



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.

[grossetjanin.com](http://grossetjanin.com)

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.

# WATCH THE CLUB







## A ROAD APART A STEP APART

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

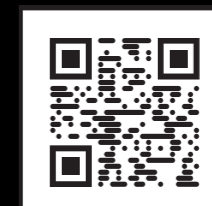
THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS APPEALS TO UNAPOLOGETIC ENTHUSIASTS OF THE MECHANICAL ARTS. FROM STUNNING AUTOMOBILES AND EXCLUSIVE MOTORCYCLES TO EXCEPTIONAL AIRCRAFT, VINTAGE YACHTS, MOTORBOATS AND FINE TIMEPIECES, THESE MARVELS OF ENGINEERING HOLD A SPECIAL PLACE IN THE HEARTS OF DEVOTEES.



La 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

Pour plus d'information / For More Information : [www.pecqueurmotorists.com](http://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](http://bpmcars.ch))







Morgan Motors a toujours perpétué une tradition du tricycle motorisé (deux roues à l'avant, une à l'arrière) depuis les premiers véhicules de son fondateur H.F.S. Morgan en 1909, avec une lignée qui fut toutefois interrompue entre 1952 et 2011, année de lancement du dernier 3-Wheeler. Fin 2021, lorsque l'iconique modèle 3-Wheeler laissa sa place à la Super 3, l'usine Morgan décida de produire 33 derniers modèles d'une série limitée « P101 » (deux d'entre eux étaient présents cette année lors du M3W). Sur 45 véhicules inscrits au dernier M3W, l'essentiel du plateau était composé de modèles 3-Wheeler puisque seules quatre nouvelles Super 3 étaient présentes. Le modèle 3-Wheeler était équipé d'un moteur V2 d'une cylindrée de 2.0 litres et développant 115 ch. Ce groupe propulseur S&S se situait entre les roues avant alors que le trois cylindres Ford de la nouvelle Super 3 n'est plus apparent puisque désormais installé en position centrale avant et abrité sous un capot. Ce positionnement, favorable à l'équilibre des masses et donc au comportement routier, est permis par l'usage d'une toute nouvelle structure monocoque en aluminium collé, une première chez Morgan. Ainsi dotée, la Super 3 ne pèse que 635 kg. Cela lui procure un rapport poids/puissance très intéressant qui lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 7 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 209 km/h. Au niveau design, les Morgan 3 roues s'inspirent du Jet Age aéronautique américain des années 1950. Aucun appendice disgracieux ou arête saillante ne vient entraver la fluidité des lignes. Les roues avant débordent toujours de la caisse et entre elles, on retrouve des feux ronds. La poupe fuyante se resserre vers l'arrière, tout juste découpée sur sa droite pour laisser sortir l'échappement. Sur plusieurs panneaux de carrosserie des Super 3 présentes, on remarquait de petits rails. Ceux-ci servent à accrocher toutes sortes d'accessoires optionnels proposés par Morgan. L'offre comprend filet d'attaches, sacs souples, valises rigides, galerie de coffre, portegobelet ou encore support pour smartphone, entre autres. Constatant que les propriétaires de 3 Wheeler utilisaient leur véhicule dans toutes sortes de condition parfois inattendues, de la balade à l'expédition internationale, Morgan a développé plus de 200 options et accessoires pour le Super 3. Le catalogue comprend également de nombreuses possibilités de personnalisation, qu'il s'agisse des teintes de la carrosserie et des jantes ou d'autocollants décoratifs, sans oublier les diverses selleries proposées. Tout comme la Morgan 3 roues continue de marquer l'héritage automobile britannique d'une touche très singulière, le M3W Jungfrau Treffen est un rassemblement à nul autre pareil. L'ambiance et l'univers M3W illustrent une rébellion affirmée contre l'expérience automobile de plus en plus aseptisée. La personnalité des propriétaires de Morgan 3 roues est tout imprégnée de cet état d'esprit qui en fait des passionnés très décalés et aussi attachants que leurs voitures. Signes distinctifs : grande distinction, passion pour les belles automobiles, épicurien, sens de l'humour, beaucoup de *nothing to prove attitude* - *so british*, en quelque sorte.

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 0 to 100 km/h in 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.

## 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.

PHOTOS : DOMINIQUE FONTENAT

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.





## 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 attiré 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.50, T.50s 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.



**Q:** Many of us know Cosworth as a Formula One engine supplier, from the roaring '60s up to the '80s, 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.50 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.50, T.50s 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 V10 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.50 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 2026. 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



Anthony Mark Saul

**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 V10, 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 answer?

**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 V10, 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?

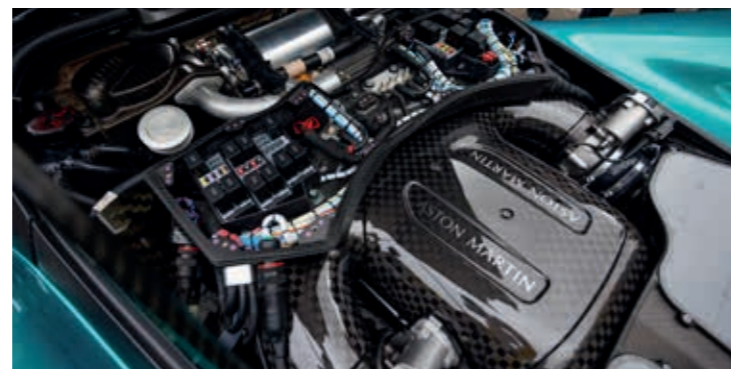
**FK:** In their marketing, exclusive car manufacturers often talk about the added value their brand badge provides, referring to their logo on the bonnet. Cosworth's logo is hidden under the bonnet, engraved on the very heart of the vehicle - its engine. When you have the Cosworth name inscribed on 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





McLaren GT50 : V12 Cosworth 3,9l - 663 bhp at 11,500 rpm / 663 ch à 11 500 tr/mn



Aston Martin Valkyrie : V12 Cosworth 6,5l - 1,155 bhp at 10 500 rpm / 1 155 ch à 10 500 tr/mn



Redbull RB 17 : V10 Cosworth 4,5l - 1,200bhp at 15,000 rpm / 1 200ch à 15 000 tr/mn



Bugatti Tourbillon : V16 Cosworth 8,3l - 1,775bhp at 9,000 rpm / 1 775ch à 9 000 tr/mn



**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 à 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 à 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 couriez 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.

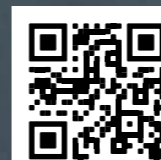
**the question further, developing an F1 powertrain for the McLaren F1 racing car? Wouldn't that be a fabulous tribute to Mike Costin and Keith Duckworth?**

**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

