Jones. Plus qu'un accessoire de mode, chaque création de Stephen Jones est une œuvre d'art fantaisiste ou presque sage qui sublime une allure. Le Palais Galliera rend hommage à ses quarante années de talent fou.

Riche de près de 400 œuvres, l'exposition réunit plus de 170 chapeaux, des archives du modiste (dessins préparatoires, photographies, extraits de défilés...) ainsi qu'une quarantaine de silhouettes complètes avec vêtements et chapeaux. Ces « looks » témoignent des liens de fidélité de Stephen Jones avec les plus grandes maisons, en particulier la maison Christian Dior, avec laquelle il collabore depuis plus de vingt-cinq ans. Devenu le plus frenchy des modistes anglais, ce personnage incontournable de la mode parisienne lui a insufflé toute sa créativité et son audace.

In Britain, if the clothes don't make the man, the hat certainly does! From catwalk shows to racecourse grandstands, from promotional galas to aristocratic garden parties, it towers above heads with that typically British panache and eccentricity. Since the 1980s, Stephen Jones has been the master of this fashionable, but by no means modest, art. More than just an accessory, each Stephen Jones creation is a whimsical or almost sage work of art that enhances a look. The Palais Galliera is paying tribute to his forty years of mad talent.

Featuring almost 400 works, the exhibition brings together more than 170 hats, the milliner's archives (preparatory drawings, photographs, extracts from fashion shows, etc.) and some forty complete silhouettes with clothes and hats. These "looks" bear witness to Stephen Jones's loyal ties with some of the world's leading fashion houses, in particular Christian Dior, with whom he has worked for over twenty-five years. He has become the most "Frenchy" of English milliners, a key figure in Paris fashion which has inspired him with all his creativity and audacity.





#### MANDARIN ORIENTAL MAYFAIR

#### **GOLDEN MONKEY PAW**

Cocktail signature d'ABar Lounge, un éclat net et une note fumée. Le thé Golden Monkey, originaire du Fujian, est un thé noir réputé dont l'histoire remonte à la dynastie Ming.

#### INGRÉDIENTS

35 ml de thé Golden Monkey infusé au Pisco
10 ml de liqueur de kumquat équitable
22,5 ml de jus d'agrumes et d'agave
5 gouttes de Ms. Better's Bitters, orange tree
Velours de lapsang, pomme et poire
Servir dans un verre Pony, garni de flocons dorés comestibles.

One of the signature cocktail of the ABar Lounge, a burst of sharpness and a hint of smokiness. Golden Monkey tea, originating from Fujian, is a renowned black tea with a history dating back to the Ming Dynasty.

#### **INGREDIENTS**

35ml Golden Monkey tea infused Pisco
10ml Fair kumquat liqueur
22.5ml citrus & agave
5 Drops Ms. Better's Bitters orange tree
Velvet of lapsang, apple and pear
Serve in Pony glass, garnished with edible golden flakes.

22 Hanover Square, Mayfair, London www.mandarinoriental.com

## THE EMORY **EMORINI**

L'Emoroni est l'une des signatures de The Emory... Une version estivale du Negroni classique, la Visciolata remplaçant le Chambord avec un Cabernet-Sauvignon aromatisé de cerise, le Visciolata, pour donner au cocktail une couleur rose plus claire et délavée.

#### INGRÉDIENTS

30 ml de gin Sapling 20 ml de Cocchi Americano 15 ml d'Amaro Santoni 5 ml de Visciolata del Cardinale.

Mettez tous les ingrédients dans un verre à mélange, remuez sur de la glace, puis versez sur de la glace avec une pièce d'orange en guise de garniture.

The Emoroni is one of the signatures at The Emory... A summery take on the classic Negroni, with Visciolata, a Cabernet Sauvignon-based dessert wine, flavoured with sour cherries, instead of Chambord to give the cocktail a lighter, faded pink colour.

#### **INGREDIENTS**

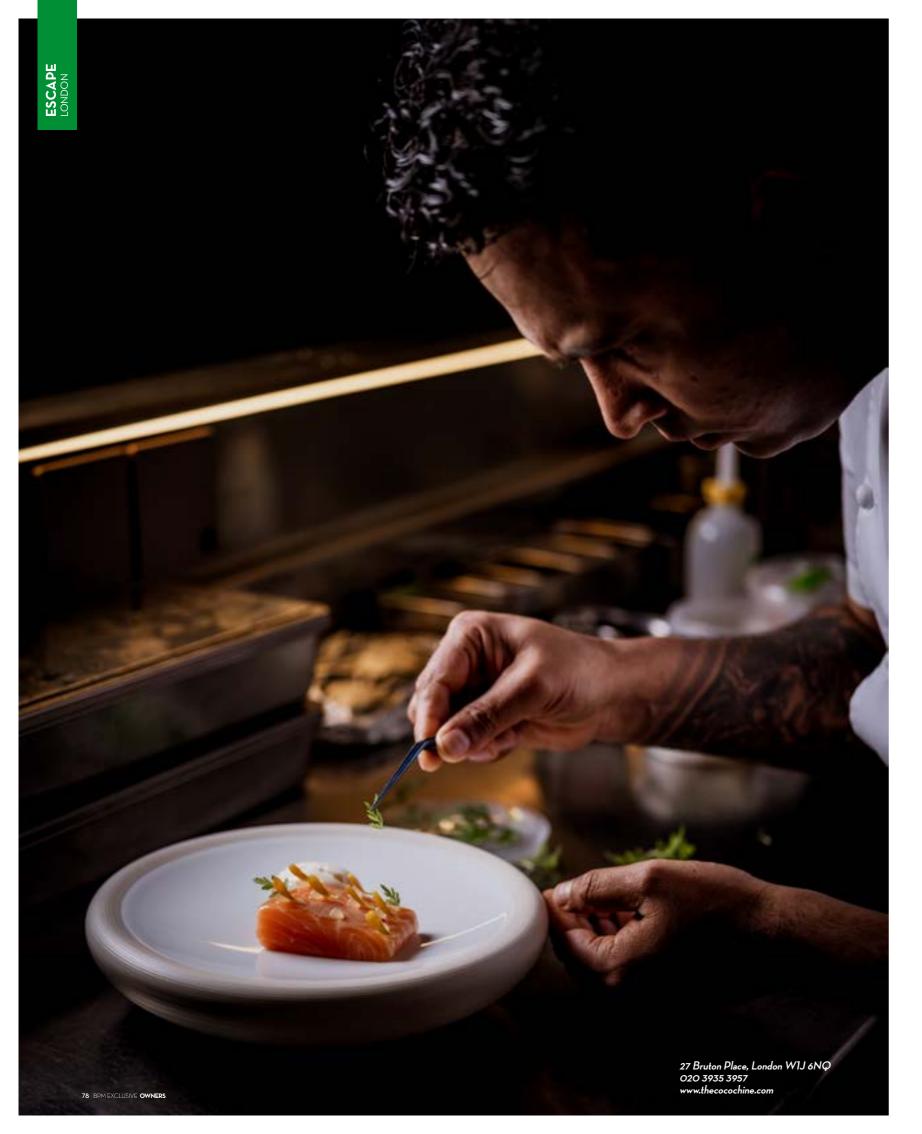
30ml Sapling Gin 20ml Cocchi Americano 15ml Amaro Santoni

5ml Visciolata del Cardinale.

Put all ingredients into a mixing glass, stirred over ice, and then poured on ice with an orange coin as garnish.

The Emory,
Old Barrack Yard, Belgravia,
London, SWIX 7NP
www.the-emory.com







# THE COCOCHINE NOUVELLE PERLE À MAYFAIR

uvert en mars 2024 par le chef d'origine sri-lankaise Larry Jayasekara, The Cocochine est déjà devenu une perle pour les gourmets de Mayfair... et d'ailleurs.

Après un cursus honorum particulièrement étoilé, de Michel Bras à Gordon Ramsay, Larry Jayasekara, lauréat du National Chef of the Year Award 2016, réalise son rêve : ouvrir son propre restaurant. Avec son associé, le célèbre galeriste Tim Jefferies, il vient de transformer une mews house d'une allée tranquille de Mayfair en un restaurant raffiné et intimiste distillant les atmosphères, et les œuvres d'art, sur quatre niveaux, de la cave aux 1 000 références à la salle principale au rez-de-chaussée, la table du chef avec vue directe sur la brigade au premier étage, et, cerise sur le gâteau, la salle à manger privée décorée de treillis dorés et d'une cheminée ancienne. Le menu à la carte, renouvelé chaque jour, offre quelques échantillons du talent et de l'expérience du chef, mais aussi de ses excellentes relations avec des producteurs exceptionnels comme la viande du domaine Rowler Estate du financier lan Wace dans le Northamptonshire, ou encore la pêche de l'île privée écossaise Tanera Mòr.

#### A NEW GEM IN MAYFAIR

Opened in March 2024 by Sri Lankan-born chef Larry Jayasekara, The Cocochine has already become a gem for gourmets in Mayfair... and beyond. Building on a particularly star-studded honorary career - from Michel Bras to Gordon Ramsay -, Larry Jayasekara, who received the National Chef of the Year Award 2016, is realising his dream: opening his own restaurant. With his partner, the famous gallery owner Tim Jefferies, he has just transformed a mews house in a quiet Mayfair alley into a refined, intimate restaurant distilling atmospheres, and works of art, on four levels, from the cellar with its 1,000 references to the main dining room on the ground floor, the chef's table with a direct view of the kitchen brigade on the first floor, and, the icing on the cake, the private dining room decorated with gilded latticework and an antique fireplace. The à la carte menu, which changes daily, offers samples not only of the chef's talent and experience but also of his excellent relationships with exceptional producers such as the meat from financier Ian Wace's Rowler Estate in Northamptonshire and the fish from the private Scottish island of Tanera Mòr.







# THE EMORY PAQUEBOT MODERNE

uvert cet été à Belgravia, au cœur de l'effervescence londonienne, The Emory est l'hôtel ultime de l'immense Richard Rogers, un paquebot immobile de 60 suites sur neuf étages surplombant Hyde Park. Les amateurs d'architecture reconnaîtront la patte de l'architecte de Beaubourg, le squelette apparent et la façade en verre qui, à la façon des mécanismes impeccables de la haute horlogerie, participent à la beauté autant qu'à la fonctionnalité. Dans les grands espaces de vie, restaurant, bars et fumoir, le décor, mis en scène par l'expert des superyachts Rémi Tessier, parvient à créer une ambiance chaleureuse et calme. Quatre sommités du design, dont Pierre-Yves Rochon ou Patricia Urquiola, ajoutent leur touche à cette parfaite démonstration de style, tandis que Damien Hirst parsème l'hôtel de ses créatures ailées, entre autres extravagances. Mention spéciale pour le rooftop Bar 33 et son excellente offre de mixologie.

Old Barrack Yard, London www.the-emory.co.uk

#### A MODERN OCEAN LINER

Opened this summer in Belgravia, in the bustling heart of London, The Emory is the ultimate hotel by the immense Richard Rogers, a stationary luxury liner with 6O suites on nine floors overlooking Hyde Park. Lovers of architecture will recognise the work of Beaubourg, displaying an exposed skeleton and glass façade that, like the impeccable mechanisms of fine watchmaking, contribute to its beauty as well as its functionality. In the large living areas, restaurant, bars and smoking room, the décor designed by superyacht expert Rémi Tessier creates a warm and calm atmosphere. Four design luminaries, including Pierre-Yves Rochon and Patricia Urquiola, have added their touch to this perfect demonstration of style, while Damien Hirst has scattered the hotel with his winged creatures, among other extravagances. Special mention must be made of the rooftop Bar 33 and its excellent mixology options.



#### MANDARIN ORIENTAL MAYFAIR

#### JOYAU CONTEMPORAIN

Deuxième établissement de la marque à Londres, le Mandarin Oriental Mayfair offre 55 chambres et suites, la première table londonienne du chef étoilé d'origine coréenne Akira Back, deux bars raffinés, le ABar Lounge et le comptoir Dosa, et un spa innovant. Sa façade contemporaine en baguettes de brique rouge fumé s'harmonise avec les bâtiments historiques de Hanover Square, tandis que les intérieurs, conçus par le studio britannique Indigo, mêlent habilement les influences asiatiques avec des touches londoniennes sophistiquées. Superbe papier peint à la main de la maison de Gournay, livres de chevet de Jane Austen, bouquets de fleurs, tapis moelleux... Une adresse luxe où plonger (au sens propre). La piscine de 25 mètres est un délice!

22 Hanover Square, London www.mandarinoriental.com



#### A CONTEMPORARY JEWEL

The Mandarin Oriental Mayfair is the brand's second establishment in London, offering 55 rooms and suites and the first London restaurant to feature Korean-born Michelin-starred chef Akira Back; two refined bars, the ABar Lounge and the Dosa Counter; and an innovative spa. Its contemporary smoked-red brick façade complements the historic buildings of Hanover Square, while the interiors, designed by British studio Indigo, skilfully blend Asian influences with that sophisticated London touch. Superb hand-painted wallpaper by Maison de Gournay, bedside books by Jane Austen, bouquets of flowers, soft carpets... A luxury address where you can quite literally dive in. The 25-metre pool is a delight!

## SIX SENSES LONDON

#### **ART DECO REVISITED**

The Whiteley London sera le premier Six Senses de Grande-Bretagne. Pour cette percée britannique, la marque d'hôtellerie de luxe a investi un ancien grand magasin Art déco de Bayswater, rénové par l'agence mondialement connue Foster + Partners. Les 109 chambres et suites de 33 mètres carrés au minimum, le centre de bien-être et spa, les vastes salons et lobby, les bars et le restaurant promettent d'être une nouvelle retraite de choix pour les voyageurs d'outre-Manche.

#### Ouverture prévue début 2025

The Whiteley London will be the first Six Senses in the UK. For this British breakthrough, the luxury hotel brand has invested in a former Art Deco department store in Bayswater, renovated by the world-renowned agency Foster + Partners. The 109 rooms and suites, each measuring a minimum of 33 square meters, the wellness centre and spa, the spacious lounges and lobby, the bars and the restaurant promise to be a new retreat of choice for travellers from across the Channel.

Opening scheduled for early 2025



80 BPM EXCLUSIVE OWNERS 81



LIKE NOWHERE ELSE

Imagine yourself drifting at 125 MPH in total control...

... behind the wheel of the latest supercars with up to 820hp, ... round risk-free F1 circuits reproduced full-scale on a frozen lake, ... under the northern lights of Swedish Lapland.

Yes, you can!

WWW.LAPLAND-ICE-DRIVING.COM f 

©







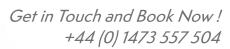


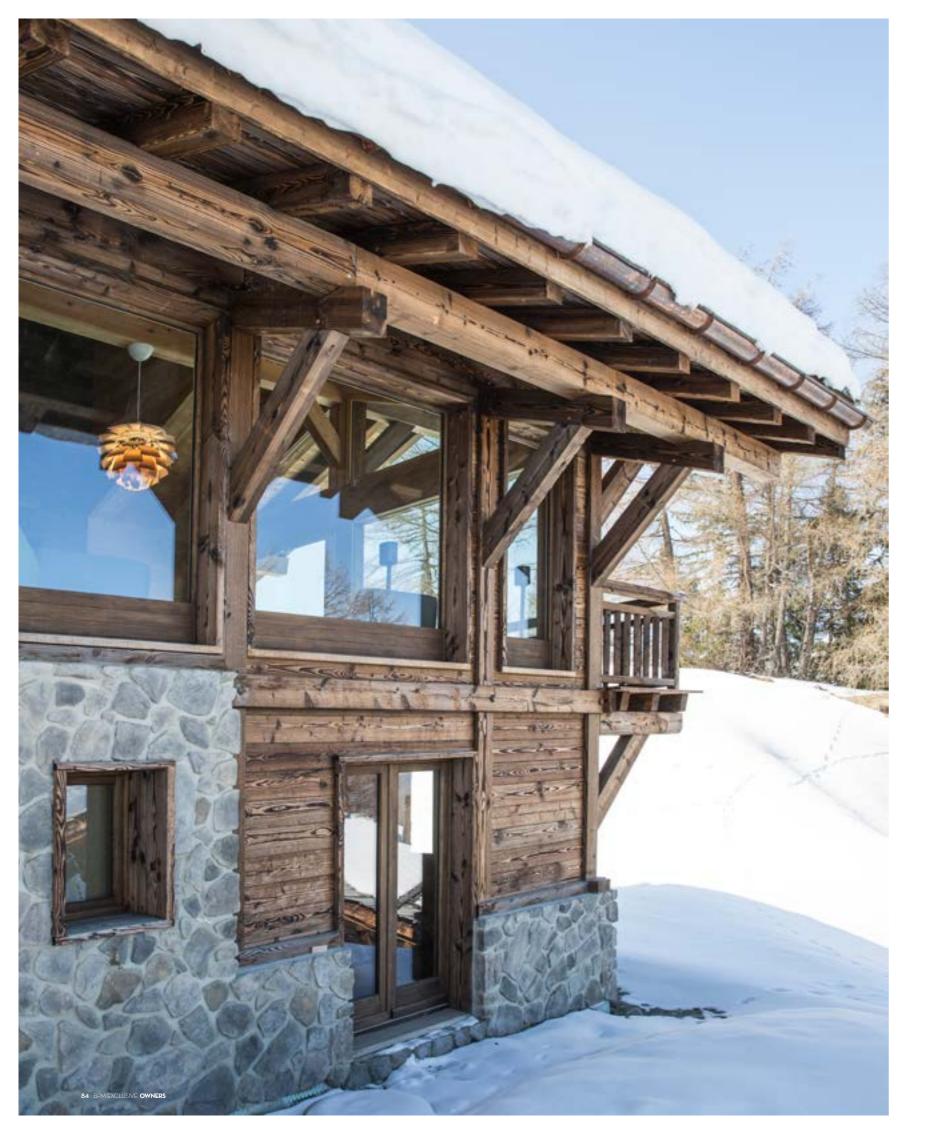












# GROSSET-JANIN CHALET REVIVAL

SI, DANS LE MASSIF ALPIN, LA NATURE DICTE SA LOI ET FAÇONNE LE PAYSAGE À SA DÉMESURE, LES CHALETS SONT L'ÂME ET LA MÉMOIRE VIVANTES DE CES TERRITOIRES. PLUS QUE DES HABITATIONS CLASSIQUES, CE SONT DES REFUGES, SOLIDES, PERMANENTS, À L'ABRI DES ÉLÉMENTS ET À L'ÉPREUVE DU TEMPS. DEPUIS DES GÉNÉRATIONS, L'ENTREPRISE GROSSET-JANIN CONSTRUIT DES CHALETS SUR MESURE. ANCRÉS DANS LE PAYSAGE, ILS SONT AUSSI LE REFLET DES RÊVES DE CHAQUE PROPRIÉTAIRE.

PHOTOS: FRANCK PAUBEL POUR GROSSET JANIN

UP IN THE ALPINE MASSIF, OBVIOUSLY NATURE DICTATES ITS OWN RULES AND SHAPES THE LANDSCAPE TO ITS OWN DISPROPORTIONATE EXTENT, BUT THE CHALETS ARE THE SOUL AND LIVING MEMORY OF THIS LAND. MORE THAN JUST TRADITIONAL DWELLINGS, THEY ARE SOLID, PERMANENT REFUGES, SHELTERED FROM THE ELEMENTS AND STANDING THE TEST OF TIME. GROSSET-JANIN HAS BEEN BUILDING BESPOKE CHALETS FOR GENERATIONS. ANCHORED IN THE LANDSCAPE, THEY ALSO REFLECT THE DREAMS OF EACH OWNER.



La montagne évoque des images fortes, souvenirs d'enfance, aventures de jeunesse, joyeux moments en famille ou entre copains. Des instantanés aux couleurs un peu saturées Kodachrome qui riment avec sports d'hiver, journées au grand air et soirées cocooning au coin du feu... De là à avoir envie de ressusciter leur esprit! C'est justement tout l'art de Grosset-Janin de traduire, à travers des procédés et une expertise uniques, ce génie des lieux, qui, au-delà de la seule architecture, transcrit des émotions, un brin de nostalgie et une énergie optimiste.

Pour le côté rétro, la finition « bois brûlé » apporte cette touche vieillie, cet aspect rustique qui donne du caractère aux chalets alpins. Grâce à un process et des outils exclusifs développés en interne chez Grosset-Janin, le brûlage naturel de la surface du bois fait apparaître plus nettement les veines et nœuds tandis que les ans qui passent lui donnent une couleur patinée, ni trop foncée, ni trop claire. Derrière cette esthétique volontairement inspirée de la tradition, il y a la même exigence de traçabilité et de qualité des bois de construction, au cœur de la démarche Grosset-Janin.

The mountains conjure up vivid images of childhood memories, youthful adventures and happy times spent with family and friends. Snapshots in slightly saturated Kodachrome colours that went hand-in-hand with winter sports, days out in the fresh air and cosy evenings by the fire... It's enough to make you want to bring their spirit back to life! And that's precisely the art of Grosset-Janin, using unique processes and expertise to translate this genius of the place, which goes beyond architecture to convey emotions, a touch of nostalgia and optimistic energy. For a retro feel, the "burnt wood" finish adds that aged touch, that rustic look that gives character to Alpine chalets. Thanks to an exclusive process and to tools developed in-house at Grosset-Janin, the natural burning of the wood's surface reveals its veins and knots more clearly, while the passing years give it a patina that is neither too dark nor too light. Behind this aesthetic, deliberately inspired by tradition, there is the same demand for traceability and quality in construction timbers that lies at the heart of the Grosset-Janin approach.







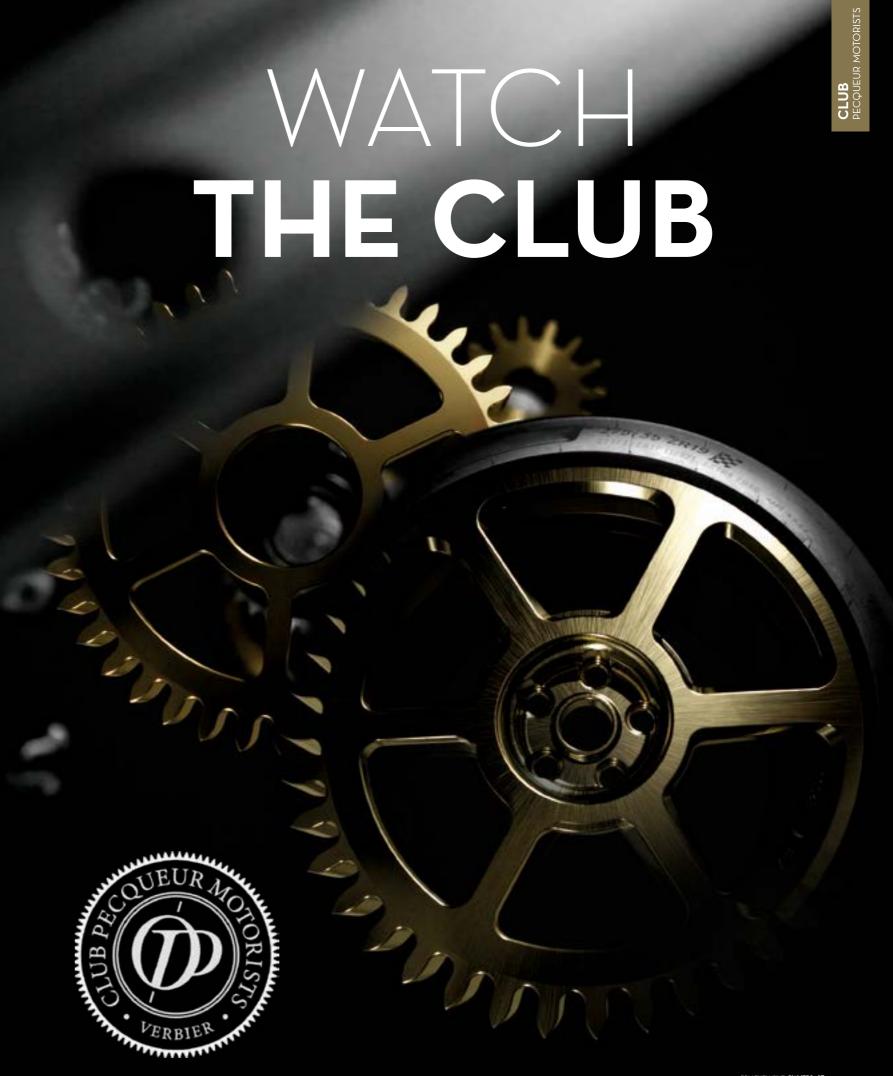
À partir de bois de charpente neuf et parfaitement sain (généralement de l'épicéa ou du mélèze), rigoureusement sélectionné, ce traitement naturel est effectué dans ses ateliers à Domancy. Le brûlage est homogène, sans trace de feu, pour un rendu très authentique tout en respectant les propriétés intrinsèques du bois. Autre avantage dans la durée, il protège le matériau et ne nécessite pas d'entretien particulier a posteriori.

Dans ce chalet, l'univers des matériaux bruts est prolongé à l'intérieur où l'on retrouve les murs en pierres de pays, les accessoires en peaux, l'inox et le verre, dans une harmonie épurée et contemporaine, ouverte sur le paysage. Des espaces de vies spacieux et fonctionnels, de la luminosité grâce aux larges ouvertures sur l'extérieur, et une belle hauteur de plafond qui met en valeur la charpente.

Using new, perfectly sound timber (generally spruce or larch) that's been rigorously selected, this natural treatment is carried out at its workshops in Domancy. The wood is burnt evenly, without a trace of fire, for a very authentic finish that respects the intrinsic properties of the wood. Another long-term advantage is that it protects the material and requires no special maintenance afterwards.

In this chalet, the world of untreated materials is extended to the interior, where you'll find local stone walls, animal-hide accessories, stainless steel and glass, all in a refined, contemporary harmony that is open to the landscape. Spacious, functional living areas, plenty of natural light thanks to the large windows opening to the outside, and high ceilings that show off the woodwork at its best.

grossetjanin.com

















LE CLUB PECQUEUR MOTORISTS S'ADRESSE AUX PASSIONNÉS EXTRAVERTIS DE L'UNIVERS DES ARTS MÉCANIQUES. QU'IL S'AGISSE DE BELLES AUTOMOBILES, DE MOTOS EXCLUSIVES, D'AVIONS D'EXCEPTION, DE YACHTS ET CANOTS AUTOMOBILES D'ÉPOQUE OU DE PIÈCES DE HAUTE HORLOGERIE, TOUTES CES MÉCANIQUES OCCUPENT UNE PLACE À PART AU SEIN DE CETTE SPHÈRE.

PHOTOS : DINGO

THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS APPEALS TO UNAPOLOGETIC ENTHUSIASTS OF THE MECHANICAL ARTS. FROM STUNNING AUTOMOBILES AND EXCLUSIVE MOTORCYCLES TO EXCEPTIONAL AIRCRAFT, VINTAGE YACHTS, MOTORBOATS AND FINE TIMEPIECES, THESE MARVELS OF ENGINEERING HOLD A SPECIAL PLACE IN THE HEARTS OF DEVOTEES.



Pour plus d'information / For More Information : www.pecqueurmotorists.com (France) : Morgan Motor - BPM Cars : Distributeur Officiel de la Marque Britannique (Suisse) : Découvrez les gammes BPM Morgan de voitures de luxe (bpmcars.ch) a marque britannique MORGAN MOTOR a marqué et continue de marquer de son iconique empreinte l'histoire de l'automobile de sport britannique. Depuis le mois de juin, BPM Switzerland distribue Morgan sur les cantons suisse de Vaud (arc lémanique) et du Valais à partir d'une toute nouvelle concession située à Vevey (Morgan Riviera). Dans le cadre des préparatifs avant l'inauguration officielle de ce nouveau site, une vidéo de présentation de la nouvelle gamme Morgan a été réalisée sur les routes que les clients de la marque parcourront. En partant de Vevey, sur les bords du lac de la Riviera vaudoise, en passant par Montreux avant de rejoindre les sympathiques routes de montagne du Valais qui mènent aux stations de ski de Zermatt, Crans-Montana ou Verbier pour ne citer que les plus emblématiques.

Le titre de la vidéo *Vevey to Verbier: a road apart*, dont nous vous proposons de découvrir certaines scènes du *making of*, illustre parfaitement l'esprit « voiture passion » qui sied aux Morgan et permet un subtil lien avec l'esprit Pecqueur Motorists, puisque c'est à Verbier que se trouve son Club House, au Chalet d'Adrien – du nom du fondateur de la non moins illustre marque automobile Lorraine Dietrich.

Among these marvels, the iconic car brand MORGAN MOTOR has left an indelible mark on the history of British sports cars. Since June, BPM Switzerland has begun distributing Morgans in the Swiss cantons of Vaud (Lake Geneva area) and Valais, operating from a newly opened dealership in Vevey (Morgan Riviera).

To celebrate this new chapter, a video showcasing the latest Morgan range has been filmed on the very roads that will soon become playgrounds for our customers. The journey begins in Vevey on the shores of Lake Geneva, winds through Montreux and climbs the picturesque mountain roads of Valais that lead to renowned ski resorts such as Zermatt, Crans-Montana and Verbier. Aptly titled Vevey to Verbier: A road apart, the video captures the Morgan spirit and creates a subtle connection to the ethos of Pecqueur Motorists, as Verbier is home to its Club House at the Chalet d'Adrien – named after the founder of the equally illustrious Lorraine Dietrich car brand.



Nous vous proposons de découvrir les coulisses de ce film captivant qui fait revivre l'essence de la marque Morgan et le plaisir de conduire ces machines remarquables.

We invite you to discover behind-the-scenes footage from this captivating film, which brings to life the essence of the Morgan brand and the joy of driving these remarkable machines.

Scan me

88 BPM EXCLUSIVE **OWNERS**BPM EXCLUSIVE **OWNERS** 







## MOTORING WITH ATTITUDE M3W JUNGFRAU TREFFEN GRINDELWALD 2024

NOUS AVONS SUIVI UN MEMBRE DU CLUB PECQUEUR MOTORISTS, PROPRIÉTAIRE D'UN VÉHICULE DE LA MARQUE MORGAN, QUI NOUS A CONVIÉS À PARTICIPER À UN ÉVÈNEMENT TRÈS SPÉCIAL SE DÉROULANT EN SUISSE AUTOUR DU VILLAGE DE GRINDELWALD. LE M3W JUNGFRAU TREFFEN GRINDELWALD EST UN RASSEMBLEMENT DE PROPRIÉTAIRES DE MORGAN 3 WHEELER ET SUPER 3 VENANT DE TOUTE L'EUROPE. À L'INITIATIVE DE CET ÉVÈNEMENT, UN COUPLE D'ANCIENS MOTARDS QUI SONT PASSÉS À LA MORGAN 3 WHEELER ET EN SONT TOMBÉS LITTÉRALEMENT AMOUREUX, AU POINT DE VOULOIR PARTAGER CETTE PASSION AVEC D'AUTRES PROPRIÉTAIRES. LAURENS ET RENIKA VOS ORGANISENT CE RASSEMBLEMENT DEPUIS MAINTENANT SEPT ANS, ET LE SUCCÈS N'A FAIT QUE SE CONFIRMER D'ANNÉE EN ANNÉE AVEC DE PLUS EN PLUS DE PARTICIPANTS.

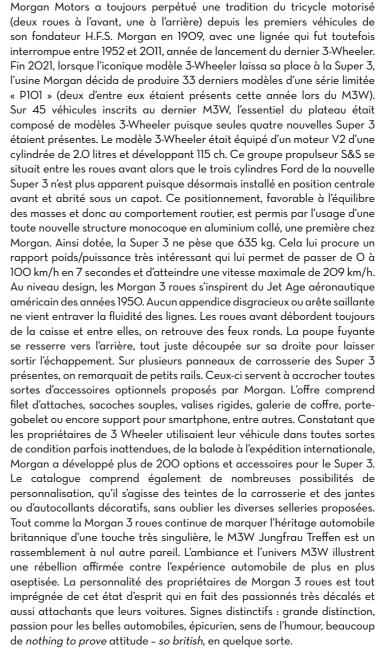
WE RECENTLY JOINED A MEMBER OF THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS, A PROUD MORGAN OWNER, AT A RATHER SPECIAL EVENT IN GRINDELWALD, SWITZERLAND. THE M3W JUNGFRAU TREFFEN GRINDELWALD IS AN ANNUAL GATHERING OF MORGAN 3-WHEELER AND SUPER 3 ENTHUSIASTS FROM ACROSS EUROPE. THIS EVENT, NOW IN ITS SEVENTH YEAR, WAS THE BRAINCHILD OF LAURENS AND RENIKA VOS, FORMER MOTORCYCLISTS WHO FELL IN LOVE WITH THE MORGAN 3-WHEELER AND DECIDED THEY SIMPLY HAD TO SHARE THEIR

PASSION WITH FELLOW OWNERS. THEIR ENTHUSIASM HAS PROVEN

CONTAGIOUS. WITH PARTICIPATION GROWING YEAR ON YEAR.

PHOTOS : DOMINIQUE FONTENAT











Motorised tricycles (two wheels at the front, one at the rear) have been a Morgan Motors tradition ever since H.F.S. Morgan launched his very first vehicles in 1909. Although production was halted in 1952, the launch of the latest 3-Wheeler in 2011 rekindled interest in this distinctive design. When the iconic 3-Wheeler gave way to the Super 3 in late 2021, Morgan produced a final run of 33 limited edition "P101" models, two of which graced this year's M3W. Of the 45 vehicles at the event, the majority were 3-Wheelers, with only four of the new Super 3s in attendance. The 3-Wheeler was equipped with a 2.0L S&S V2 engine producing 115 horsepower, prominently positioned between the front wheels. In contrast, the Super 3's Ford 3-cylinder engine is tucked away under a bonnet in the centre of the chassis. This new layout - made possible by an innovative bonded aluminium monocoque structure (a first for Morgan) - improves weight distribution and handling. Weighing a mere 635 kg, the Super 3 boasts an impressive power-to-weight ratio, enabling it to sprint from O to 100 km/hin 7 seconds and reach a top speed of 209 km/h. Aesthetically, both models draw inspiration from 1950s American Jet Age aeronautics. The clean, flowing lines are uninterrupted by any superfluous embellishments, while the protruding front wheels and round headlights between them are a nod to Morgan's heritage. The Super 3 features slender rails on various body panels, designed to accommodate a wide range of optional accessories. These include tie-down nets, soft bags, hard cases, boot racks, cup holders and smartphone mounts, reflecting Morgan's understanding that owners use their vehicles for everything from casual Sunday drives to international expeditions. As well as more than 200 add-ons and accessories, the catalogue includes a variety of customisation options for the exterior coachwork, wheel trims, decals and upholstery.

The M3W Jungfrau Treffen, much like the Morgan 3-wheeler models, stands apart from conventional automotive gatherings. It embodies a rebellion against the increasingly sanitised modern driving experience. Morgan 3 wheeler owners are a unique breed, as distinctive and charismatic as their vehicles. They exude an air of sophistication, a passion for fine automobiles and a zest for life – all underscored by a quintessentially British "nothing to prove" attitude and a healthy sense of humour.

90 BPM EXCLUSIVE OWNERS 9

#### INTERVIEW FLORIAN KAMELGER - CEO COSWORTH

#### THE WORLD'S TOP PERFORMANCE ENGINE DEVELOPMENT FIRM

Pecqueur Motorists: Pour nombre d'entre nous, Cosworth est connu comme le motoriste attitré des plateaux de Formule 1 des années 1960 à 80, avec son légendaire bloc DFV V8 qui glana 176 victoires en Grand Prix. Récemment, un bloc Cosworth V12 vient d'être développé pour la nouvelle voiture de sport T50 de Gordon Murray. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce projet ?

Florian Kamelger: Concernant nos moteurs V12, le projet développé par Cosworth pour Gordon Murray Automotive pour équiper ses modèles T.5O, T.5Os et T.33 est vraiment fascinant. Gordon est l'un des ingénieurs les plus talentueux. À son actif, des générations de Formule 1 parmi les plus emblématiques, notamment pour Brabham et McLaren. Pour ce qui est des caractéristiques techniques du V12 qu'il nous a demandé de développer, il savait dès le départ ce qu'il souhaitait exactement. La collaboration de ses équipes avec nos ingénieurs a été très productive sur tous les aspects liés au développement de ce groupe

propulseur. De cette collaboration intensive est née une relation privilégiée qui dépasse le cadre du pur business. Gordon est maintenant devenu un ami de Cosworth, il fait un peu partie de notre famille.

PM: Cosworth est de retour et entend se concentrer sur son ADN pour revenir dans le peloton de tête des constructeurs de moteurs haute performance. Nous venons de faire référence au V12 développé pour Gordon Murray Automotive, mais qu'en est-il du Cosworth V10 qui va équiper la supercar Red Bull RB17?

FK: Je viens de vous parler de l'aura de Gordon Murray en tant qu'ingénieur. Il existe un autre ingénieur très talentueux en la personne d'Adrian Newey. Il collabora pendant de nombreuses années avec les écuries de F1 Williams et McLaren avant de rejoindre Red Bull [et de passer chez Aston Martin en 2025 - Ndlr], obtenant de nombreux titres modiaux des constructeurs et pilotes avec ces équipes. À travers le développement de sa supercar RB17, Adrian entendait dépasser les contraintes qu'impose la réglementation F1. Son ambition a été de créer ce que devait être, selon lui, la voiture de sport ultime. Le moteur jouant un rôle primordial, Cosworth est fier d'avoir pu développer le groupe propulseur de ce projet hors normes très ambitieux. De plus, un moteur V10 reste considéré comme le « must have » en Formule 1 et l'ensemble de notre team d'ingénieurs étaient très enthousiastes de pouvoir travailler au développement de ce projet en étroite collaboration avec Adrian. Cela reste toujours saisissant de voir leur émotion sans cesse repouvelée

PM: En parallèle aux projets T.50 et RB17, d'autres sont en cours de développement chez Cosworth comme un V16 de 8,35 litres de cylindrée pour la nouvelle Bugatti Tourbillon et un V12 de 6,6 litres pour une hypercar que la marque Bizzarini ressuscitée prévoit de présenter en 2026. Y a-t-il des similarités au niveau des spécifications de ces deux moteurs et du Cosworth V12 ? En d'autres termes, peut-on parler de dérivés du bloc V12 existant ?

**FK :** Non, chaque moteur est unique, que ce soit pour ses spécifications techniques ou le dessin et la production de ses composants. C'est pour cela que la collaboration avec de grands ingénieurs comme Gordon Murray ou Adrian Newey est vitale dans les phases d'étude et de développement de ces groupes propulseurs si sophistiqués. Ils nous poussent dans nos derniers retranchements et cela nous permet de garder notre suprématie et réputation comme référence à ce niveau de compétences.



Q: Many of us know Cosworth as a Formula One engine supplier, from the roaring '6Os up to the '8Os, racking up 176 Grand Prix wins for its iconic DFV V8. We recently learned that a bespoke Cosworth V12 engine was developed for Gordon Murray's T.5O sports car. Can you tell us more about this project?

Florian Kamelger: The high-end V12 engine project we're developing with Gordon Murray Automotive for the T.5O, T.5Os and T.33 is truly fascinating. Gordon has demonstrated exceptional talent and a remarkable track record as an F1 engineer and designer, particularly with Brabham and McLaren. When it came to the technical specifications of the V12 he wanted us to develop for his production supercars, he knew exactly what he wanted from the start. His team's collaboration with our engineers was highly productive across all aspects of engine development. This intensive collaboration has blossomed into a special relationship that goes

beyond mere business. Gordon has become a friend of Cosworth; he's now part of our family.

PM: Cosworth is back in the spotlight, focusing on its DNA to lead the field in manufacturing world-class high-performance powertrains. We mentioned the V12 unit you're developing for Gordon Murray Automotive, but what about the Cosworth 4.5L V10 powering the Red Bull RB17 hypercar?

**FK:** I already touched on Gordon Murray's reputation as an engineer. Another highly talented engineer is Adrian Newey. He collaborated with the Williams and McLaren F1 teams for many years before joining Red Bull [and then Aton Martin next year - Ed's note], and secured numerous world titles for both constructors and drivers. In developing the RB17 supercar, Adrian aimed to push beyond F1's regulatory constraints. His ambition was to create what he believed to be the ultimate sports car. Given the engine's crucial role, Cosworth is proud to have developed the powertrain for this extraordinarily ambitious project. A V1O engine is still considered the gold standard in Formula 1, and our entire engineering team was thrilled to work on this project in close collaboration with Adrian. It's always remarkable to see the passion they continue to bring to their work.

PM: Alongside the T.5O and the RB17, other intriguing engine development projects seem to be under way at Cosworth, such as an 8.35L V16 for the new Bugatti Tourbillon and a 6.6L V12 for a hypercar that the revived Bizzarini brand plans to unveil in 2O26. Are there any technical similarities between these engines and the Cosworth V12? In other words, are these powertrains considered pure V12 derivatives?

**FK:** No, each engine is unique, both in terms of technical specifications and design and manufacture of their key components. That's why collaboration with brilliant engineers like Gordon Murray and Adrian Newey is vital in the research and development phases of our high-end powertrains. They push us to our limits, allowing us to maintain our supremacy and reputation as the benchmark in this field.

PM: Cosworth has been a world leader in automotive technology since 1958. To compete at the highest level against key engine manufacturers belonging to large premium automotive groups requires substantial long-term investments. What's your business development strategy? I assume that the new management structure Cosworth has recently



PM: Depuis 1958, Cosworth est un leader mondial au niveau du développement et de la production de composants et blocs propulseurs automobiles de haute technologie. Ambitionner de continuer à jouer ce rôle en rentrant en concurrence avec de grands groupes automobiles, qui produisent leurs propres moteurs, demandera de gros investissements sur le long terme. Quelle est votre stratégie de développement? J'imagine que la nouvelle structure de management que vous venez de mettre en place chez Cosworth et votre nomination comme CEO font partie de la réponse?

**FK:** C'est exact, et notre principal actionnaire entend investir massivement sur le long terme pour que Cosworth devienne le « partenaire de choix », à même de proposer toute la gamme de solutions en développement de groupes propulseurs haute performance aux marques les plus exclusives de véhicules sportifs. Telle est notre ambition, et nous avons les moyens financiers et la stratégie d'investissement appropriés pour y parvenir.

PM: Cosworth est convaincu que le long terme des moteurs à combustion est sécurisé, plus spécialement au niveau du segment des véhicules de sport haut de gamme où les clients ne semblent pas très attirés par les moteurs électriques haute performance. L'exemple récent de l'hypercar Rimac semble parler de lui-même. Comment l'interprétez-vous ?

**FK :** Le cœur d'une voiture de sport restera toujours son moteur. Tout comme le mouvement d'une complication de haute horlogerie, l'art mécanique trouve sa pleine expression et dimension à travers un moteur. Vous n'imaginez pas la montre de haute horlogerie « Club Pecqueur Motorists », que BPM vient de lancer, avec un mouvement à quartz. Il en est de même pour un moteur de voiture de sport – les rouages mécaniques ne peuvent pas être remplacés par des batteries. Un groupe propulseur doit faire du bruit, on doit sentir l'huile et les vibrations lorsqu'il se met en marche. Une sorte de « *plug in* » émotionnel qui avive nos sens. Donc, pour répondre à votre question, une hypercar électrique a peu de sens.

PM: À travers son portfolio de moteurs V1O, V12 et V16, Cosworth démontre ce que l'entreprise est en mesure de proposer en collaborant avec les marques de voitures de sport les plus exclusives. Vous faisiez récemment mention de votre objectif pour Cosworth d'être perçu comme un acteur influent sur le segment des marques automobiles du haut de gamme très exclusif. D'un point de vue purement marketing, comment entendez-vous affirmer ce positionnement ?

implemented – including your appointment as CEO – is part of the

**FK:** That's correct. Over the long term, our main shareholder plans to invest heavily to position Cosworth as the "partner of choice", capable of offering a full range of powertrain solutions to the most exclusive sports vehicle brands. This is our ambition, and we have the financial resources and the right investment strategy to achieve it.

PM: Cosworth is convinced that the long-term future of internal combustion engines is secure, especially in the high-end sports car segment, as customers don't seem particularly drawn to high-performance electric powertrains. The recent example of the Rimac hypercar may be telling. What's your take?

**FK:** The heart of a sports car will always be its engine. Just like the movement of a high-end watch, mechanical artistry finds its fullest expression through an engine. You couldn't imagine a quartz movement inside the high-end Club Pecqueur Motorists watch that BPM has just launched. It's the same for a sports car engine; you can't replace mechanical gears with batteries. A powertrain should make a noise; you need to smell the oil and feel the vibrations when it starts up! It's a kind of emotional "plug-in" that awakens our senses. So, to answer your question, an electric hypercar to me personally makes little sense.

PM: With its portfolio of V1O, V12 and V16 engines, Cosworth shows what can be achieved by working in partnership with the world's most exclusive and discerning brands. You recently mentioned that your objective is for Cosworth to be seen as a true global luxury automotive brand. From a pure marketing standpoint, how do you intend to assert this positioning?

**FK:** In their marketing, exclusive car manufacturers often talk about the added value their brand badge provides, referring to their logo on the bonnet. Cosworth's logo is hidden under the bonnet, engraved on the very heart of the vehicle – its engine. When you have the Cosworth name inscribed on the engine block of some of the most iconic sports and racing car brands, the visibility and credibility of your logo speaks for itself. It's our best marketing platform, and it pays off.

PM: How would you respond to the idea of developing a Cosworth engine for the next generation of McLaren sports cars, or even, pushing

92 BPM EXCLUSIVE OWNERS 93



GMA T50 : V12 Cosworth 3,91 - 663 bhp at 11,500 rpm / 663 ch à 11 500 tr/mn



Redbull RB 17 : V10 Cosworth 4.5I - 1,200bhp at 15,000 rpm / 1 200ch à 15,000 tr/mp

**FK:** En marketing, les constructeurs de voitures exclusives parlent souvent de la valeur ajoutée que procure le badge de leur marque en se référant à leur logo sur le capot. Cosworth est un logo dissimulé sous le capot puisque gravé a même le cœur du véhicule, sur son moteur. Lorsque le nom Cosworth est inscrit sur les blocs moteur des marques de voitures de sport et de compétition parmi les plus emblématiques, la visibilité et la crédibilité de son sigle parle d'elle-même. C'est notre meilleure plateforme marketing et c'est très valorisant.

PM: Quelle serait votre réponse à la question: serait-il possible d'envisager un moteur Cosworth pour une nouvelle génération de modèles McLaren de route, et, poussant le raisonnement un peu plus loin, un moteur F1 pour l'écurie McLaren? Ce serait un hommage vibrant a Mike Costin et Keith Duckworth, n'est-ce pas?

FK: Je ne peux pas répondre pour McLaren. En revanche, Cosworth travaille activement au développement du moteur de course devant équiper l'Aston Martin Valkyrie qui courra au Mans l'année prochaine. Chez un constructeur de voitures de sport, la compétition reste le meilleur laboratoire d'essai mais également le meilleur révélateur d'image pour la marque. La course automobile est l'ADN de Cosworth et nous entendons le raviver. Que ce soit au niveau des championnats actuels ou à celui des championnats de véhicules historiques. Lorsque vous assistez à ces compétitions qui font de plus en plus d'adeptes, vous réalisez qu'en moyenne, un tiers des véhicules engagés sont équipés de moteurs Cosworth. La restauration et l'entretien de ces moteurs est également une activité que nous entendons développer, car il y a une demande croissante. Cosworth a une longue histoire qui parle d'elle-même à travers les générations de passionnés de course automobile. Au-delà de notre légendaire bloc DFV qui équipa de nombreuses Formule 1 jusqu'au milieu des années 1980, qui ne se souvient pas des légendaires Escort Cosworth ou Sierra Cosworth?

PM: Une dernière question plus personnelle. Nous nous étions rencontrés il y a quelques années sur le circuit Yas Marina d'Abou Dhabi, lorsque vous courriez sur une Aston-Martin Vantage. Participez-vous toujours à des courses ?

**FK :** Je n'ai malheureusement pas le temps de me consacrer à la course automobile actuellement, mais je n'y renonce pas pour autant. J'ai déjà participé à de nombreux championnats et courses d'endurance, mais pas encore aux 24 Heures du Mans - et cela reste un de mes objectifs. J'espère, comme Patrick Bornhauser, pouvoir gagner cette course dans ma catégorie. Pour un *gentleman driver*, c'est le graal absolu.



Aston Martin Valkyrie : V12 Cosworth 6.5I - 1,155 bhp at 10 500 rpm / 1 155 ch à 10 500 tr/mn



Bugatti Tourbillon: V16 Cosworth 8.31 - 1,775bhp at 9,000 rpm / 1 775ch à 9 000 tr/mn



the question further, developing an F1 powertrain for the McLaren F1 racing car? Wouldn't that be a fabulous tribute to Mike Costin and Keith Duckworth?

**FK:** I can't speak for McLaren. However, Cosworth is actively working on developing the racing engine for the Aston Martin Valkyrie, which will compete at Le Mans next year. For a sports car manufacturer, racing remains the best testing ground and the best way to enhance the brand's image. Motor racing is in Cosworth's DNA, and we intend to revitalise that heritage. This applies to both current championships and historic vehicle races. When you attend these increasingly popular vintage racing events, you realise that on average, one-third of the vehicles present are equipped with Cosworth engines. We also plan to expand our engine restoration and maintenance services, as there's growing demand in this area. Cosworth has a rich history that resonates through generations of motor racing enthusiasts. Beyond our legendary DFV block that powered many Formula 1 cars until the mid-1980s, who could forget the iconic Escort Cosworth or Sierra Cosworth?

PM: One last and more personal question. We first met a few years ago at the Yas Marina circuit in Abu Dhabi when you were competing behind the wheel of an Aston Martin Vantage. Are you still racing these days?

**FK:** Unfortunately, I don't have time for motor racing now, but I haven't given it up completely! I've taken part in several championships and endurance races, but I've yet to compete in the Le Mans 24 Hours, and that remains one of my goals. Like Patrick Bornhauser, I hope to win this race in my category someday. For a gentleman driver, it's the Holy Grail.

# 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



## AMERICA'S CUP 2024

## QUAND LA F1 INVESTIT LES PLANS D'EAU

DURANT DES DÉCENNIES, CHALLENGERS ET DEFENDERS PRÉPARANT LA COUPE DE L'AMERICA ONT «FLIRTÉ» AVEC LE SPORT AUTOMOBILE ET LES PLUS GRANDES ÉCURIES DE FORMULE 1, LES RÉGATIERS RÊVANT DE S'APPUYER SUR CE MODÈLE DE TECHNOLOGIE ET D'ORGANISATION, MAIS CELA SANS RÉELLE CONCRÉTISATION. AUJOURD'HUI, AVEC LES VOILIERS AC75, LA DONNE A TOTALEMENT CHANGÉ, ET JAMAIS CES MONOCOQUES DE 22,80 MÈTRES N'ONT CONNU UN FONCTIONNEMENT AUSSI PROCHE DE CELUI D'UNE F1, NOTAMMENT GRÂCE AUX CENTAINES D'HEURES PASSÉES PAR LES MARINS SUR SIMULATEUR AFIN DE MIEUX APPRÉHENDER LA MANIÈRE DE LES MENER.

TEXTE : DIDIER RAVON

#### WHEN F1 TAKES TO THE WATER

FOR DECADES, CHALLENGERS AND DEFENDERS PREPARING FOR THE AMERICA'S CUP HAVE FLIRTED WITH MOTOR SPORT AND THE BIGGEST FORMULA 1 TEAMS, WITH RACERS DREAMING OF DRAWING ON THIS AUTOMOTIVE MODEL OF TECHNOLOGY AND ORGANISATION, BUT WITH NO REAL TANGIBLE RESULTS. TODAY, WITH THE AC75 BOATS, THE SITUATION HAS TOTALLY CHANGED, AND NEVER BEFORE HAVE THESE 22.8-METRE MONOHULLS BEEN SO AKIN TO FORMULA 1 IN TERMS OF THEIR OPERATION, NOTABLY THANKS TO THE HUNDREDS OF HOURS SPENT ON SIMULATORS BY THE CREW THAT SAIL THEM, IN ORDER TO GAIN A BETTER UNDERSTANDING OF HOW TO DRIVE THEM.



BPM EXCLUSIVE OWNERS 9









I n'est pas inutile de rappeler que depuis plusieurs dizaines d'années, nombre de syndicats préparant la Coupe de l'America ont non seulement débauché des ingénieurs issus de l'aéronautique chez Dassault, Airbus ou Boeing, mais ont tenu également à se rapprocher des écuries de Formule 1. Cyril Abiteboul, ancien CEO de Renault F1 Team entre 2015 et 2021, puis à la tête durant quelques mois du chantier CDK Technologies à Lorient, et le défi français Groupama Team France, notamment mené par le célèbre skipper Franck Cammas, ont beaucoup échangé sur des synergies et opportunités possibles. Pour cette 37ème édition, les Anglais d'INEOS Britannia avec Mercedes, les Suisses de l'Alinghi Racing Team avec Red Bull et Honda, les Français de l'Orient Express Racing Team avec Alpine... le monde de la Formule 1 non seulement s'implique dans la conquête de la Coupe de l'America, mais n'hésite plus à s'afficher. Peu diserts sur ce point, les Italiens de Luna Rossa Prada Pirelli Team, actuels favoris parmi les challengers, garderaient-ils secrète une collaboration frappée du sceau de la mythique Scuderia « Rossa »? L'avenir nous le dira...

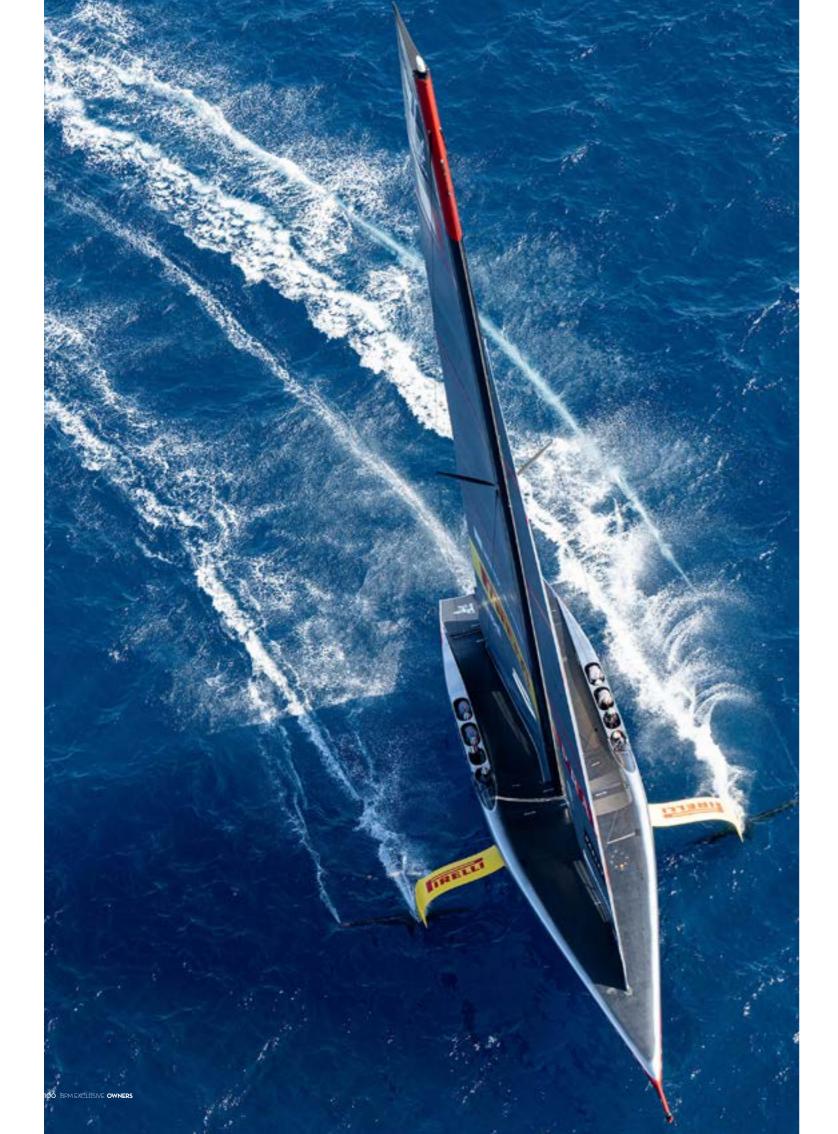
Lorsque les Néo-Zélandais, vainqueurs du plus vieux trophée sportif du monde aux Bermudes en 2017 sur des catamarans aussi volages que surpuissants, ont décidé de lancer un nouveau monocoque sans quille totalement révolutionnaire, mêmes les observateurs les plus aguerris ont crié au loup, déclarant: «Ce n'est plus un voilier et ça ne marchera jamais!» Moins circonspects, des ingénieurs sévissant dans la F1 et amateurs de voile ont non seulement trouvé le principe incroyable, mais ont vite fait le rapprochement avec le monde des monoplaces les plus rapides de la planète. Sans parler des gigantesques Class J durant les années folles, il faut bien avouer que ces AC75, monocoques munis de gigantesques foils lestés et mobiles ressemblant à des pattes d'araignée et d'un gouvernail (safran) avec plan porteur, n'ont strictement plus rien à voir avec les élégants 12m J1 puis les Class America ayant sévi à Newport, Fremantle, San Diego, Auckland et Valencia entre les années 1956 et 2010.

It's worth remembering that for several decades now, many of the syndicates preparing for the America's Cup have not only poached engineers in the aeronautical industry from Dassault, Airbus or Boeing, but have also been keen to get closer to the Formula 1 teams. Cyril Abiteboul, CEO of the Renault F1 Team from 2015 to 2021, then head of the CDK Technologies shipyard in Lorient for a few months, and the French challenge Groupama Team France, notably led by famous skipper Franck Cammas, have been talking a lot about possible synergies and opportunities. For this 37th edition of the Cup, the UK's INEOS Britannia with Mercedes, the Swiss Alinghi Racing Team with Red Bull and Honda, the French Orient Express Racing Team with Alpine... the world of Formula 1 is not only involved in the conquest of the America's Cup, but is keen to show its support. Are the Italians of the Luna Rossa Prada Pirelli Team, current favourites among the challengers, keeping a collaboration with the legendary Scuderia 'Rossa' a secret? Only time will tell...

When the New Zealanders, 2017 winners in Bermuda of the world's oldest sporting trophy, aboard catamarans that were as fickle as they were overpowered, decided to launch a totally revolutionary new keelless monohull, even the most seasoned observers cried wolf, declaring: "That's no longer a sailing boat and it will never work!" Less circumspectly, F1 engineers and sailing enthusiasts not only found the principle incredible, but they were quick to draw comparisons with the world's fastest single-seaters. Not to mention the gigantic J Class yachts of the Roaring Twenties, but these AC75s, monohulls fitted with gigantic, ballasted, movable foils resembling spider legs and a rudder with a planing effect, have absolutely nothing in common with the elegant 12 Metters JI's and later, the America's Cup Class yachts that raced in Newport, Fremantle, San Diego, Auckland and Valencia between 1956 and 2010.

Archimedes, to whom we owe buoyancy and the eponymous thrust, must be tacking and gybing in his grave... Aboard these craft, streamlined like a racing car to optimise aerodynamics while limiting drag, there is no keel,

98 BPM EXCLUSIVE **OWNERS** BPM EXCLUSIVE **OWNERS 99** 





Archimède à qui l'on doit notamment la flottabilité et la poussée éponyme, doit se retourner dans sa tombe... Sur ces engins profilés comme une voiture de course afin d'optimiser l'aérodynamisme tout en limitant la traînée, on ne trouve pas de quille, pas un cordage, pas de spinnaker, pas plus qu'un équipage nombreux manœuvrant sur le pont... mais des systèmes hydrauliques ultra-complexes, une électronique omniprésente, deux volants type F1, des joysticks et des boutons pour régler les voiles épaisses plaquées sur le pont ainsi que l'assiette du bateau et la hauteur de vol. Ces ahurissantes machines avancent désormais près de quatre fois plus vite que la vitesse du vent réel. C'est dire. Afin de mouvoir ces énormes foils permettant de voler au-dessus de la surface de l'eau, l'équipage, évidemment casqué, harnaché et muni de micros et mini bouteilles de plongée en cas de chavirage, dont quatre athlètes - que des champions de cyclisme sur piste ou d'aviron -, est littéralement enfoui dans la coque, pédalant sur des vélos pour fournir l'indispensable énergie hydraulique. S'ils ne maintiennent pas rempli le réservoir d'huile actionnant les vérins, le bateau se « pose » sur l'eau comme une voiture en panne de carburant. À ceux-là s'ajoutent quatre « vrais » régatiers - deux régleurs pour la hauteur de vol et deux barreurs -, chacun d'un côté du bateau, et qui pilotent l'engin à l'aide de touches et pédales...

On ne compte plus les médailles olympiques et les titres de champion du monde à bord. Grant Dalton, à la tête du Defender néo-zélandais, récent vainqueur des régates préliminaires de la Louis Vuitton Cup à Barcelone en août dernier, dit craindre que les équipes associées à des teams de Formule 1, comme Alinghi Red Bull Racing et INEOS Britannia, arrivent à créer des différences techniques: «Ils jouent à un niveau et dans des domaines différents et peut-être avec de nouvelles technologies dont nous n'avons même pas entendu parler - ou auxquelles nous n'aurions pas pensé. » L'Anglais Sir Ben Ainslie, quintuple médaillé olympique (1 fois en argent puis 4 en or), CEO et skipper de l'équipe britannique, ne s'en cachait pas lors du démarrage de sa nouvelle campagne de Coupe de l'America. En juin dernier, à l'occasion du Grand Prix d'Espagne de Formule 1 à Barcelone, où a justement lieu la

no ropes, no spinnaker, and no large crew manoeuvring on deck... but ultracomplex hydraulic systems, omnipresent electronics, two F1-type steering wheels, joysticks and buttons to adjust the thick sails set on the deck, as well as the boat's trim and flying height. These mind-boggling machines are now travelling almost four times faster than the true wind speed. That's saying a lot. In order to move these enormous foiling craft so that they can fly above the surface of the water, the crew, obviously helmeted, harnessed and equipped with microphones and mini scuba tanks in case of capsize, including four athletes – both track cycling and rowing champions – is literally buried in the hull, pedalling on bicycles to provide the essential hydraulic power. If they don't keep the oil tank that operates the jacks filled, the boat "lands" on the water like a car running out of fuel. Then there are four "real" racing crew – two trimmers for the height of flight and two helmsmen –, each on one side of the boat, who steer the machine using buttons and pedals...

There are countless Olympic medalists and world champions on board. Grant Dalton, at the helm of the New Zealand Defender, recent winner of the preliminary regattas of the Louis Vuitton Cup in Barcelona back in August, says he fears that the teams associated with F1 teams such as Alinahi Red Bull Racing and INEOS Britannia are creating technical differences: "They're playing at a different level and in different areas and perhaps with new technologies that we haven't even heard of - or that we wouldn't have thought of". Englishman Sir Ben Ainslie, five-time Olympic medallist (1 silver then 4 gold), CEO and skipper of the British team, made no secret of this when he launched his new America's Cup campaign. In June, on the occasion of the Spanish Formula 1 Grand Prix in Barcelona, where the 37th edition of the Cup is taking place between August and October, the British team invited Toto Wolff, boss of the Mercedes AMG F1 team, as well as his two drivers, Lewis Hamilton and George Russel, to come and sail aboard their AC75. Ainslie was as delighted as he was amazed: "It's incredible to see them on the water. They're ace drivers, but they make sailing our AC75 a little too easy for my liking! We're always on the lookout for new emerging talent to take the helm, but I never imagined we'd find them in the F1 paddock."

#### C'ÉTAIT COMME SI NOUS FLOTTIONS DANS LES AIRS!

ADRIAN NEWEY, LE LÉGENDAIRE CONCEPTEUR DE FI

#### IT WAS LIKE FLOATING THROUGH THE AIR!

ADRIAN NEWEY, THE LEGENDARY DESIGNER OF F1 CARS

37ème édition entre août et octobre, les Anglais ont convié Toto Wolff, le patron de l'équipe Mercedes AMG F1, ainsi que ses deux pilotes, Lewis Hamilton et George Russel, à venir naviguer à bord de leur AC75. Ben Ainslie, aussi comblé que bluffé, en rigolait même : « C'est incroyable de les voir sur l'eau. Ce sont des as au volant d'une voiture, mais là, ils rendent la navigation de notre AC75 un peu trop facile à mon goût! Nous sommes toujours à la recherche de nouveaux talents émergents pour prendre la barre, mais je ne n'imaginais pas que nous pourrions les trouver dans le paddock de la F1. »

Comme Dalton, Ainslie exagère sans doute un peu. Il est clair que sur un voilier classiquepenchant avec des voiles qui battent et une barre franche, ils auraient certainement eu beaucoup plus de difficultés, mais dans un cockpit fermé ressemblant à celui de leur F1, et avec un volant muni de dizaines de commandes électroniques, les 100 km/h atteints sur l'eau en ligne droite n'ont manifestement guère perturbé ces champions atteignant plus de 300 km/h sur piste.

INEOS Britannia s'est associée à la division « Applied Science de l'écurie Mercedes-AMG Petronas F1 Team. » Ce partenariat a donné naissance à une équipe de plus de 100 concepteurs et ingénieurs qui ont contribué au développement du bateau britannique sur la base de Brackley, où sont conçues les F1, dans le Northamptonshire en Angleterre. Lewis Hamilton : « La technologie impliquée est incroyable et je suis absolument époustouflé! » George Russel : « Quelle expérience incroyable! C'était dingue d'avoir l'occasion de naviguer avec Ben et de se faire une idée réelle de la vitesse et de la manœuvrabilité de ce bateau de course. C'était comme si nous flottions dans les airs! »

Adrian Newey, le légendaire concepteur de Fl, ses six titres de champion du monde des constructeurs outre les sept de ses pilotes, actuel directeur technique d'Oracle Red Bull Racina et de Red Bull Advanced Technologies. suit également le développement de l'AC75 helvète. La branche de haute technologie de Red Bull dédiée aux solutions d'ingénierie met à profit son expertise en matière de composites, de logiciels et de simulation issus de la F1 pour soutenir l'équipe suisse de retour dans la Coupe de l'America. « Il y a un parallèle évident entre la F1 et ce qui se passe chez Alinghi Red Bull Racing, car tous les systèmes sont largement similaires à notre monde, explique-t-il : l'aérodynamique, l'hydrodynamique et les composites légers. Ensuite, vous avez la synergie de l'homme et de la machine. Il y a beaucoup à apprendre et cela montre que le partenariat est certainement fructueux. » Le Néerlandais Max Verstappen, triple champion du monde de F1 et qui a lui aussi a goûté aux sensations d'un AC75, a avoué être effaré. Ces voiliers, reflets de l'évolution architecturale et technologique d'aujourd'hui, à la fois bateau, avion et voiture de course, renvoient aux calendes grecques les voiliers traditionnels « transporteurs de plomb à voiles molles »!





Like Dalton, Ainslie is probably exaggerating a little. Clearly, on a traditional sailing boat that heels over, with its flapping sails and tiller-steering, they would certainly have had a much harder time, but in a closed cockpit resembling that of their F1 car, and a steering wheel equipped with dozens of electronic controls, the speeds of up to 100 kph in a straight line clearly did little to perturb these champions used to reaching over 300 kph on track. INEOS Britannia has teamed up with the Applied Science division of the Mercedes-AMG Petronas F1 Team, and a team of over 100 designers and engineers havs contributed to the development of the British boat at their Brackley base, where the F1 cars are designed in Northamptonshire, England. Lewis Hamilton: "The technology involved is incredible and I'm absolutely blown away!" George Russell: "What an incredible experience! It was crazy to have the opportunity to sail with Ben and get a real feel for the speed and manoeuvrability of this racing boat. It was like floating through the air!" Adrian Newey, the leaendary designer of F1 cars, with six Constructors' titles to his name in addition to the seven of his drivers, and currently Technical Director of Oracle Red Bull Racing and Red Bull Advanced Technologies, is also following the development of the Swiss AC75. Red Bull's high-tech branch dedicated to engineering solutions is using its expertise in composites, software and simulation from F1 to support the Swiss team back in the America's Cup. "There's an obvious parallel between F1 and what's happening at Alinghi Red Bull Racing, because all the systems are broadly similar to our world," he explains. "Aerodynamics, hydrodynamics and lightweight composites. Then you have the synergy of man and machine. There's a lot to learn and it shows that the partnership between the two is certainly fruitful." Dutchman Max Verstappen, three-time F1 world champion and who has also tasted the sensations of an AC75, confessed to being alarmed. These yachts, reflections of today's architectural and technological developments, part boat, part aeroplane, part racing car, are consigning traditional "softcanvased lead transporters" to bygone days of sail!









Ancien de l'équipe French Kiss avec Marc Pajot lors de la Coupe de l'America 1986, puis rédacteur en chef du magazine *Voiles et Voiliers*, Didier Ravon couvre les plus grandes courses à la voile depuis plusieurs décennies. Il vient de publier deux nouveaux ouvrages : *Le Vendée Globe, 35 ans d'aventures*, chez Gallimard, et *Saint-Tropez Yachting*, chez Assouline. Il est également l'un des commissaires de l'exposition « En solitaire autour du monde à la voile », au musée national de la Marine, à Paris, du 15 octobre 2024 au 26 janvier 2025.

A former member of the French Kiss crew with Marc Pajot during the 1986 America's Cup, then editor-in-chief of *Voiles et Voiliers* magazine, Didier Ravon has been covering the biggest sailing races for decades. He has just published two new books: *Le Vendée Globe, 35 ans d'aventures* [The Vendée Globe, 35 years of adventure] (Gallimard) and *Saint-Tropez Yachting* (Assouline). He is also one of the curators of the "En solitaire autour du monde à la voile" exhibition [Single-handed around world under sail] at the National Maritime Museum in Paris from 15th October 2024 to 26th January 2025.

102 BPM EXCLUSIVE OWNERS BPM EXCLUSIVE OWNERS 103



CHAPAL

## LES ROUGES PARADIS DE L'ENFANCE

VOUS VOUS SOUVENEZ ? C'EST EN FRANCE, DANS LA CREUSE, AU MAS DU CLOS PRÉCISÉMENT, QUE S'EST CONSTITUÉE LA PLUS BELLE COLLECTION AU MONDE DE FERRARI DE COURSE. UN HOMME, PIERRE BARDINON, FUT L'INITIATEUR DE CETTE AVENTURE ÉTONNANTE QUI NE POUVAIT QUE MARQUER SES ENFANTS. L'UN D'EUX, JEAN-FRANÇOIS, NOUS RACONTE ET NOUS AUSSI, ENFANTS DE TOUS ÂGES, NOUS AVONS LES YEUX QUI BRILLENT.

TEXTE: ROBERT PUYAL - PHOTOS: CATHY DUBUISSON ET ARCHIVES

CAN YOU REMEMBER? IT WAS IN THE CREUSE REGION IN CENTRAL FRANCE, AT MAS DU CLOS TO BE PRECISE, THAT THE WORLD'S FINEST COLLECTION OF RACING FERRARIS WAS BROUGHT TOGETHER. ONE MAN, PIERRE BARDINON, WAS ITS CREATOR. IT BECAME AN ASTONISHING ADVENTURE THAT WAS BOUND TO LEAVE ITS MARK ON HIS CHILDREN. ONE OF THEM, JEAN-FRANÇOIS, TELLS US ALL ABOUT IT. AND FOR US TOO, CHILDREN OF ALL AGES, THE STORY MAKES OUR EYES SHINE BRIGHT.

ous avons rencontré Jean-François Bardinon à propos de la Maison Chapal, dont il est à la fois le président et le directeur artistique. Autour de sa collection de mode s'ajoutent des tenues d'époque automobile *vintage* avec combinaisons, casques, chaussures, lunettes, gants. Pourquoi ? Cette simple question convoque un flux de souvenirs, un flot d'anecdotes, la mémoire de la passion automobile de Pierre Bardinon envahit le show-room parisien de son fils Jean-François.

« J'avais trois ou quatre ans et les premières voitures dont je me souvienne, ce sont les Jaguar, Mk1O puis Mk2, avec lesquelles nous faisions chaque semaine le trajet entre Paris et la maison de famille, la ferme d'élevage, aux Puids, près d'Aubusson. »

« Papa faisait construire son circuit dans un petit bois, près des pâtures. Ensuite sont venues les sportives; une Jaguar Type E, puis une Lightweight très spéciale: la silhouette d'un coupé mais tous les ouvrants en alu et toute la mécanique d'une voiture de course, carter sec, injection. Nous faisions toujours le trajet province-Paris, les trois enfants à l'arrière, sous le hayon. Ma mère, Yanne, y disposait un grand traversin. Jamais nous n'avons été en retard à l'école. Ensuite, ce fut une Ferrari 250 LM, avec le V12 central. Là,

Maman mettait ses gants de conduite en pécari et elle suivait à distance, au volant d'une Alfa Giulietta, avec les trois enfants.»

Tandis que Pierre tâchait chaque semaine d'améliorer son temps entre la trop paisible Creuse et Paris la trop encombrée, il avait disposé à mi-chemin, chez un pompiste ami, les bidons d'essence à 100 d'octane qu'exigeait sa belle mancelle.

« Et puis mon père s'est mis à courir. Plutôt bien. Il disputait la course de côte du Mont-Dore chaque année entre 1962 et 1968. La première fois avec sa Jaguar Type E de série, ensuite en Ferrari 250 LM et même en Ferrari P3/P4! Et en monoplace, avec une Brabham de Formule

Libre puis une McLaren F2. Avec la Brabham, il a eu un gros accident à la Pommeraye, près d'Angers. Pas de rails, droit dans le décor, il s'est cassé les deux jambes. Nous étions là, mon frère Patrick et moi. Ma mère est partie avec lui à l'hôpital et un chauffeur de Chapal est venu nous chercher. En rentrant vers Paris dans la nuit, sous la pluie, il a fait un tête-à-queue avec la Jaguar Mk10! Ambiance bizarre! Mais pas dramatique. Mon père est très vite sorti de l'hôpital. Il a mis longtemps à remarcher mais il se baladait partout avec sa Jeep, une béquille fixée près du siège. Et moins d'un an après, il courait à nouveau au Mont-Dore! Une année, il a terminé troisième au scratch! Ce qui a renforcé son amitié avec les pilotes. Il les invitait à tourner sur le circuit, qu'il avait très vite fait agrandir. Jean-Pierre Beltoise est devenu un ami pour Pierre. Et mon idole. »

Ce creux retiré de l'Auvergne devint ainsi pour bien des pilotes prestigieux, notamment ceux de Matra, le lieu d'étonnantes vacances.

« Un jour, nous avons vu arriver Jim Clark! Dans une gigantesque Ford Galaxie, avec sa "fiancée" et Gérard Crombac, le rédac-chef de *Sport-Auto*. Il a tourné avec l'une des plus belles voitures que notre père ait acquises, cette Ferrari P3/P4 qui avait encore ses couleurs de la Scuderia Filipinetti et tout le parfum de la course. Évidemment, Clark a tout de suite établi le record du tour. »

« Le pilote avec qui nous avons eu les meilleures relations, c'est Johnny Servoz-Gavin. L'été 1968, il a effectué sur notre circuit la mise au point de la Matra 630 en vue des 24 Heures du Mans [décalées à septembre suite aux évènements de mai, Ndlr). Il s'intéressait beaucoup à nous, les enfants.

#### THE RED HIGHLIGHTS OF OUR CHILDHOOD

We spoke to Jean-François Bardinon about Maison Chapal, of which he is both Chairman and Artistic Director. His fashion collection is complemented by vintage car outfits, including overalls, helmets, shoes, goggles and gloves. But why? This simple question conjures up a flood of memories and anecdotes, and the memory of Pierre Bardinon's passion for cars invades the Paris showroom of his son Jean-François.

"I was three or four years old and the first cars I remember were Jaguars, MklOs and then Mk2s, which we used to drive every week between Paris and the family home, the cattle farm at Les Puids, near Aubusson.

Dad had his circuit built in a small woodland near our fields. Then came the sports cars: a Jaguar E-Type. Then a very special Lightweight: the silhouette of a coupé but with all the openings in aluminium and all the mechanics of a racing car, dry sump, fuel injection. We always travelled from the countryside to Paris, with us three kids in the back, under the tailgate. My mother, Yanne, would put a big pillow there for us. We were never late for school. Next came a Ferrari 250 LM, with the mid V12. Then Mum put on her peccary leather driving gloves and followed behind at a distance, at

the wheel of an Alfa Giulietta, with the three children."

Every week, Pierre challenged himself to improve his time between the too peaceful Creuse and the over-congested Paris. Halfway there, at a friend's petrol station, he had the cans of 100 octane petrol delivered that his beautiful racecar required.

"And then my father began to compete and did rather well. He took part in the Mont-Dore hill climb every year between 1963 and 1967. The first time in his production Jaguar E-Type, then in a Ferrari 250 LM and even a Ferrari P3/P4! And in single-seaters, with a Formula Libre Brabham and then a McLaren F2. With the Brabham, he had a bad accident at

La Pommeraye, near Angers, breaking both his legs. My brother Patrick and I were there. My mother went with him to hospital and a driver from Chapal came to pick us up. On the way back to Paris at night in the rain, he spun the Jaguar Mk1O around! Weird atmosphere! But not dramatic. My father was out of hospital very quickly, though it took him a long time to walk again. But he used to drive around in his Jeep, with a crutch wedged in down the side of the seat. And less than a year later, he was racing again in Le Mont-Dore! One year he finished third overall! This strengthened his friendship with the drivers, and he used to invite them to drive on the circuit, which he very quickly had enlarged. Jean-Pierre Beltoise became a friend to Pierre. And my idol".

This secluded corner of the Auvergne became a holiday destination for many prestigious drivers, particularly those from Matra.

"One day we saw Jim Clark arrive! In a gigantic Ford Galaxie, with his 'fiancée' and Gérard Crombac, the editor of Sport Auto. He was doing a filmshoot in one of the most beautiful cars our father had ever owned, a Ferrari P3/P4 that still had its Scuderia Filipinetti colours and all the flavour of racing. Of course, Clark set the lap record straight away.

The driver with whom we had the best relationship was Johnny Servoz-Gavin. In the summer of 1968, he set up the Matra 63O on our circuit in preparation for the Le Mans 24 Hours (postponed to September following the upheaval caused by the events of May 68). Johnny was very interested in us kids. He'd watch us race and give us his advice, because all three of us had racing machines!



104 BPM EXCLUSIVE OWNERS BPM EXCLUSIVE OWNERS 105

#### **ALLONS-Y EN ALLARD**

Il n'y a pas que les splendeurs italiennes dans la vie ! Au sein de son actuelle collection, Jean-François Bardinon voue une tendresse particulière à sa très britannique Allard, machine à la fois superlative et rustique, qui emmène à n'en pas douter son conducteur au plus près de la conduite essentielle et brutale. Et peutêtre aussi un éventuel passager, à condition que celui-ci méprise le confort.

Tout à fait Anglais, Sydney Allard personnifie cette tendance bien particulière de l'automobile anglaise, celle de se mésallier avec l'Amérique. Ou peut-être de refermer cette désagréable parenthèse selon laquelle l'ancienne grande colonie serait devenue indépendante. Un beau mariage peut bien effacer tout cela, et voici l'Allard : un V8 taillé à Detroit pour l'apparat, posé dans un châssis qui a gardé le sens de l'essentiel, des trajectoires au plus près. Et une carrosserie minimaliste, comme une Lotus Seven mais à l'échelle 2 : l'Allard J2 en ordre de marche pèse moins d'une tonne, le V8, débarrassé de sa surcharge pondérale, ne se sent plus de joie et se découvre un couple soudain surabondant. Sydney Allard tentera aussi de conquérir la France et surtout la Sarthe : aux 24 Heures 1950, il se classe troisième ! Flamboyante percée diplomatique aussi à Monaco, dont Sydney Allard remporte le Rallye en 1952 sur une de ses créatures binationales. Moins efficace côté finances, l'aventure s'arrête en 1958, mais il y a un post scriptum: parmi les pilotes privés qui se sont risqués sur une Allard, ne relève-t-on pas le nom de Carroll Shelby? Cet Américain qui, moyennant la greffe d'un V8 Ford, a fait du roadster anglais AC un rêve de champion, sous le nom de Cobra.







#### GOING ALL OUT FOR ALLARD

There's more to life than Italian splendour! Within his current collection, Jean-François Bardinon has a particular fondness for his very British Allard, a machine that is both superlative and rustic, and which undoubtedly takes its pilot as close as it's possible to get to essential, brutal driving. And perhaps an eventual passenger too, provided the latter is happy to shun all comfort.

A true Englishman, Sydney Allard personified the very particular trend in British motoring, that of becoming unallied with America. Or perhaps to close the door on that unpleasant interlude by which the former great colony had become independent. A good marriage can erase all that, and here is the Allard: a V8 carved in Detroit for the sake of keeping up appearances, set in a chassis that retained a sense of the essential, the closest of trajectories. And a minimalist body, like a Lotus Seven but scaled up by two: the Allard J2 in running order weighed less than a tonne, the V8, rid of its excess weight, had never felt happier, discovering a sudden overabundance of torque. Sydney Allard also tried to conquer France, and the Sarthe in particular: in the 1950 24 Hours, he came 3rd! There was also a flamboyant diplomatic breakthrough in Monaco, where Sydney Allard won the 1952 Rally in one of his bi-national creations. Seeing less success on a financial level, the adventure came to an end in 1958, but there's a postscript: among the private drivers who ventured out in an Allard, wasn't there a certain Carroll Shelby? Shelby was the American who, with the addition of a Ford V8, turned the English AC roadster into a champion's dream, under the name Cobra.



De haut en bas et de gauche à droite :

- Une Allard
- Une partie de la collection alignée sous les ombrages des Puids : le cœur du monde au cœur de l'Auvergne. - Pierre Bardinon au volant de sa 250 Testa Rossa sur son circuit.
- À l'attaque, une Bugatti semblable à celle avec laquelle Pierre et Yanne Bardinon sont partis en voyage de noces!
- · Ci-dessus : Jean-François Bardinon, au volant de sa très britannique Allard.

From top to bottom and left to right:

- Une Allard
- Above, part of the collection lined up in the shade of the Puids: the heart of the world in the heart of the Auvergne.

  - Pierre Bardinon at the wheel of his 250 Testa Rossa on his circuit.
- At the front, a Bugatti similar to the one Pierre and Yanne Bardinon took on their
- Above: Jean-François Bardinon, at the wheel of his very British Allard.











De haut en bas et de gauche à droite :

- Une Ferrari dévoile son V12 Lampredi devant une Ford GT40, autre pièce de la collection qui allait bientôt être écartée quand Pierre Bardinon se concentrerait presque exclusivement sur les Ferrari 12 cylindres.
- Une Formule 4 des années 1960, de marque Prado, équipée d'un moteur de Dauphine. Elle a été l'auto-école des trois enfants de Pierre Bardinon, dès leurs dix ans!
- La demeure familiale Chapal-Bardinon. Dans les étables et dans la cour soigneusement dallée, une quarantaine de Ferrari de course ont remplacé les vaches charolaises.
- Durant la même journée du Club Ferrari, Pierre Bardinon porte un jéroboam de Moët & Chandon de Grand Prix. Près de lui, la merveilleuse 312 P 1969.

From top to bottom and left to right:

- A Ferrari unveils its Lampredi V12 in front of a Ford GT40, another part of the collection that will soon be moved on when Pierre Bardinon concentrates almost exclusively on twelve-cylinder
- A Prado Formula 4 from the 1960s, with a Dauphine engine. This was the driving school for Pierre Bardinon's three children from the age of ten!
- The dige of the stables and carefully home. In the stables and carefully paved courtyard, some forty racing Ferraris replaced the Charolais cows.
- During the same Ferrari Club day, Pierre Bardinon is carrying a jeroboam of Moët & Chandon Grand Prix. Next to him is the marvellous 1969 312 P.



106 BPM EXCLUSIVE OWNERS BPM EXCLUSIVE OWNERS 107









Il nous regardait rouler et nous prodiguait ses conseils, car nous avions tous les trois des machines de course! Avec un décalage: Anne et Patrick, plus grands que moi, avaient reçu en 1965 des karts 100 cm³, moi un 50. Et puis nous avons eu des Formule 4 Prado, avec un moteur 250 Villiers que papa a assez vite fait remplacer par un quatre cylindres de Dauphine 1093. Je tournais aussi beaucoup avec une 4 CV, elle aussi équipée d'un 1093. Je crois que c'est là que j'ai vraiment appris à conduire, tellement elle survirait! Servoz avait conseillé de mettre un arceau! Avec lui, une fois, nous avions sorti la 4 CV du circuit pour aller carrément rouler à travers champs... J'avais dans les dix ans et j'adorais toute l'originalité de Johnny. Mais je ne me suis jamais imaginé en pilote. Malgré cette formation précoce, malgré cette atmosphère où il n'était question que de voitures et de courses, les pilotes, pour moi c'était les grands, mon père Pierre et mon frère Patrick, qui était toujours plus rapide que moi. »

Pendant ce temps, Pierre avait recentré la collection, d'abord généraliste, sur les Ferrari de course. C'était bien avant la fièvre financière qui allait emporter la voiture ancienne et peut-être le plaisir de rouler avec. Pierre achetait beaucoup, revendait pour acheter encore, tout cela à des prix infiniment éloignés des cotes actuelles. Il posséda jusqu'à quarante Ferrari d'exception, F1, barquettes Testa Rossa, P4, trois 250 GTO...

- « Mon père m'a envoyé au sein de l'entreprise familiale Chapal, à vingttrois ans ! C'était le moment où toutes les tanneries industrielles fermaient, comme les usines de textiles. Il fallait faire quelque chose et j'ai lancé la marque Chapal qui m'aura occupé toute ma vie. »
- « Aujourd'hui, à Crocq, toujours dans la Creuse et près de nos ateliers de fabrication, je garde quelques autos, dont ma 4 CV! Et un atelier de restauration. Je veux créer un lieu consacré à l'histoire de la maison Chapal, qui existe depuis huit générations, et dédié à la passion automobile de mon père, Pierre Bardinon, qui nous a offert cette enfance lumineuse...»

Anne and Patrick, who were older than me, got 100cc go-karts in 1965, while I got a 50cc. Then we got Prado Formula 4s, with a 250 Villiers engine that Dad soon had replaced with a four-cylinder Dauphine 1093. I also did a lot of touring with a 4CV, also fitted with a 1093. I think that's when I really learnt to drive, that car put up with a lot! Servoz had recommended a roll bar! Once, he and I took the 4 CV off the track and drove it straight across the fields... I was about ten and I loved all Johnny's originality. But I never envisaged myself as a driver. Despite that early training, despite that atmosphere where it was all about cars and racing, for me drivers were the grown-ups, my father Pierre and my brother Patrick, who was always faster than me."

During this time, Pierre refocused the collection, which had started out as a general collection, on racing Ferraris. This was well before the financial fever that would sweep away classic cars and perhaps the pleasure of driving them. Pierre bought a lot, resold to buy more all at prices far removed from today's market. He owned up to forty exceptional Ferraris, F1 cars, Testa Rossa barquettes, P4s, three 25O GTOs...

"My father sent me to work for the Chapal family business when I was twenty-three! It was a time when all the industrial tanneries were closing down, as were the textile factories. Something had to be done, and I launched the Chapal brand, which has kept me busy to this day."

"Today, in Crocq, still in the Creuse region and close to our manufacturing workshops, I keep a few cars, including my old 4 CV! And a restoration workshop. I want to create a place dedicated to the history of the Chapal company, which has existed for eight generations, and dedicated to my father, Pierre Bardinon's passion for cars, for it was he who gave us such an enlightened childhood..."

108 BPMEXCLUSIVE OWNERS BPMEXCLUSIVE OWNERS 109

#### SHOPPING

















SWEATSHIRT FERRARI 390 €

FERRARI SF9O SPIDER (1/43) 370 €

MINI CASQUE CHARLES LECLERC (1/2) CHARLES LECLERC MINI HELMET (1/2)

PORTE-CARTES CUIR FERRARI FERRARI LEATHER CARD CASE 190 €

PORTE-CLÉS MERCEDES MERCEDES KEYRING 48 €

MERCEDES-AMG GT 63 (1/18) 150 €

CASQUETTE MERCEDES MERCEDES CAP 40 €

SWEAT-SHIRT LOGO MERCEDES 100 €

















PARAPLUIE ASTON MARTIN ASTON MARTIN UMBRELLA 50 €

POSTER ASTON MARTIN BRISITH GP 2024 69 €

MINI CASQUE LANCE STROLL 2024 (1/5) LANCE STROLL MINI HELMERT 2024 (1/5)

SWEATSHIRT ASTON MARTIN F1 TEAM 2024 95 €

McLAREN FLOW WATER BOTTLE 18 €

McLAREN OFFICIAL TEAM HOODIE 80 €

POSTER McLAREN AYRTON SENNA 48€

PORTE-CLÉS McLAREN MCLAREN KEYRING 18 €











BENTLEY NOTEBOOK 30 €

SAC DE WEEK-END BENTLEY BENTLEY WEEKENDER 118 €

GANTS EN CUIR BENTLEY BENTLEY LEATHER GLOVES 240 €

BENTLEY BACALAR (1/43) 138 €

ROLLS-ROYCE SPECTRE (1/18)
PRIX SUR DEMANDE / PRICE ON REQUEST

ROLLS-ROYCE AMPHITHEATRE
PRIX SUR DEMANDE / PRICE ON REQUEST



**ASTON MARTIN DBX 707** SATIN TITANIUM GREY / SEMI ANILINE 03/2023 - 15 000 KM - 235 000 €



ASTON MARTIN DBS V12 SUPERLEGGERA HYPER RED / OBSIDIAN BLACK 11/2022 - 19 900 KM - 258 000 €



ASTON MARTIN V8 VANTAGE LIME ESSENCE / ONYX BLACK 09/2022 - 28 600 KM - 155 000 €



FERRARI 488 PISTA GIALLO TRIPLO STRATO / NERO 11/2019 - 7 375 KM - 449 000 €



FERRARI 296 GTB ROSSO CORSA / NERO O2/2O23 - 8 O8O KM - 319 OOO €



FERRARI 488 GTB GRIGIO ALLOY / CUOIO 06/2017 - 18 500 KM - 229 000 €



FERRARI 575 M MARANELLO FI ROSSO CORSA / NERO O6/2002 - 52 525 KM - 129 OOO €



FERRARI 812 GTS BLU / BLU 08/2023 - 1 480 KM - 499 000 €



FERRARI GTC4 LUSSO NERO DAYTONA / CUOIO O3/2O18 - 27 8OO KM - 239 OOO €



FERRARI F8 TRIBUTO BLEU TOUR DE FRANCE / ROUGE 05/2021 - 8.920 KM - 299 000 €



FERRARI CALIFORNIA NERO DAYTONA / NERO O4/2012 - 29.000 KM - 134 000 €



FERRARI 328 GTS ROSSO CORSA / CUOIO 08/1989 - 113.900 KM - 95 000 €



BMW M2 COUPE NOIR / NOIR 10/2023 - 6.500 KM - 79 000 €



BMW M4 COUPE PACK COMPETITION ORANGE METAL / NOIR 10/2017 - 42.000 KM - 59 000 €



BMW M8 COUPE COMPETITION NOIR / NOIR 01/2020 - 68 000 KM - 83 500 €

### MONACO-OCCASIONS.COM



BENTLEY BENTAYGA W12 ANTHRACITE / BLANC - NOIR 12/2017 - 61.980 KM - 129 000 €



BENTLEY BENTAYGA V8 AZURE HALLMARK / CRICKET BALL 07/2023 - 1 650 KM - 238 000 €



BENTLEY BENTAYGA V8 S MARLIN / LINEN - IMPERIAL BLUE 08/2022 - 850 KM - 249 000 €



BENTLEY CONTINENTAL GT V8 MAGENTA / LINEN - DAMSON 12/2021 - 8 000 KM - 199 000 €



BENTLEY CONTINENTAL GTC W12 FIRST EDITION ORANGE FLAME / BELUGA 06/2019 - 12 000 KM - 239 000 €



BENTLEY FLYING SPUR W12 FIRST EDITION HALLMARK / LINEN - PORPOISE 07/2021 - 16.990 KM - 199 000 €



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 €



BENTLEY MULSANNE V8 SPEED DARK SAPPHIRE / LINEN 09/2019 - 12 840 KM - 199 000 €



AUDI RS6 AVANT V8 TFSI GRIS FONCÉ MÉTAL / NOIR 08/2020 - 38 220 KM - 136 000 €



MASERATI LEVANTE TROFEO 580CH NOIR MÉTAL / NOIR 04/2022 - 40 000 KM - 125 000 €



INEOS GRENADIER TRIALMASTER EDITION BLEU FONCÉ / NOIR 07/2024 - 50 KM - 89 000 €



MORGAN PLUSSIX VERT FONCÉ / MARRON 07/2024 - 1 000 KM - 144 000 €



MCLAREN 675LT SPIDER TAROCCO ORANGE / CARBONE BLACK 09/2016 - 31 300 KM - 265 000 €



MCLAREN 570S SPIDER ORANGE MÉTAL / NOIR 04/2018 - 33 900 KM - 175 000 €





MERCEDES-BENZ A45 AMG 4MATIC GRIS MONTAGNE MAGNO / NOIR 02/2017 - 62 500 KM - 37 000 €



MERCEDES-BENZ AMG GT 63 4MATIC GRIS HERITAGE MANUFAKTUR / NOIR 03/2023 - 11 900 KM - 188 000 €



MERCEDES-BENZ AMG GT S GRIS SÉLÉNITE / NOIR 10/2017 - 8 800 KM - 119 000 €



MERCEDES-BENZ GLA 250E AMG LINE BLANC POLAIRE / NOIR 08/2023 - 13 100 KM - 47 500 €



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



MERCEDES-BENZ GLE 63 AMG COUPE ARGENT DIAMANT MÉTALLISÉ / BLANC 04/2017 - 30 800 KM - 69 000 €



MERCEDES-BENZ S580 MAYBACH 4MATIC GRIS GRAPHITE METALLISÉ / BLANC 10/2022 - 14 700 KM - 179 000 €



MERCEDES-BENZ S63 AMG S E 4MATIC NOIR OBSIDIENNE / NOIR 05/2024 - 760 KM - 238 000 €



MERCEDES-BENZ S63 AMG COUPE 4MATIC GRIS SÉLÉNITE MAGNO DESIGNO / NOIR 06/2018 - 75 000 KM - 99 000 €



MERCEDES-BENZ S580E AMG 4MATIC GRIS GRAPHITE / NOIR 10/2023 - 12 400 KM - 138 000 €



MERCEDES-BENZ S63 AMG S 4MATIC NOIR OBSIDIENNE / NOIR 05/2020 - 32 000 KM - 108 000 €



MERCEDES-BENZ S500 AMG 4MATIC NOIR OBSIDIENNE / BLANC O1/2O21 - 26 6OO KM - 98 OOO €



PORSCHE 718 SPYDER PDK GRIS FONCÉ MÉTAL / GRIS O3/2O23 - 2 3OO KM - 122 OOO €



PORSCHE 911 CARRERA 4S NOIR / NOIR 10/2021 - 22.900 KM - 148 000 €



PORSCHE 911 CARRERA 4 GTS BLEU GENTIANE / GRIS O2/2O23 - 1 850 KM - 178 OOO €

## MONACO-OCCASIONS.COM



MERCEDES-BENZ AMG GT 53 4 PORTES 4MATIC ARGENT HI TECH MÉTALLISÉ / NOIR 02/2023 - 31 000 KM - 109 000 €



MERCEDES-BENZ E63 AMG S 4MATIC GRIS SÉLÉNITE MAGNO / NOIR 04/2018 - 54 000 KM - 86 000 €



MERCEDES-BENZ E300 COUPE SPORTLINE BLEU CAVANSITE / BLANC 05/2019 - 16 200 KM - 51 500 €



MERCEDES-BENZ GLE 63 AMG COUPE S BLANC DIAMANT / NOIR 01/2018 - 73 000 KM - 59 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG VERT ÉMERAUDE / BLANC 01/2024 - 5 500 KM - 199 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG BREAK LONG BLEU TANZANITE / NOIR - MARRON 11/2012 - 38 500 KM - 89 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG NOIR OBSIDIENNE / NOIR 05/2021 - 3 500 KM - 188 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG NOIR OBSIDIENNE / BLANC 06/2023 - 8 700 KM - 196 000 €



MERCEDES-BENZ G63 AMG GRIS SÉLÉNITE MÉTALLISÉ / NOIR 07/2018 - 47 000 KM - 165 000 €



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



**ROLLS-ROYCE GHOST** DIAMOND BLACK / ORANGE 06/2023 - 2100 KM - 385 000 €



**ROLLS-ROYCE DAWN** SAPPHIRE BLACK / WHITE 08/2020 - 24 720 KM - 380 000 €



PORSCHE 911 TURBO S GRIS QUARTZ / NOIR 11/2O21 - 13 4OO KM - 239 OOO €



RANGE ROVER V8 /C SV AUTOBIOGRAPHY SWB NOIR SANTORINI / NOIR 11/2021 - 31 250 KM - 115 000 €



DALLARA STRADALE CARBONE BLEU / NOIR 08/2018 - 6 100 KM - 225 000 €

TÉLÉCHARGEZ NOTRE APPLICATION MONACO-OCCASIONS.COM



#### **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@bpmgroup.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 Fontvielle 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 1 40 75 20 85

ASTON MARTIN PARIS 6, rue de la Cavalerie 75015 Paris +33 1 53 86 72 72

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

CATERHAM BORDEAUX 40, impasse des Forgerons 33127 Saint-Jean-d'Illac +33 5 62 12 29 00

CATERHAM TOULOUSE 26, avenue du Louron 31770 Colomiers +33 5 62 12 29 00

DALLARA BORDEAUX 40, impasse des Forgerons 33127 Saint-Jean-d'Illac +33 5 62 12 29 00

DALLARA TOULOUSE 26, avenue du Louron 31770 Colomiers +33 5 62 12 29 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 BORDEAUX 38, rue Jacques Prévert 33700 Mérignac +33 2 38 60 00 20

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

MERCEDES-AMG ALENÇON 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 1823O Saint-Doulchard +33 2 48 67 53 O3

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 BORDEAUX 40, impasse des Forgerons 33127 Saint-Jean-d'Illac +33 5 62 12 29 00

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

MORGAN TOULOUSE 26, avenue du Louron 31770 Colomiers +33 5 62 12 29 00



Retrouvez l'univers BPM sur notre site bpmgroup.fr



## RICHARD MILLE



## A Racing Machine On The Wrist