

WATCH THE CLUB



INTERVIEW DE SIMON BUSBY - CMO BIZZARRINI POUR BIZZARRINI, HÉRITAGE SIGNIFIE PASSÉ AVEC UNE VISION À LONG TERME

LORS DU DERNIER SALON RÉTROMOBILE, LE STAND DU CLUB PECQUEUR MOTORISTS AVAIT UN VOISIN TRÈS EMBLÉMATIQUE : LA MARQUE AUTOMOBILE BIZZARRINI.

PHOTOS : SAM CHICK

Le constructeur très connu des amateurs de voitures de sport italiennes était de retour avec la réincarnation de son modèle 5300 GT Corsa. Cette voiture est une réédition contemporaine de l'une des voitures de sport italiennes les plus iconiques. Elle utilise toute une série de composants fabriqués par les mêmes fournisseurs que ceux du modèle d'origine datant des années 1960. Dessinée par Giorgetto Giugiaro, un des stylistes les plus influents du design automobile mondial, la 5300 GT Corsa allie forme et fonction à la perfection. Par un style très affirmé, élégant et aérodynamique, la créativité et l'expérience de Giugiaro ont créé une silhouette basse, racée et voluptueuse avec une vitre arrière qui est pratiquement horizontale. Intrigués par ce modèle, nous avons décidé de quitter notre stand pour rencontrer Simon Busby (CMO) et en savoir un peu plus sur la renaissance de cette marque de voitures de sport.

Club Pecqueur Motorists : Qui était Giotto Bizzarrini ?

Simon Busby : Il était à la fois ingénieur, pilote d'essai et fondateur de l'une des marques de voitures de sport italiennes les plus emblématiques et exclusives : Bizzarrini. Auparavant responsable du développement de l'icône Ferrari 250 GTO et ingénieur motoriste à l'origine du tout premier moteur V12 Lamborghini, Giotto créa celle qui est reconnue comme l'une des plus belles voitures de sport et de compétition des turbulentes années 1960. En collaboration avec le légendaire designer Giorgetto Giugiaro, Giotto créa ce modèle ayant glané le plus de succès sur la piste parmi toutes les voitures de sport qu'il conçut, la Bizzarrini 5300 GT qui remporta notamment sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1965.

CPM : Qu'est ce qui rend la Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival si spéciale ?

SB : Chacun des 24 modèles 5300 GT Corsa Revival que nous avons livrés à des clients très exclusifs est une machine authentique, en tous points conforme au modèle d'origine. Chaque modèle reflète la beauté brute et la perfection issue de la course. Cette voiture a gagné la classe des véhicules propulsés par des moteurs de plus de 5 litres de cylindrée au Mans. Pour parvenir à cette perfection, notre équipe très expérimentée s'est appuyée sur les données fournies par les archives du département Engineering de l'époque avec l'utilisation de technologies de numérisation 3D parmi les plus avancées. Nous avons combiné des techniques artisanales éprouvées avec des procédés de fabrication contemporains, et notamment l'utilisation de matériaux de haute technologie pour que cette réédition soit la plus conforme à l'originale.

CPM : Dites-en nous un peu plus sur le cœur de cette voiture...

SB : La puissance du moteur vient d'un 5300 cc, V8 à 90°, conforme aux spécifications du bloc propulseur de l'époque. Accouplé à quatre carburateurs Weber 45 Doppio Corpo Orizzontale, ce moteur préparé développe plus de 400 chevaux à 6400 tr/mn pour un couple de 525Nm à 4600 tr/mn. Pour ce qui est de la musique très symphonique de ce moteur, elle chante grâce à des collecteurs d'admission et une ligne d'échappement revêtue de céramique et qui se présente sous forme de quatre sorties conformes à celles de l'époque.



AT THE LAST RÉTROMOBILE CLASSIC CAR SHOW, THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS STAND HAD AN EVOCATIVE NEIGHBOR: BIZZARRINI.

The connoisseur's Italian sports car maker is back with the 5300 GT Corsa Revival. The car is the contemporary edition of one of the most iconic Italian racing cars. It uses a raft of components sourced from the same suppliers as the original models from the 1960s.

Styled by one of the world's most influential automotive designers, Giorgetto Giugiaro, the 5300 GT Corsa is a perfect example of both form and function. Purposeful, elegant and aerodynamic, Giugiaro's creativity and experience created a low and voluptuous silhouette, with a rear screen that is practically horizontal.

We went to meet with Simon Busby (CMO) to find out more about the rebirth of the sport car brand.

Club Pecqueur Motorists : Who was Giotto Bizzarrini ?

Simon Busby : He was an engineer and test driver and founder of one of the most influential and exclusive Italian sport car brands: Bizzarrini. Responsible for engineering the iconic Ferrari 250 GTO and for designing the very first Lamborghini V12 engine, Giotto went to create what are recognized as some of the most beautiful road and racing machines of the roaring sixties. Working alongside the legendary designer Giorgetto Giugiaro, Giotto created his most successful model, the Bizzarrini 5300 GT which subsequently won its class at Le Mans in 1965.

CPM: What makes the Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival you developed so special?

SB : Each of the twenty-four 5300 GT Corsa Revival delivered to exclusive customers is an authentic and exacting machine, building on the raw beauty and race-bred perfection of the over 5-litre class Le Mans winner. To achieve such a perfection, our highly skilled team used a combination of the original archival engineering drawings and advanced 3D scanning technology. We blended traditional hand-crafted techniques with contemporary processes and high-tech materials to make this revival true to the original, so much so these cars are almost impossible to distinguish from the cars that entered Le Mans in 1965.

CPM : Design très évocateur, moteur puissant, abordons maintenant l'équilibre du comportement et les spécificités de pilotage à assimiler. En d'autres termes, dites-en nous un peu plus, cette fois, sur les aptitudes du châssis de la Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival...

SB : La structure semi-monocoque et le cadre en tube d'acier soutenant la caisse illustrent le principe simple mais efficace de la construction châssis pour laquelle nous avons opté. Ce choix permet d'obtenir une rigidité optimale avec un poids minimum. Le poids total du véhicule est de 1 250 kg avec une répartition parfaite des masses de 50/50 sur l'avant et l'arrière. Encore plus impressionnant est le fait que chacune des quatre extrémités de la voiture supporte exactement 25 % de son poids total. Cela atteste du génie visionnaire de Giotto Bizzarrini, qui construisit en 1965 une voiture qui nous permet d'obtenir une répartition des masses parfaite en 2023. La rigidité du châssis tubulaire offre une excellente plateforme sur laquelle se greffent la suspension avant à double triangulation et la suspension arrière indépendante. Le système de suspension est constitué de barres anti-roulis, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Enfin, et ce n'est pas le moins important, des freins à disques pleins équipent les quatre roues avec les disques arrière montés à l'intérieur comme sur les voitures d'origine.

CPM : L'atmosphère que dégage le cockpit est également un facteur important lorsque l'on pilote une voiture de sport. Comment avez-vous réussi à recréer l'authentique plaisir de conduite ressenti lorsque vous êtes au volant d'une œuvre d'art en mouvement, comme la 5300 GT Corsa Revival ?

SB : Tout d'abord, le conducteur n'est pas dépaycé puisqu'il se retrouve face à l'instrumentation qui est celle du véhicule d'origine. Cela inclut les dominantes jauges de température et pression d'huile ainsi que la très tactile console centrale présentant les interrupteurs à bascule en bec de canard, reproduits selon des dessins et photos d'époque. L'habillage cuir de très haute qualité qui recouvre le tunnel de transmission renforce le charme nostalgique avec un levier de vitesses à débattement court parfaitement positionné au sommet de la boîte à quatre vitesses. En référence à l'ambiance racing et pour répondre aux très strictes réglementations FIA, l'arceau de sécurité est parfaitement intégré au cockpit, de même que le réservoir en aluminium, les ceintures à six points et l'extincteur.

CPM : Pour être très direct, la Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival semble prête à prendre la piste...

SB : Très certainement, elle l'est. La course est notre ADN. D'ailleurs, Giotto est reconnu comme l'architecte principal des modèles 250, ayant notamment conçu la 250 GT SWB (châssis court) avant de superviser le développement de celle qui allait devenir une icône : la 250 GTO. En compagnie de Carlo Chiti, son ancien collègue de chez Ferrari, il a également collaboré très étroitement au développement de l'ATS 2500 GT qui fut la toute première supercar italienne équipée d'un moteur central. En 1964, il créa la société Bizzarrini S.p.A et lança la 5300 GT Corsa, inspirée de l'Iso Grifo A3C de compétition. En ce qui concerne le véhicule d'aujourd'hui, l'emploi de composants de haute technologie combinés à la carrosserie en fibre de carbone d'une seule pièce très légère, montée sur un châssis en acier, procure la rigidité requise pour une voiture de course. L'arceau six points, les sièges baquets, le réservoir, l'extincteur intégré, la batterie, les interrupteurs de coupure d'alimentation du moteur intégrés dans l'entrée d'air de l'aile avant, tous ces éléments sont conformes aux réglementations FIA en vigueur.

CPM : Notre toute dernière question, Julian : où est-il possible de se rendre pour voir le véhicule ?

SB : Le dernier modèle produit de notre série de 24 voitures est visible au sein de la concession de notre Groupe Pegasus Automotive à Genève. En prenant rendez-vous, les personnes intéressées par l'acquisition de cette voiture très exclusive peuvent vivre sur un circuit privé le frisson et ressenti de l'excellence *engineering* portée à son paroxysme.

CPM: Tell us more about the beating heart of the car...

SB: Power comes from a period-correct 5300cc 90° V8 naturally aspirated engine. Coupled with Quad Weber 45 Doppio Corpo Orizzontale E carburetors, the tuned engine develops over 400 horsepower at 6400rpm and 525 Nm of torque at 4,600rpm. In reference to the symphonic sound of the engine, the emotive tone sang due to the courtesy of the custom Bizzarrini designed cross flow inlet manifold and ceramic coated exhaust system, which now features period correct quad tail pipes.

CPM: Beautiful evocative design, powerful engine, let's now discuss handling balance and driving characteristics. In other words, tell us more about the chassis of the Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival...

SB: The semi-monocoque and tubular steel frame underpinning the car illustrates the simple but effective principle of the chassis construction we adopted. It ensures maximum strength with minimal weight. The overall weight of the car is just 1,250 kg with perfect weight distribution of 50:50 front and rear. Even more impressive is that each corner of the car carries an exact 25% of the vehicle's overall weight. It demonstrates the visionary genius of Giotto Bizzarrini to design a car in 1965 that still delivers perfect balance in 2023. The rigid tubular chassis also provides an excellent platform for the front double wishbone and independent rear suspension, featuring coil springs, telescopic dampers and anti-roll bars. At last but not least, period correct solid disc brakes are fitted all round, with the rear discs mounted inboard as they were on the original cars.

CPM: What matters when driving a sport car is the cockpit atmosphere. How did you succeed in recreating the authentic driving appeal you may feel while being behind the wheel of an iconic motoring piece of art such as the Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival?

SB: First the driver is presented with originally sourced and period correct instrumentation. This includes the dominant temperature and pressure gauges, as well as the tactile bank of Duckbill toggle switches, as per the original design drawings and historic photographs. Expansive leather quilting used on the transmission tunnel reinforces the nostalgic charm, with the short racing gear lever perfectly positioned atop the period correct four-speed gearbox. Back to the authentic racing atmosphere and to meet stringent FIA safety regulations, a roll cage has been skillfully integrated into the cockpit, as has the fuel cell now housed within an aluminum enclosure, a six-point harness race seats and a full fire extinguisher system.

CPM: To go straight to the point, the Bizzarrini 5300 GT Corsa Revival seems ready to race...

SB: Yes, indeed. Racing is our DNA. Giotto is widely acknowledged as one of the principal architects of the Le Mans-winning 250 Series, conceived the 250 GT SWB, and oversaw the development of the iconic 250 GTO. He also worked on the ATS 2500 GT, the first mid-engine Italian supercar, alongside former Ferrari colleague Carlo Chiti. In 1964, he established his own company, Bizzarrini S.p.A., and developed the 5300 GT Corsa, a race-bred evolution of the Grifo A3C. Back to the car of today, advances in material technology combined with the lightweight single piece carbon-fiber body over a steel frame provide the required structural rigidity that characterized a racing car. The six-point roll cage, race seats, safety fuel cell, integrated fire extinguisher system, and engine isolation switches skillfully integrated in the front wing vent, all meet stringent FIA regulations.

CPM: Our last question, Julian: where to go to see and test the car?

SB: The last available example of the 24 editions can be viewed at our Pegasus Automotive Group owned dealership in Geneva, and those who are interested in owning this rare masterpiece can experience the raw thrill and engineering excellence at a private test track by appointment.



IL ÉTAIT UNE FOIS MONSIEUR

Cette année, Le Salon Monsieur, du nom du magazine éponyme, avait pour écran Le Bristol à Paris. La montre Club Pecqueur Motorists y était exposée et sa complication horlogère, équipée du différentiel inventé par l'ingénieur horloger Onésiphore Pecqueur, attira l'attention de nombreux visiteurs parmi lesquels un public averti et passionné par tout ce qui touche aux arts mécaniques en mouvement.

Mais qui est Monsieur ?

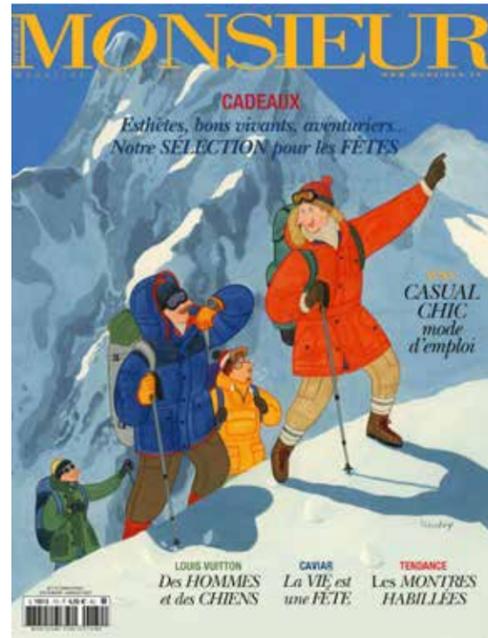
Cette publication au charme désuet reste fantastiquement moderne et très en avance sur son époque. *Monsieur* est en effet le premier magazine masculin du monde. Il vit le jour le 1er janvier 1920, avec 13 ans d'avance sur l'Américain *Esquire*. On y présente la mode de Paris mais aussi celle de Londres et de New York. Créé par Jacques Hébertot, qui dirigeait alors le théâtre des Champs-Élysées, et Paul Poiret, le grand couturier, *Monsieur* se présentait sous une couverture en couleur signée par un illustrateur de renom, Maurice Taquoy, et accueillait de grands écrivains comme Pierre Mac Orlan, Abel Hermant, René Boylesve, Gérard Bauer, Eugène Marsan...

Quel est le profil de Monsieur ?

Monsieur voyagea en First et prendra le Concorde sans jamais dévier de son credo, « parler légèrement de choses sérieuses et sérieusement de choses légères ». Nulle part ailleurs, on pourra lire des articles sur l'épaisseur des boutons de chemise, la largeur des bas de pantalon, les mérites comparés du baby cachemire et de la vigogne, les secrets de l'allure de James Bond, de Kennedy, Steve McQueen, Gainsbourg, le style de Tintin, et pourquoi Hergé aimait tant le vêtement. Sans oublier une passion assumée pour la sphère des arts mécaniques, qui magnifie un certain art de vivre que les britanniques nomment « Motoring Lifestyle ». Ceci explique la présence de la marque Morgan, distribuée en France par BPM Exclusive et partenaire du dernier Salon Monsieur.

Comme l'écrivait André de Fouquières dans *Monsieur* d'octobre 1925, « sous l'apparente futilité de la mode, ne vous y trompez pas, c'est tout notre art de vivre qui s'exprime et trouve ses expressions les plus élaborées ».

This year, the Monsieur Salon, hosted by the magazine of the same name, took place at the Bristol hotel in Paris. The Club Pecqueur Motorists watch was on display with its horological complication featuring a differential, the mechanism invented by watchmaking engineer Onésiphore Pecqueur. This intricate complication attracted the attention of many visitors, all drawn by a passion for the mechanical arts in motion.



But, who or what is Monsieur?

Despite its old-world charm, the publication remains remarkably modern and ahead of its time. *Monsieur* was, in fact, the world's first men's magazine. Launched on 1 January 1920, it predated America's *Esquire* by 13 years. The magazine showcases fashion from Paris, London and New York. Created by Jacques Hébertot, then director of the Théâtre des Champs-Élysées, and renowned fashion designer Paul Poiret, *Monsieur* boasted a colour cover by renowned illustrator Maurice Taquoy, with features by celebrated writers such as Pierre Mac Orlan, Abel Hermant, René Boylesve, Gérard Bauer and Eugène Marsan.

What is the essence of Monsieur?

Monsieur travels First Class and flies Concorde, always adhering to his credo: "to speak lightly of serious things and seriously of light things." Nowhere else will you find articles on the thickness of shirt buttons, the width of trouser hems and the length of socks, or the relative merits of baby cashmere and vicuña. It explores the allure of icons including James Bond, John F. Kennedy, Steve McQueen and Serge Gainsbourg, analyses Tintin's style and examines Hergé's love for clothing. The publication also nurtures an unapologetic passion for the mechanical arts, celebrating what the British might call the "Motoring Lifestyle". This explains the presence of Morgan, the British car manufacturer distributed in France by BPM Exclusive, which was a partner at the latest Monsieur Salon.

As André de Fouquières aptly wrote in the October 1925 issue of *Monsieur*: "Don't be fooled: beneath the apparent frivolity of fashion lies the most complete expression of our entire art of living."



INTERVIEW

FRANÇOIS-JEAN DAEHN - ÉDITEUR, MONTAIGNE PUBLICATIONS

Club Pecqueur Motorists : Bonjour François-Jean, qu'est ce qui fait la marque du Salon Monsieur ?

François-Jean Daehn : Unique en son genre, le Salon Monsieur s'attache à faire découvrir chaque année des artisans qui concourent par leur savoir-faire à l'élégance masculine et à un certain art de vivre, comme le Club Pecqueur Motorists qui réunit deux passions fortes de nos lecteurs : les montres et les belles automobiles, comme les iconiques roadsters britanniques Morgan.



CPM : Comment s'est déroulée cette dernière édition qui réunissait, en les murs du Bristol, 11 marques très exclusives ? Quels en ont été les temps forts ?

FJD : Après plusieurs éditions au Plaza, pour la première fois, le Salon Monsieur s'est déroulé au Bristol dans le magnifique Salon Castiglione. Plus de 1 500 visiteurs passionnés et connaisseurs sont venus à la rencontre de grands tailleurs comme Cifonelli et Djay, de chemisiers comme Daniel Levy et Swann, d'un bottier comme Aubercy, d'un gantier comme Acaba, d'un lunetier comme Maison Clerc... et bien sûr, *last but not least*, de la montre Club Pecqueur Motorists qui a fait l'admiration des amateurs de haute horlogerie. Outre le cocktail d'inauguration d'ouverture, temps fort convivial toujours très couru, les master class proposées aux visiteurs ont attiré des dizaines de passionnés.

CPM : Les projets de Monsieur pour l'année 2025 qui vient de commencer ?

FJD : *Monsieur* aborde 2025 avec enthousiasme et optimisme, la marque des vrais gentlemen : « Il est poli d'être gai », comme disait Voltaire. En plus du magazine papier, du site, *Monsieur* fera vivre à sa communauté nombre d'événements dont ses deux rendez-vous fixes que sont le Trophée de Golf Monsieur, en septembre, et le Salon en novembre. Une nouveauté cette année, un rallye Morgan Monsieur entre la France et la Suisse.

CPM : À propos de ce modèle Morgan qui était exposé devant le Bristol durant toute la durée du Salon Monsieur, il semble que vous ayez un lien spécial avec cette marque automobile. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

FJD : Comme tous les visiteurs du Salon et les résidents du Bristol, j'ai pu admirer la superbe Morgan Plus Six garée devant le palace. Une auto que j'ai eu le privilège d'essayer, entre Lausanne et Verbier cet été. Amoureux des modèles de la marque depuis longtemps, j'ai la chance d'avoir un superbe Tourer, qui fait mon bonheur sur les petites routes de Normandie et l'admiration des concurrents dans les rallyes auxquels je participe.

CPM : Le Club Pecqueur Motorists participait au Salon Monsieur pour la première fois avec la présentation de sa montre éponyme. Que pensez-vous de l'approche très distinctive de ce club, et, plus spécifiquement, de la pièce de haute horlogerie qui en est le code d'accès et l'emblème ?

FJD : En choisissant une montre dont la mécanique s'inspire d'une invention créée pour l'automobile – le fameux différentiel Pecqueur –, le club éponyme rappelle que, très souvent, les amateurs d'automobiles aiment la belle horlogerie, les belles mécaniques, qu'elles soient construites pour aller vite ou mesurer le temps ! Ici, cette montre est aussi une clé, la clé d'événements très exclusifs pour passionnés de montres, d'automobiles et d'art de vivre en général.

Club Pecqueur Motorists: Hello François-Jean. What defines the Monsieur Salon?

François-Jean Daehn : The Monsieur Salon is completely unique. Each year, we aim to showcase artisans who promote masculine elegance and a certain "art de vivre". The Club Pecqueur Motorists is a perfect example, bringing together two passions our readers share: fine watches and beautiful cars such as the iconic British Morgan roadsters.

CPM: How did the latest edition at the Bristol, featuring 11 exclusive brands, unfold? What were the highlights?

FJD : After hosting several editions at the Plaza, we moved to the Bristol's magnificent Castiglione Salon for the first time. Over 1,500 enthusiasts and connoisseurs met up with renowned tailors like Cifonelli and Djay, shirtmakers Daniel Levy and Swann, bootmaker Aubercy, glovemaker Acaba, eyewear specialist Maison Clerc and – last

but not least – the Club Pecqueur Motorists, which was greatly appreciated by fine watchmaking enthusiasts. In addition to the very popular opening cocktail reception, the masterclasses attracted dozens of highly engaged visitors.

CPM: What are Monsieur's plans for 2025?

FJD : We're approaching 2025 with enthusiasm and optimism – the hallmark of a true gentleman. As Voltaire said, "It is polite to be cheerful." Alongside our print magazine and website, we'll be hosting several events. Our two regular fixtures remain: the Monsieur Golf Trophy in September and the Salon in November. This year, we're also introducing a Morgan rally between France and Switzerland.

CPM: A Morgan was on display outside the Bristol throughout the Salon. You seem to have a special connection with this carmaker. Can you tell us a little more?

FJD : Indeed, I admired the superb Morgan Plus Six parked outside the hotel, as did all our visitors, and the Bristol residents. I had the privilege of test-driving it between Lausanne and Verbier last summer. I've been a fan of Morgan for a very long time, and I'm fortunate enough to own a Tourer, which is a joy to drive along Normandy's country roads and turns heads at the rallies I attend.

CPM: Club Pecqueur Motorists made its Salon debut this year, introducing its eponymous watch. What are your thoughts on the club's distinctive approach, and on this fine timepiece that serves as both access code and emblem?

FJD : The club's choice of a watch inspired by an automotive invention – the famous Pecqueur differential – highlights the fact that car enthusiasts are often watchmaking enthusiasts too! They appreciate beautiful mechanisms, whether they're built for speed or timekeeping. This watch is more than a timepiece; it's a key to exclusive events for those who appreciate watches, cars and the finer things in life.



AUTOMOBILE CLUB
VILLARS

LES ARTS MÉCANIQUES PRENNENT DE LA HAUTEUR

LE CLUB PECQUEUR MOTORISTS ÉTAIT PARTENAIRE, AVEC MORGAN RIVIERA, DE LA SOIRÉE DE FIN D'ANNÉE DU TRÈS HUPPÉ AUTOMOBILE CLUB VILLARS. LE NOM DE CETTE STATION HIVERNALE SUISSE RENTRE EN RÉSONNANCE AVEC LA CÉLÈBRE COURSE D'OLLON-VILLARS.

Dans les années 1950, il était possible de créer une compétition sur toute route qui disposait d'un beau dénivelé et se trouvait proche d'une destination où il y avait suffisamment d'hôtels pour loger les pilotes, les organisateurs, les écuries automobiles, les journalistes et les spectateurs. C'est ainsi que l'Automobile Club Suisse (ACS) choisit, parmi les différentes options possibles, la route qui serpentait dans les contreforts des Alpes Suisses entre Ollon et Villars.

La première course (8 kilomètres, dénivelé de 660 mètres) eut lieu le 15 août 1953 et comptait pour le championnat d'Europe de la montagne, qui était très prisé à cette époque.

Un grand nombre de stars internationales participa aux dix éditions d'Ollon-Villars qui eurent lieu entre 1953 et 1970, parmi lesquels de nombreux pilotes de Formule 1 tels Maurice Trintignant, Louis Chiron, Jean Behra, Wolfgang Von Trips, Olivier Gendebien, Lorenzo Bandini, Jack Brabham, Jo Siffert, Joakim Bonnier, Jim Clark et François Cevert, qui détient toujours le record de la montée.

En août 1962, à l'occasion de la course Ollon-Villars, Louis Chiron, Gianfranco Comotti, Albert Divo, Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina et Paul Frère créent à Villars le Club international des anciens pilotes de Grand Prix de Formule 1, qui existe encore aujourd'hui. La trêve hivernale étant longue, Bernard Cahier (reporter spécialisé dans la Formule 1), qui résidait à Villars, se dit qu'il faudrait proposer aux pilotes, sponsors, team managers, mécaniciens et journalistes de se retrouver un week-end en montagne pour faire la fête. Il créa ainsi le Festival des Neiges, qui allait accueillir durant près de dix ans tout le petit monde de la F1 à Villars pendant l'intersaison.

La station est toujours restée une destination en vogue auprès des pilotes de Formule 1, et un bon nombre d'entre eux décidèrent d'ailleurs de s'y installer: David Coulthard, Jacques Villeneuve, Erik Comas ou Paul Stewart. Ces dernières années, Jonathan Procter, grand spécialiste de voitures de collection, a réuni autour de lui les passionnés automobiles de la station en créant l'Automobile Club Villars. C'est dans les salons de l'Hôtel RoyAlp, à Villars, que le Club vient récemment d'installer son « stammtisch » pour voguer vers de nouvelles aventures. La reprise de la présidence de l'AC Villars, en septembre 2024, par Pierre Retord va lui donner une impulsion nouvelle.



Jack Brabham
Ollon-Villars, 27 août 1960
Cooper F2 - Groupe IV - 2^{ème} temps : 5'13"3

THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS RECENTLY PARTNERED WITH MORGAN RIVIERA FOR THE HIGHLY ANTICIPATED YEAR-END CELEBRATION OF THE PRESTIGIOUS AUTOMOBILE CLUB VILLARS. THE NAME OF THE SWISS SKI RESORT EVOKES MEMORIES OF THE FAMOUS OLLON-VILLARS RACE.

In the 1950s, any road with a significant elevation change near a destination with ample hotel accommodation for drivers, racing stables, journalists and spectators could become a racing venue. This is what led the Automobile Club Suisse (ACS) to select the road that wound through the foothills of the Swiss Alps between Ollon and Villars.

The inaugural race, held on 15 August 1953, covered 8 kilometres with a 660-metre elevation gain, and was part of the highly regarded European Hill Climb Championship.

Between 1953 and 1970, the Ollon-Villars race saw ten editions, attracting numerous international drivers. Many Formula 1 stars took part, including Maurice Trintignant, Louis Chiron, Jean Behra, Wolfgang Von Trips, Olivier Gendebien, Lorenzo Bandini, Jack Brabham, Jo Siffert, Joakim Bonnier, Jim Clark and François Cevert, who still holds the climb record.

During the August 1962 Ollon-Villars race, Louis Chiron, Gianfranco Comotti, Albert Divo, Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina and Paul Frère founded the International Club of Former Formula 1 Grand Prix Drivers in Villars - an organisation that is still active today. Recognising the potential of the long winter break, Bernard Cahier, a Formula 1 journalist who lived in Villars, developed the Festival des Neiges. For nearly a decade, this event brought

together drivers, sponsors, team managers, mechanics and journalists for a celebratory weekend in the mountains, during the off-season.

Villars has maintained its popularity among Formula 1 drivers, with several choosing to make it their home, including David Coulthard, Jacques Villeneuve, Erik Comas and Paul Stewart.

In recent years Jonathan Procter, a well-known classic car specialist, brought together the resort's automotive enthusiasts by establishing the Automobile Club Villars. The club recently chose the RoyAlp Hotel as the venue for its regular get-togethers, and is looking forward to new adventures. Pierre Retord took over the AC Villars presidency in September 2024, and looks set to give the club fresh impetus.



INTERVIEW

PIERRE RETORD PRÉSIDENT AUTOMOBILE CLUB VILLARS

Club Pecqueur Motorists (CPM) : Vous venez d'être élu à la présidence de l'Automobile club Villars. Qu'est-ce que cela représente pour vous ?

Pierre Retord : C'est un réel défi que de succéder à Jonathan Procter au poste de président du Club, au vu de son implication au sein de ce dernier depuis plus de deux ans. Et c'est aussi beaucoup de travail, mais la passion va rapidement prendre le dessus !

CPM : Quel est le profil type d'un membre du Club Automobile Villars ?

PR : Il n'y a pas à proprement parler de profil type ! Notre club est ouvert à toutes celles et ceux qui aiment partager leur passion des belles voitures.

CPM : Lorsque les passionnés de sport automobile pensent à Villars, ils en viennent très souvent à faire référence à la légendaire course de côte d'Ollon-Villars. Est-ce que l'Automobile Club Villars est partie prenante dans l'organisation ou la promotion de cette épreuve mythique ?

PR : Nos activités diffèrent de l'organisation de la fameuse course de côte de Villars. Cet événement a maintenant lieu tous les trois ans. La prochaine édition se déroulera les 23 et 24 août 2025. Nous soutenons bien entendu cette manifestation à laquelle quelques-uns de nos membres participeront. L'ambiance de cette épreuve mythique est vraiment particulière et authentique à la fois. Les organisateurs réussissent à faire vibrer la passion pour les sports mécaniques à tous les niveaux et dans toutes les rues du village.

CPM : Quels sont vos autres projets pour 2025 ?

PR : Augmenter notre visibilité, ainsi que le nombre de nos membres, sont nos objectifs pour 2025. Nous souhaitons particulièrement leur offrir souvent l'occasion de se réunir lors d'événements que nous allons organiser en plus grand nombre.

CPM : Le Groupe BPM, à travers la marque de roadsters britanniques Morgan qu'il distribue en Suisse romande, était partenaire de l'un de vos derniers événements au RoyAlp Chalet de Villars. Vous semblez avoir un attachement tout particulier pour cette marque iconique. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

PR : Comme il se dit dans le jargon automobile, j'aime les belles Anglaises ! Morgan en fait partie, cette marque ayant su se moderniser tout en gardant son look d'origine. J'ai la chance d'en posséder une et c'est un réel bonheur de la conduire.

AUTOMOBILE CLUB VILLARS



Club Pecqueur Motorists (CPM): You've recently been elected president of the Automobile Club Villars. What does that mean to you?

Pierre Retord: Following Jonathan Procter as the Club president is a real challenge, considering his dedication over the past two years and more. It's a lot of work, but my love of cars will give me the motivation I need!

CPM: Is there a typical profile for an Automobile Club Villars member?

PR: Not at all! Our club welcomes anyone who shares our enthusiasm for beautiful cars.

CPM: Motorsport fans often associate Villars with the legendary Ollon-Villars hill climb. Does the Automobile Club Villars play a role in organising or promoting this iconic event?

PR: Our focus as a club is different, but while we're not directly involved in organising the famous Villars hill climb, we fully support it. The event now takes place every three years, with the next edition scheduled for 23 and 24 August 2025. Some of our members will be taking part. It's a very special race, with a truly authentic atmosphere. The organisers do a fantastic job of stirring up excitement for motorsports throughout the village.

CPM: What other plans do you have for 2025?

PR: Our main goals for 2025 are to increase our visibility and grow our membership. We're planning to organise a lot more events, to give our members plenty of opportunities to get together.

CPM: The BPM Group, which distributes the British roadster brand Morgan in French-speaking Switzerland, recently partnered with you for an event at the RoyAlp Chalet in Villars. You seem to have a particular fondness for this iconic brand. Can you tell us more about that?

PR: As we say in car circles, I have a soft spot for *les belles Anglaises* ! Morgan is one of them - they've managed to modernise the brand while preserving their classic look. I'm lucky enough to own one, and it's an absolute joy to drive.

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

