



SANTOS  
DE  
*Cartier*

Boulevard de Waterloo 54, Bruxelles - +32 2 537 51 61



€ 10,00



Trimestriel N° 74 • Avril - Mai - Juin 2023  
Driemaandelijkse tijdschrift N° 74 • April - Mei - Juni 2023  
Bureau de dépôt - Bruxelles X • Afgiftekantoor - Brussel X • P404055

# ROAD | BOOK

THE MECHANICS OF CURIOSITY

74





FORMULA 1®



24 HOURS OF LE MANS



SIR JACKIE STEWART



ROLEX 24 AT DAYTONA



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA  
IN 18 CT WHITE GOLD



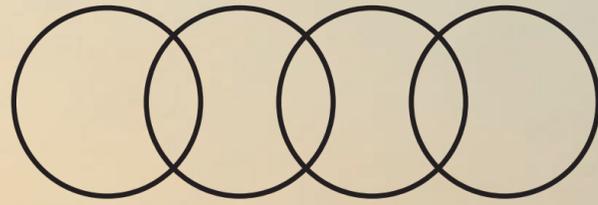
## TIME SUSPENDED

Can one really beat time at its own game? We have tried. Since the dawn of civilization, we have continually raced against the clock, creating ever-new ways to defy time. Machines of unrivalled power propel us faster than we've ever dreamt. To this day, we continue to perfect motor sport, pushing it to the brink. Because to this day, time has not been beaten. But we have found that whatever the speed, when one challenges the limits of the machine as well as their own, the clock can almost be stopped. And at that most elusive of moments, time nearly stands still. **Welcome to the moment.**

*#Perpetual*



LE CIRCUIT DE MONACO RÉCLAME UNE CONCENTRATION DE TOUS LES INSTANTS PENDANT LES DEUX HEURES QUE DURE LA COURSE, NE LAISSE PAS LA MOINDRE PLACE À L'IMPROVISATION, EXIGE UNE SCIENCE ET UN ÉQUILIBRE DU PILOTAGE EN PERMANENCE, IMPOSE TOUT LE TEMPS UN PILOTAGE PARFAIT AU VOLANT D'UNE VOITURE PARFAITEMENT RÉGLÉE. AVEC SIX VICTOIRES À SON PALMÈRES, AYTTON SENNA LE SAVAIT MIEUX QUE QUICUNQUE... - HET CIRCUIT VAN MONACO VEREIST VOORTDUREND OPPERSTE CONCENTRATIE TIJDENS DE TWEE UUR DURENDE RACE. HIER IS GEEN RUIJTE VOOR IMPROVISATIE. MONACO VERGT VOORTDUREND PURE STUURMANSKUNST, STUURPERFECTIE AAN HET STUUR VAN EEN PERFECT AFGESTELDE WAGEN. MET ZES OVERWINNINGEN OP ZIJN PALMARES, WEET AYTTON SENNA DAT ALS GEEN ANDER...



# The new Audi Q8 e-tron models

Electric. Made in Belgium.



Write your own story behind the wheel of the new fully electric Audi Q8 e-tron models. No destination is too far away with their driving range of up to 600 km (WLTP) and a fast-charge curve from 10 to 80% in just 31 minutes. Be amazed by their new progressive design, digital Matrix LED headlights\* and a spacious and luxurious interior. That's how you feel progress mile after mile.

**Discover them at your Audi dealer.**

19.7 - 22.3 kWh/100KM • 0G CO<sub>2</sub>/KM (WLTP)

Contact your Audi dealer for full vehicle tax details.

**D'Ieteren**  Give way to SAFETY. Environmental information (RD 19/03/2004): [www.audi.be](http://www.audi.be)

\* Optional equipment available at an additional charge. R.P./Advertiser: D'Ieteren Automotive s.a./n.v., Malliestraat 50, 1050 Elsene, RPR Brussel, CBE 0466 909 993, IBAN BE42 3100 1572 0554.

Progress you can feel.

## DES ANNIVERSAIRES EN SÉRIE ! VERJAARDAGEN À VOLONTÉ!

**C**omme le rappelle judicieusement Jean Villers dans EVO News de ce mois d'avril 2023, la Sarthe est un haut lieu de l'automobile en France et dans le monde. En effet, il y a 150 ans déjà, en 1873, dans le quartier Sainte-Croix de la ville du Mans, Amédée Bollée fabrique sa première voiture, l'Obéissante, un véhicule à vapeur disposant déjà de la plupart des solutions mécaniques des futures automobiles : quatre roues, une direction à double pivot avec un vrai volant, une propulsion par les roues arrière et une suspension à quatre roues indépendantes, mais la carrosserie est encore celle d'un carrosse hippomobile. Les Bollée père et fils firent évoluer le concept jusque dans les années 1930.

La célébration de cet anniversaire restera en cette année 2023 très discret, car, dans la Sarthe, l'accent est essentiellement mis sur le centième anniversaire des 24 Heures du Mans, épreuve créée en 1923 par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO). Cette association destinée à défendre les usagers de la route et à organiser des courses pour automobiles est fondée en 1906 par des pionniers de l'automobile et de l'assurance. Elle est gérée, à l'époque, par son secrétaire général, Georges Durand, et dirigée par deux présidents d'honneur, Amédée Bollée, dont nous venons de parler, et le baron Étienne van Zuylen van Nyevelt, de nationalité belge, fondateur et président, entre autres, de l'Automobile Club de France de 1895 à 1922 et de la Fédération Internationale de l'Automobile de 1904 à 1931. En l'honneur de cet anniversaire qui sera dignement fêté les 10 et 11 juin 2023 sur place, en guise d'échauffement, le musée Autoworld présente son exposition « 24H of Le Mans, 100 years of race history » jusqu'au 28 mai inclus, avec, notamment, une quinzaine de voitures authentiques.

Parmi les autres anniversaires célébrés dans le courant de cette année 2023, on peut en citer au moins quatre autres : les 75 ans de la création de la marque Porsche, les 75 ans de la signature du contrat d'importation pour la Belgique de la



marque Volkswagen par la Maison D'Ieteren, les 60 ans de la création de la marque Lamborghini et les 60 ans du lancement de la fabrication de la Mercedes-Benz 600 (code W100). Cette voiture de très haut de gamme (pour l'époque !) fut construite de 1963 à 1981 à 2.677 unités. Deux empattements étaient proposés, un court (5.540 mm) pour la berline à 4 portes et un long (6.240 mm) pour la Pullman à 4 portes et la Limousine à 6 portes, dont quelques exemplaires furent carrossés en landaulets, avec un toit décapotable au-dessus des passagers installés à l'arrière. L'un d'entre eux fut utilisé à plusieurs reprises par la famille royale belge !

De nombreuses légendes circulent quant à l'origine de la création d'Automobili Lamborghini, il y a 60 ans, par Ferruccio Lamborghini, gros producteur de tracteurs agricoles de 1948 à 1971, mais lorsqu'il a fondé son entreprise en 1963, il est parti de zéro, il n'avait rien : pas d'usines, pas de voitures, pas de pièces ! Aujourd'hui, Lamborghini (dans le giron d'Audi depuis 1998) est une entreprise de renommée mondiale, avec plus de 2.000 employés, et a livré 9.233 voitures neuves en 2022. Les 75 ans de la création de Porsche ou de l'importation de Volkswagen par la Maison D'Ieteren ? Et d'autres anniversaires ? Histoires à suivre dans nos prochains numéros... ■

ÉTIENNE VISART — RÉDACTEUR EN CHEF

**Z**oals Jean Villers in april 2023 beschreef in EVO News, is Sarthe een belangrijk autocentrum, zowel voor Frankrijk als voor de rest van de wereld. 150 jaar geleden, in 1873, bouwde Amédée Bollée in de wijk Sainte-Croix van de stad Le Mans er namelijk zijn eerste auto, de Obéissante, een stoomvoertuig dat reeds over de meeste mechanische oplossingen van de toekomstige automobiel beschikte: vier wielen, een stuurinrichting met dubbele as en een echt stuurwiel, achterwielaandrijving en een onafhankelijke ophanging rondom. Alleen was het koetswerk nog dat van een paardenkoets. Vader Bollée en zijn zonen bleven het concept verder ontwikkelen tot in de jaren dertig van de volgende eeuw.

Het honderdvijftigjarige jubileum zal in 2023 slechts discreet gevierd worden, want Sarthe legt de nadruk vooral op de honderdste verjaardag van de 24 Uren van Le Mans, een evenement dat in 1923 in het leven werd geroepen door de Automobile Club de l'Ouest (ACO). Deze vereniging voor de bescherming van weggebruikers en de organisatie van autoraces werd in 1906 opgericht door pioniers uit de auto- en verzekeringssector. Ze werd destijds geleid door haar secretaris-generaal Georges Durand en twee erevoorzitters, Amédée Bollée, die we hierboven al vernoemden, en Baron Étienne van Zuylen van Nyevelt, de Belgische oprichter en voorzitter van de Automobile Club de France (1895 tot 1922) en voorzitter van de Fédération Internationale de l'Automobile (1904 tot 1931). Ter ere van dit jubileum, dat op 10 en 11 juni 2023 wordt gevierd, presenteert het Autoworld-museum nog tot en met 28 mei de tentoonstelling "24H of Le Mans, 100 years of race history", met onder meer een vijftiental authentieke auto's.

Van de andere jubilea die in de loop van 2023 worden gevierd, zijn er zeker vier het vermelden waard: de 75<sup>e</sup> verjaardag van de oprichting van het merk Porsche, de 75<sup>e</sup> verjaardag van de ondertekening van het Belgische invoercontract tussen Volkswagen en D'Ieteren, de 60<sup>e</sup> verjaardag van de oprichting van het merk Lamborghini en de 60<sup>e</sup> verjaardag van de productiestart van de Mercedes-Benz 600 (code W100). Van 1963 tot 1981 werden 2.677 exemplaren van deze topauto (voor zijn tijd!) gebouwd. Hij was verkrijgbaar met twee wielbases, een korte (5.540 mm) voor de vierdeursberline en een lange (6.240 mm) voor de vierdeurs Pullman en de zesdeurs Limousine, waarvan sommige exemplaren werden uitgevoerd als Landaulets, met een cabrioletkap over de achterpassagiers.

Een ervan werd meermaals gebruikt door de Belgische koninklijke familie!

Er bestaan veel legendes over de oorsprong van Automobili Lamborghini, dat zestig jaar geleden werd opgericht door Ferruccio Lamborghini, een belangrijke producent van landbouwtractoren van 1948 tot 1971. Maar toen hij in 1963 zijn autobedrijf oprichtte, begon hij vanaf nul, hij had niets: geen fabriek, geen auto's, geen onderdelen! Vandaag de dag is Lamborghini (sinds 1998 onderdeel van Audi) een wereldbepaalde onderneming met meer dan 2.000 werknemers, die in 2022 maar liefst 9.233 nieuwe auto's afleverde. De 75<sup>e</sup> verjaardag van de oprichting van Porsche of het invoercontract van Volkswagen voor D'Ieteren? En de andere verjaardagen? Daarover berichten we graag in onze volgende nummers. ■

ÉTIENNE VISART — HOOFDREDACTEUR



THE NEW

17

100% ELECTRIC.


 GIVE WAY TO SAFETY.

Environmental information (KB 19/03/04): bmw.be

18,4-19,6 KWH/100 KM • 0 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)
 PURE  
EMOTIONS

# SOMMAIRE INHOUD

TO SUBSCRIBE OUR MAGAZINE  
SUBSCRIBE.ROADBOOKMAGAZINE.COM



Éditeur responsable, directeur et créateur de la revue :  
Patrick Bika

Rédacteur en chef : Etienne Visart

Photos : Patrick Bika, Patrick Bombaert,  
Thierry Beauvillain-Ouvrard, Mario  
Luini, Adriano Cimarrusti, Lies De Mol,  
Edouard Dotézac, Jeroen Peeters,  
Nuno Madeira, Julia Nyström,  
Maxime Pasture, Event Attitude,  
Mireille Robaert, Henri Thibault, Mario  
Luini/ARC, Tom Wheatley, IWC, DR

Rédacteurs : Etienne Visart, Olivier Maloteaux,  
Philippe Casse, Maarten De Bousser,  
Gérald Guétat, Maxime Pasture,  
Nathalie Marchal, Serge Vanmaercke

Publicité : Mobile : 32 (0)477/88 85 79  
e-mail : info@roadbookmagazine.com

Ont collaboré à la réalisation : Myriam Fourari,  
Céline Fremault de Grayencourt,  
Drusilla Bika

Layout : Patrick Bika  
Mise en pages : Erik Hage | KATE AND KO

Photographe : Patrick Bombaert  
Impression : Dereume

Traduction : IGTV, Communicationwise

Numéro de CPPAP : 0309 U88781  
ISSN 1780-9509 – Dépôt légal : décembre 2008

Adresse : Rue de la Source, 30  
1435 Mont-Saint-Guibert – Belgique  
Mobile : 32 (0)477/88 85 79  
e-mail : info@roadbookmagazine.com

Agence Publicitaire : Objectif Média  
Alexandra Rançon  
Tél : +32 23 74 22 25  
Mobile : +32 484 10 63 71  
e-mail : alexandra@objectif-media.com  
www.objectif-media.com

12

## QUINTESSENCE

Au volant de la Bugatti Chiron  
Super Sport  
Kwintessens – Aan het stuur van  
de Bugatti Chiron Super Sport

22

## BUGATTI

Niets is te goed, niets is te duur  
Rien n'est trop beau, rien n'est trop cher

36

## JACOB & CO X BUGATTI

44

## MI SMO RIMAC\* !

\*Nous sommes RIMAC – We zijn RIMAC

Déjeuner avec un génie  
Lunchen met een genie

52

## ROLEX 24 AT DAYTONA 2023

Le Début d'une nouvelle ère pour  
les courses d'endurance  
Een nieuw tijdperk breekt aan voor  
de endurancerace

62

## RANGE ROVER SPORT

le style en toutes circonstances  
stijl in alle omstandigheden

# Athlete to the core. Soulmate at heart.

The Taycan Sport Turismo. Soul, electrified.



The Taycan Sport Turismo is the perfect blend of sporty design and generous space, uncompromising dynamics and versatile variability, a low chassis height and exceptional comfort. The Taycan Sport Turismo, 100% electric and 100% deductible, offers you the best of two worlds.

D'leteren  GIVE WAY TO SAFETY. Environmental information (R.D. 19/03/2004): www.porsche.be

20,2 - 24,7 kWh/100 KM | 0 G CO<sub>2</sub>/KM (WLTP).

Advertiser: D'leteren Automotive SA/NV, Porsche Import, Jo Peeters - Rue du Mail 50, 1050 Ixelles, BCE 0466909993.  
Contact your dealer for more information about the taxation of your vehicle.



PORSCHE

## SOMMAIRE INHOUD

TO SUBSCRIBE OUR MAGAZINE  
[SUBSCRIBE.ROADBOOKMAGAZINE.COM](http://SUBSCRIBE.ROADBOOKMAGAZINE.COM)



*Verantwoordelijke uitgever, directeur en oprichter van het tijdschrift: Patrick Bika*

*Hoofredacteur: Etienne Visart*

*Foto's: Patrick Bika, Patrick Bombaert, Thierry Beauvillain-Ouvrard, Mario Luini, Adriano Cimmarosti, Lies De Mol, Edouard Dotézac, Jeroen Peeters, Nuno Madeira, Julia Nyström, Maxime Pasture, Évent Attitude, Mireille Robaert, Henri Thibault, Mario Luini/ARC, Tom Wheatley, IWC, DR*

*Redacteurs: Etienne Visart, Olivier Maloteaux, Philippe Casse, Jacques Deschenaux, Maarten De Bousser, Jorge S. B. Guerreiro, Bart Lenaerts, Gérald Guétat, Maxime Pasture, Nathalie Marchal, Macha Vananty, Serge Vanmaercke*

*Reclame: GSM: 32 (0)477/88 85 79  
e-mail: [info@roadbookmagazine.com](mailto:info@roadbookmagazine.com)*

*Hebben meegewerkt aan de realisatie: Myriam Fourari, Céline Fremault de Grayencourt, Drusilla Bika*

*Layout: Patrick Bika  
Typesetting: Erik Hage | KATE AND KO*

*Fotografie: Patrick Bombaert  
Druk: Dereume*

*Vertaling: IGTV, Communicationwise*

*Nr CPPAP: 0309 U88781  
ISSN 1780-9509 – Wettelijk depot:  
décembre 2008*

*Adres: Rue de la Source, 30  
1435 Mont-Saint-Guibert – Belgique  
GSM: 32 (0)477/88 85 79  
e-mail: [info@roadbookmagazine.com](mailto:info@roadbookmagazine.com)*

*Reclamebureau: Objectif Média  
Alexandra Rancou  
Tel: +32 23 74 22 25  
GSM: +32 484 10 63 71  
e-mail: [alexandra@objectif-media.com](mailto:alexandra@objectif-media.com)  
[www.objectif-media.com](http://www.objectif-media.com)*

68

### ALFA ROMEO

Les deux faces d'une même pièce  
twee zijden van één munt

74

### CITROËN

le choix naturel  
Natuurlijke weg

78

### SPA FRANCORCHAMPS REVIVAL

Une rentrée palpitante  
Een revival op maat van elke liefhebber

84

### IWC

L'autre Ingenieur  
De andere ingenieur

88

### SEASUN RALLY

pour les plaisirs  
voor de fun

92

### 911 LIGHTS

Your neighbours don't have to know.  
**Hide your dream car  
in our secured facility.**



**LA CYLINDRIERIE**  
Luxury Car Storage

[www.lacylindrie.com](http://www.lacylindrie.com)

# QUINTESSENCE

KWINTESSENS

AU VOLANT DE LA BUGATTI CHIRON SUPER SPORT  
AAN HET STUUR VAN DE BUGATTI CHIRON SUPER SPORT

LES 1.500 CHEVAUX DE LA CHIRON VOUS  
SEMBLAIENT UN PEU JUSTES ? QU'À CELA  
NE TIENNE : AVEC LA CHIRON SUPER SPORT,  
BUGATTI AJOUTE 100 CHEVAUX ET ALLÈGE  
DE 28 KILOS SON HYPERCAR DE TOUS LES  
SUPERLATIFS. UNE PROUESSE TECHNIQUE  
QUE LA MAISON DE MOLSHEIM NOUS  
A PROPOSÉ D'ESSAYER.

*Leek de 1.500 pk van de Chiron u  
een beetje nipt? Dan biedt de Chiron  
Super Sport soelaas: Bugatti gaf zijn  
supercar van superlatieven nog  
100 pk extra vermogen en een  
28 kilogram lager gewicht. Een  
technisch hoogstandje dat we van het  
huis uit Molsheim mochten testen.*



TEXTE / TEXT\_ JORGE S. B. GUERREIRO  
PHOTOS / FOTO'S\_ BUGATTI / HENDRYK MEYER

Lors de sa présentation en 2016, la Bugatti Chiron a repoussé loin les frontières du possible, des limites pourtant déjà redéfinies par la Veyron quelques années auparavant. En portant le moteur W16 quadri-turbo de 8 litres de cylindrée de 1.001 à 1.500 ch tout en bonifiant le confort et les prestations générales de son automobile, Bugatti a frappé un grand coup. En 2019, Bugatti a développé une évolution de celle-ci, la Chiron Super Sport 300+, un modèle dont la poupe est allongée pour lui donner une forme plus aérodynamique (une pratique adoptée sur les prototypes d'endurance des années 60). Elle a d'ailleurs battu le record du monde de vitesse pour une voiture de série en atteignant 490,484 km/h (300 mph). Il en résultera une petite série limitée à seulement 30 unités.

Poursuivant sur cette lancée, Bugatti a présenté à l'été 2021 la Chiron Super Sport, une appellation faisant honneur à une célèbre lignée d'automobiles remontant à la Type 55 Super Sport de 1931 et poursuivie par la EB110 Super Sport en 1993 puis la Veyron Super Sport de 2010. A l'enseigne de la 300+, Bugatti a retravaillé la silhouette de la Chiron Super Sport pour lui donner un aspect « longtail », son extrémité arrière étant allongée de 25 cm tandis que diffuseur et échappement sont repositionnés. Avant surbaissé et supports spéciaux sur les flancs complètent cette carrosserie fluidifiée. Ainsi modifiée, la Chiron semble encore plus large et plus basse.

La salle des machines n'est pas en reste, puisque le monstrueux moteur W16 de 8,0 litres voit sa puissance augmentée de 100 chevaux pour passer à 1.600 chevaux (et même 1.618 lors de certains passages au banc). Les ingénieurs ont adapté les turbocompresseurs, la pompe à huile et la culasse de commande de vitesses, tout comme la boîte de vitesses à sept rapports et la transmission à double embrayage. De quoi permettre à la Super Sport de perdre 23 kilos, comparativement à la Chiron de base (bien que ce terme doit difficilement applicable à une auto de ce calibre). Autant vous dire qu'à la réception de l'invitation de Bugatti à aller essayer la bête, le temps de réflexion a été de très courte durée. Direction donc l'Alsace et le château de Molsheim, siège historique de la maison Bugatti. Au pied de ses marches m'attend « ma » Chiron Super Sport, un exemplaire de couleur blanche, ainsi que mon accompagnateur du jour qui n'est autre qu'Andy Wallace, vainqueur des 24H du Mans 1988, triple vainqueur des 24H de Daytona et par ailleurs auteur dudit record à

490,484 km/h (c'était déjà lui qui avait atteint à l'époque 391 km/h au volant d'une McLaren F1).

La conduite de l'engin pouvant sembler quelque peu intimidante de prime abord, je laisse à notre chaperon Andy le soin de prendre le volant. Première constatation : l'installation à bord ne présente aucune difficulté particulière. La large ouverture des portes facilite l'accès, tandis que sièges et volant s'ajustent au millimètre. L'intérieur

*La Bugatti Chiron  
Super Sport chamboule  
vraiment tous les sens. Facile  
à emmener tout en proposant  
des performances de navette  
spatiale, l'Alsacienne fait  
la démonstration  
d'une maîtrise parfaite  
de l'ingénierie.*

mêle cuir, aluminium poli, moquette épaisse et fibre de carbone et s'avère extrêmement confortable pour une hypercar de ce calibre, l'arche centrale en « C » séparant les deux occupants. En revanche, pas d'écran trônant sur la console du tableau de bord. Ici, tout est dédié à la concentration et au plaisir de conduire. Classe !

Tandis qu'Andy Wallace nous fait découvrir à faible allure l'hypercar alsacienne, un grondement rauque troublant à peine nos échanges, moteur et pneus montent tranquillement en température. D'un petit sourire malicieux, ce bougre d'Andy marque le débuts des hostilités en écrasant copieusement la pédale de droite. Ma tête se cogne à l'appuie-tête, le sang afflue à l'arrière du crâne. Tout aussi étonnant que la sensation d'accélération, la motricité de la voiture surprend, les quatre pneus passant la puissance gargantuesque à la route sans aucune perte de motricité.

A mon tour de prendre le volant après avoir repris mes esprits. Le passage de plusieurs ralentisseurs me confirme que cette Chiron se conduit avec une facilité déconcertante. Je suis à deux doigts de me croire aux commandes d'une Golf... En temps réel, le châssis régule les réglages en six millisecondes et s'adapte à la manière de conduire. Les modes EB, maniabilité, autoroute et vitesse de pointe sont disponibles à cet effet. Il est d'ailleurs temps pour

moi, poussé par ce gredin d'Andy, de me confronter moi aussi à la démesure de l'engin. "Pedal to the metal", le W16 déchaîne ses 1.600 chevaux et 1.600 Nm ! La Chiron Super Sport accélère de 0 à 100 km/h en 2,4 secondes, à 200 km/h en 5,5 secondes (soit 3 dixièmes plus vite que la Chiron), puis franchit le cap des 300 km/h après 12,1 secondes seulement. Le monstre ! Autant dire que sur route ouverte, le respect des vitesses légales tient du vœu pieux. Heureusement, Bugatti a pensé à limiter la vitesse maximale à... 440 km/h. Andy Wallace commente : « à 420 km/h, déjà, il faut s'imaginer que la roue tourne plus de 50 fois par seconde, que le bouchon de valve de 2,5 g passe à plus de 7 kg, que la valve elle-même passe de 18,3 g à 55 kg. À cette vitesse, la force centrifuge exige le remplacement des pneus, des Michelin Pilot Sport Cup 2 spéciaux, après 20 minutes. Ce qui est d'ailleurs impossible à faire, puisque la Chiron aurait avalé les 100 litres de son réservoir bien avant. A cette allure, il serait vide en moins de 7 minutes... » Andy, qui a lui dépassé ce cap pour atteindre la vitesse maximale, se souvient : « à 490 km/h, vous parcourez un kilomètre toutes les 7 secondes. Ça va trop vite pour notre cerveau... »

Accélérer c'est très bien. Encore faut-il pouvoir tourner et freiner. Dans ces domaines aussi, la Chiron excelle. En courbe, la Chiron dévoile une agilité et une efficacité inattendue pour un véhicule de près de 2 tonnes. Plus rigide de 7% par rapport à la version classique, l'amortissement offre un comportement rigoureux et efficace. La direction précise et très directe, permet de bien contrôler le sous-virage, pourtant caractéristique des sportives trop lourdes. Le freinage n'est pas en reste : la voiture dispose d'un aérofrein capable de se braquer à 39°. Il ajoute 0,6 G à la décélération des puissants étriers et des larges disques, pour un total culminant à 2 G. Des valeurs d'auto de course.

En conclusion, la Bugatti Chiron Super Sport chamboule vraiment tous les sens. Facile à emmener tout en proposant des performances de navette spatiale, l'Alsacienne fait la démonstration d'une maîtrise parfaite de l'ingénierie. Un chef d'œuvre technologique qui marquera à jamais l'histoire de l'automobile. Assemblées à la main dans l'usine Bugatti de Molsheim, les Chiron Super Sport terminent actuellement la phase de livraison aux clients. Malgré leur de prix de base s'élevant à € 3,2 millions hors taxes (notre exemplaire chiffrant à € 3,8 millions), tous les exemplaires ont rapidement été vendus. ■

ACCESS ALL AREAS

DEFENDER

2,5 - 15,1 L/100KM - 57-340 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP)

Also available as plug-in hybrid. Contact your dealer for more information on the taxation of your vehicle. Environmental information (RD 19/03/04): landrover.be. Give way to safety. Any off-road use of the vehicle must be done in compliance with traffic regulations and with respect for nature. Off-road footage taken with permissions.



### Transform your perspective. Flying Spur Hybrid.

It's time to elevate your everyday and book your One2One Xperience, the easiest way to make your dreams come true!  
Scan the QR-code and choose your very own way and time to discover our 2023 collection and configure your Bentley.  
Bentley Brussels, Grote Baan 399, Grand Route, 1620 Drogenbos, Belgium.  
Call us on +32 2 704 99 11 or email us at [info@bentley-brussels.be](mailto:info@bentley-brussels.be)

Flying Spur Hybrid WLTP drive cycle: fuel consumption, l/100km – Combined 3.3. Combined CO<sub>2</sub> – 75 g/km.

The name 'Bentley' and the 'B' in wings device are registered trademarks.  
© 2023 Bentley Motors Limited. Model shown: Flying Spur Hybrid.



#One2OneXperience

**BENTLEY BRUSSELS**





**B**ij zijn lancering in 2016 verlegde de Bugatti Chiron de grenzen van wat mogelijk was, grenzen die nochtans enkele jaren eerder al waren gedefinieerd door de Veyron. Door het vermogen van de 8,0 liter grote W16 met vier turbo's op te krikken van 1.001 naar 1.500 pk en tegelijkertijd het comfort en de algemene prestaties van de auto te verbeteren, zette Bugatti een enorme stap voorwaarts. Toch vond Bugatti dat het nog beter kon: daarom ontwikkelde het merk in 2019 de Chiron Super Sport 300+, een model met verlengde achtersteven die de stroomlijn ten goede komt, een praktijk die in de jaren zestig al werd toegepast op enduranceracewagens. Hij brak dan ook het wereldsnelheidsrecord voor productieauto's met een topsnelheid van 490,484 km/u (ruim 300 m/u). Dat resulteerde in een erg kleine oplage van slechts 30 stuks. Bugatti bouwde voort op dat elan en presenteerde in de zomer van 2021 de Chiron Super Sport, een naam die hulde brengt aan een beroemde lijn van auto's die teruggaat tot de Type 55 Super Sport uit 1931, gevolgd door de EB110 Super Sport uit 1993 en de Veyron Super Sport uit 2010. Naar het voorbeeld van de 300+ heeft Bugatti het silhouet van de Chiron Super Sport aangepast om hem een 'longtail'-look te geven, waarbij de achterzijde 25 cm is verlengd en de diffuser en uitlaat zijn verplaatst.

De verlaagde neus en de speciale zijsteunen maken de gestroomlijnde carrosserie compleet. De aangepaste Chiron ziet er nog breder en lager uit. Ook de motor bleef niet achter, want de monsterlijke, 8,0 liter grote W16 werd opgevoerd tot 1.600 pk (+100 pk), en bij sommige testbanken zelfs tot 1.618 pk. Ingenieurs pasten de turbo's, de oliepomp en de kop van de versnellingskieser aan, net als de zevenversnellingsbak en de transmissie met dubbele koppeling. Dat volstaat om de Super Sport 23 kilogram lichter te maken ten opzichte van de 'gewone' Chiron (voor zover je dat woord kunt gebruiken voor een auto van dit kaliber). Toen Bugatti me uitnodigde om de auto te komen testen, was mijn beslissing dan ook snel genomen. Dus trok ik naar de Elzas en het Château de Molsheim, het historische hoofdkwartier van Bugatti. Aan de voet van de trap staat 'mijn' Chiron Super Sport, een wit exemplaar, op me te wachten. Mijn gelegenheidsgezel is niemand minder dan Andy Wallace, winnaar van de 24 Uren van Le Mans in 1988, drievoudig winnaar van de 24 Uren van Daytona, en tevens de auteur van het reeds vermelde record van 490,484 km/u (eerder haalde hij ook al 391 km/u aan het stuur van een McLaren F1). Omdat de machine in eerste instantie een beetje intimerend lijkt, laat ik het stuur aan mijn begeleider, Andy. Eerste bevinding: instappen gaat zonder bijzondere

moeilijkheden. De brede openingshoek van de deuren maakt hem vlot toegankelijk, terwijl de stoelen en het stuurwiel zich tot op de millimeter nauwkeurig laten verstellen. Het interieur is een mix van leder, gepolijst aluminium, dik tapijt en koolstofvezel en is uiterst comfortabel voor een hypercar van dit kaliber. Een centrale C-boog scheidt de twee inzittenden. Van een scherm op de dashboardconsole is geen sprake: hier staat alles in het teken van concentratie en rijplezier. Klasse. Terwijl Andy Wallace ons meeneemt op een langzame rit met de hypercar uit de Elzas, warmen motor en banden langzaam op met een rauw geroffel dat ons gesprek nauwelijks verstoort. Met een ondeugende glimlach markeert Andy het begin van de vijandelijkheden door het rechterpedaal fors in te trappen. Mijn hoofd botst tegen de hoofdsteun en het bloed stroomt naar de achterkant van mijn schedel. Even verbazingwekkend als het gevoel van acceleratie is de verrassende tractie van de auto, waarbij de vierwielaandrijving het gigantische vermogen zonder enige slip op de weg overbrengt. Nadat ik weer bij zinnen ben gekomen, is het mijn beurt om het stuur over te nemen. Enkele verkeersdrempels bevestigen dat deze Chiron zich met onthutsend gemak laat rijden. Het lijkt wel alsof ik met een Golf onderweg ben... In realtime past het chassis de instellingen in zes

*De Bugatti Chiron Super Sport zet al je zintuigen op scherp. Gemakkelijk om mee te leven en toch buitenaards performant. De Elzasser getuigt als geen ander van een perfecte beheersing van de techniek.*

milliseconden aan je rijstijl aan. Hiervoor zijn de modi EB, wendbaarheid, snelweg en topsnelheid beschikbaar. Andy pusht me om de machine in al zijn buitensporigheid aan de tand te voelen. Wanneer ik het gaspedaal vloer, ontketent de W16 zijn 1600 pk en 1600 Nm! De Chiron Super Sport spurt in 2,4 seconden van 0 naar 100 km/u, in 5,5 seconden naar 200 km/u (3 tienden sneller dan de Chiron), en in slechts 12,1 seconden naar 300 km/u. Wat een monster! Wie denkt op open wegen de wettelijke snelheden te kunnen respecteren, is eraan voor de moeite. Gelukkig heeft Bugatti de topsnelheid begrensd op... 440 km/u. Andy Wallace legt uit: "Je moet er rekening mee houden dat de wielen bij 420 km/u al meer dan 50 omwentelingen per seconde maken, dat elk ventieldopje van 2,5 g een gewicht van 7 kg krijgt en dat het gewicht van het ventiel zelf stijgt van 18,3 g tot 55 kg. Bij deze snelheid zorgt de middelpuntvliedende kracht ervoor dat de speciale Michelin Pilot

Sport Cup 2-banden al na 20 minuten moeten worden vervangen. Maar je zal zolang zelfs niet kunnen rijden, want de Chiron zou alle 100 liter van zijn tank reeds daarvoor hebben opgeslokt. Aan die snelheid zou de tank in minder dan zeven minuten leeg zijn..." Andy, die deze kaap heeft overschreden om de topsnelheid op te zoeken, herinnert het zich nog goed: "Bij 490 km/u leg je elke zeven seconden een kilometer af. Dat gaat te snel voor onze hersenen..." Versnellen is een ding, maar je moet nog steeds kunnen draaien en remmen. Ook op die gebieden blinkt de Chiron uit. In de bochten toont de Chiron zich onverwacht wendbaar en efficiënt voor een auto van bijna twee ton. De schokdempers zijn 7% stijver dan bij het oorspronkelijke model en bieden een stijf en efficiënt rijgedrag. Dankzij de nauwkeurige en erg directe stuurinrichting wordt onderstuur – een typisch kenmerk van te zware sportwagens – goed onder controle te houden.

Ook het remsysteem toont zich superieur: de auto heeft een luchtrem die kan worden uitgeklaapt in een hoek van 39 graden. Ze voegt dan 0,6G toe aan het remvermogen van de krachtige remklauwen en de grote schijven, voor een totaal vertragingspotentieel van 2G. Waarden die normaal zijn voorbehouden aan racewagens. Kortom, de Bugatti Chiron Super Sport zet al je zintuigen op scherp. Gemakkelijk om mee te leven en toch buitenaards performant. De Elzasser getuigt als geen ander van een perfecte beheersing van de techniek. Dit technologische meesterwerk zal voor altijd zijn stempel drukken op de geschiedenis van de auto. De Chiron Super Sport wordt momenteel met de hand geassembleerd in de Bugatti-fabriek in Molsheim en nadert het einde van de leveringsfase aan de klanten. Ondanks een basisprijs van 3,2 miljoen euro exclusief belastingen (ons exemplaar kostte 3,8 miljoen euro) waren alle exemplaren snel verkocht. ■

# Bugatti

NIETS IS TE GOED,  
NIETS IS TE DUUR  
RIEN N'EST TROP BEAU,  
RIEN N'EST TROP CHER



PRÈS DE 10'000 VICTOIRES, PLUS DE 1.000 BREVETS ET À SON CATALOGUE, LES VOITURES LES PLUS FOLLES JAMAIS FABRIQUÉES, VOICI L'HISTOIRE DE BUGATTI, SANS DOUTE LA PLUS PRESTIGIEUSE DE TOUTES LES MARQUES AUTOMOBILES.

*Bijna 10.000 overwinningen, meer dan 1.000 patenten en enkele van de waanzinnigste auto's ooit gemaakt. Dit is het verhaal van Bugatti, zonder twijfel het meest prestigieuze van alle automerken.*

TEXTE / TEKST\_ JORGE S. B. GUERREIRO  
PHOTOS / FOTO'S\_ BUGATTI ARCHIVE

## BUGATTI, LA MARQUE AUX 10'000 VICTOIRES

Le 15 janvier 1909, naît Jean Bugatti, premier des quatre enfants d'Ettore. La même année, Ettore fonde sa propre société Bugatti à Molsheim-Dorlisheim, en Alsace (alors Allemande) et s'installe dans une somptueuse villa. Il adopte la devise « rien n'est trop beau, rien n'est trop cher ». Le Patron, comme tout le monde l'appelle à l'usine, passe pour un chef fier au caractère autoritaire, mais aussi sensible et inventif. Passionné d'équitation, il choisit le fer à cheval comme emblème de la marque. Il va jusqu'à faire rehausser les portes de ses ateliers afin de pouvoir s'y déplacer sans descendre de monture.

Dès l'année suivante, ses voitures remportent un vif succès au Mondial de l'automobile de Paris grâce à leurs caractéristiques techniques, leur qualité de finition et leur design. Il enchaîne les modèles de luxe et de course, dont la Bugatti Type 13, qui remporte plus de 40 courses en quatre ans malgré sa faible cylindrée.

Pendant la Première Guerre mondiale, Ettore Bugatti quitte l'Allemagne pour l'Italie puis pour la France pour qui il conçoit des moteurs d'avion. De son côté, son frère Rembrandt, littéralement envoûté par le monde animal, voue toute son œuvre à la faune sauvage. Souffrant d'angoisse chronique, les affres de la guerre le plongent dans une dépression à laquelle il ne survit pas. Il se suicide dans son atelier d'artiste le 8 janvier 1916, à l'âge de 32 ans.

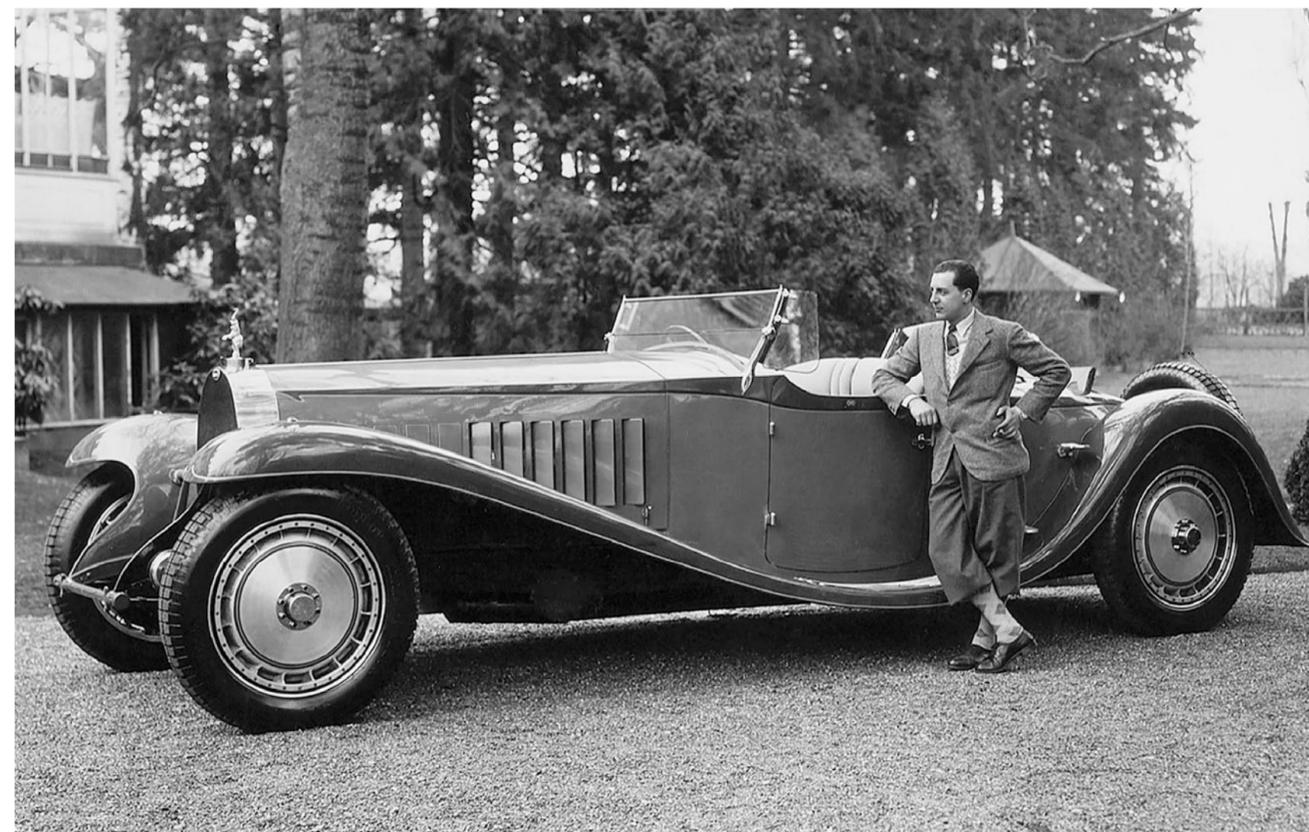
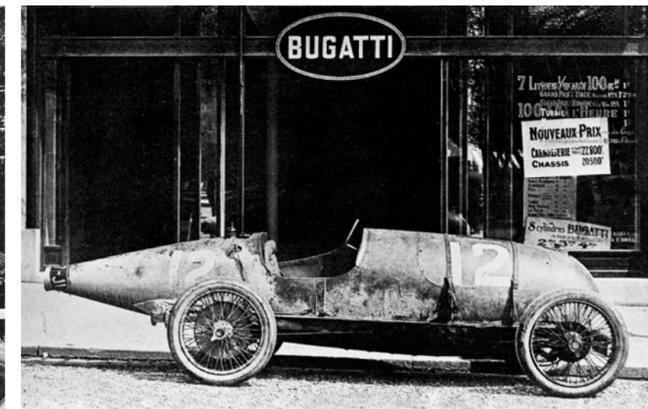
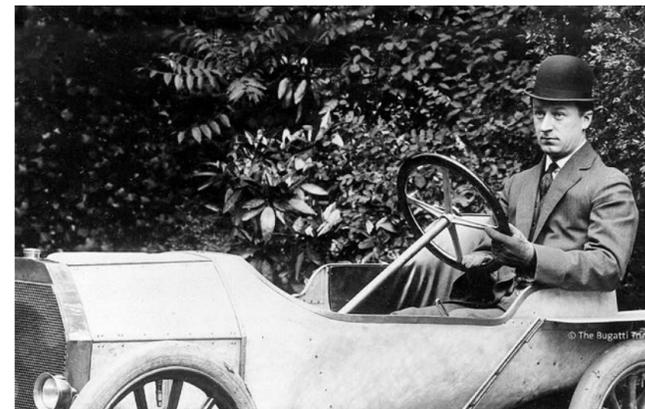
En 1924, de retour aux affaires dans ses ateliers alsaciens désormais en territoire français, Ettore forge définitivement sa légende en présentant la Bugatti Type 35, une voiture aux performances d'avant-garde, qui lui apporte gloire et fortune. Elle va engranger plus de

2.000 victoires en compétition, un record encore inégalé à ce jour.

## L'HÉRITIER TALENTUEUX

Jean Bugatti se met à travailler très tôt aux côtés de son père. Il se révèle rapidement doté du même génie que celui-ci en dessinant les carrosseries les plus élégantes qui aient jamais habillé un châssis Bugatti. Il impose aussi ses idées techniques, telles que l'adoption du double arbre à cames, du châssis surbaissé, des freins hydrauliques... En 1926, Ettore et Jean conçoivent ensemble l'extraordinaire Bugatti Type 41, la Royale. Destinée à n'être proposée qu'à l'élite mondiale, elle cumule les superlatifs : moteur de 12.763 cm<sup>3</sup> pour 300 chevaux, pour un prix de 500.000 Francs. Aucun monarque ne l'achète, cet échec commercial s'avère cuisant. Sur les 6 exemplaires fabriqués, 3 seulement seront vendus et les 3 autres sont conservés à l'usine (un septième exemplaire a été assemblé après la Seconde Guerre mondiale par les frères Schlumpf à partir de pièces détachées).

En 1927 Ettore et Jean conçoivent encore les Type 43 (vitesse de 170 km/h, hallucinante pour l'époque), Type 44 (plus de 1.000 exemplaires vendus), puis la Type 45 à 16 cylindres en 1929. Mais Ettore confie de plus en plus de responsabilités à son fils Jean. La Type 46 « Petite Royale », sera son dernier projet. Dès 1929, la crise financière frappe les Bugatti de plein fouet. Ettore sauve son usine de la faillite en fabriquant des trains autorail propulsés par des moteurs de Bugatti Royale. Dès 1934, Jean repart à la conquête du marché grâce aux luxueuses Type 57. Un succès ! elles sont produites à 700 exemplaires et déclinées en différentes variantes :





berline Galibier, coach Ventoux, cabriolet Stelvio, mais aussi les mythiques coupés Atalante et Atlantic...

En 1936, le Patron laisse volontairement à Jean, âgé de 26 ans seulement, la direction de l'entreprise, qui emploie alors près de 1.00 personnes. Sous son autorité, Bugatti entame l'étude et la construction de canots de course et d'un avion et remporte ensuite deux fois les 24 heures du Mans, grâce à une Type 51 en 1937 puis une Type 57G en 1939, pilotée par Pierre Veyron.

### TRAGÉDIE ET DÉCLIN

Ettore avait interdit à son fils d'être pilote. Celui-ci se console en assurant les essais des prototypes et des voitures de course. Quelques semaines après la victoire aux 24 heures du Mans, alors que Jean affine encore les réglages d'un tank 57G qui doit participer au Grand Prix de la Baule, il percute un platane pour éviter un cycliste. C'est à l'âge de 30 ans, à 10 km de l'usine, que Jean Bugatti perd la vie, le 11 août 1939. Ni son père, ni son entreprise ne s'en remettent.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les Nazis s'approprient les ateliers Bugatti. En 1945, la paix revenue, Ettore Bugatti gagne en justice le droit de récupérer son usine, saisie par l'administration française à la libération. Il tente de redémarrer la production malgré le manque de moyens. Les études des Bugatti Type 73 et Type 78 n'aboutissent pas et l'entreprise vivote.

Ettore Bugatti meurt des suites d'une congestion cérébrale le 21 août 1947 à l'âge de 66 ans, après avoir déposé 1.000 brevets et fabriqué près de 7.500 voitures, détentrices de 10.000 victoires et 37 records. À la disparition de celui-ci, son second fils Roland tente de poursuivre l'aventure en compagnie de Pierre Marco, ancien

pilote et fidèle collaborateur. Ils lancent les Type 101 et 102 sur la base vieillissante de la Type 39. Trop chères et techniquement dépassées, seuls 6 exemplaires sur les huit fabriqués trouvent acquéreur.

Dernier baroud d'honneur, Bugatti tente un retour à la compétition en 1956 avec la Type 251, une formule 1 pilotée par Maurice Trintignant. Hélas, les Type 252 et 253 resteront au stade de prototype : en 1963, les fortes dettes obligent Roland à céder son entreprise à la société Hispano-Suiza qui en réoriente la production industrielle vers le secteur aéronautique. Les frères Schlumpf, de riches industriels, rachètent tout ce qui concerne la marque pour leur projet de musée automobile. Leur collection est aujourd'hui exposée à la Cité de l'Automobile de Mulhouse.

### LA DOUBLE RENAISSANCE DU MYTHE

En 1987, l'entrepreneur italien Romano Artioli se met en tête de relancer Bugatti. Il acquiert les droits liés à la marque et fait bâtir une usine à Campogalliano, près de Modène, une région où sont déjà installées des constructeurs tels que Ferrari, Lamborghini ou Maserati. Il confie à Paolo Stanzani, père des Lamborghini Miura et Countach, le soin de concevoir la première Bugatti de l'ère moderne. Le 15 septembre 1991, jour du 110<sup>e</sup> anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti, l'EB 110 est présentée, un coupé équipé d'un révolutionnaire moteur central V12 quadriturbo développant 560 ch. Produite à une centaine d'exemplaires seulement, sa démesure respecte la tradition Bugatti : elle est tout simplement la voiture la plus rapide de son époque. Une version Super Sport poussée à 600 chevaux et allégée

atteint la vitesse de 355 km/h. Mais cette construction est onéreuse et l'entreprise fait faillite en 1996.

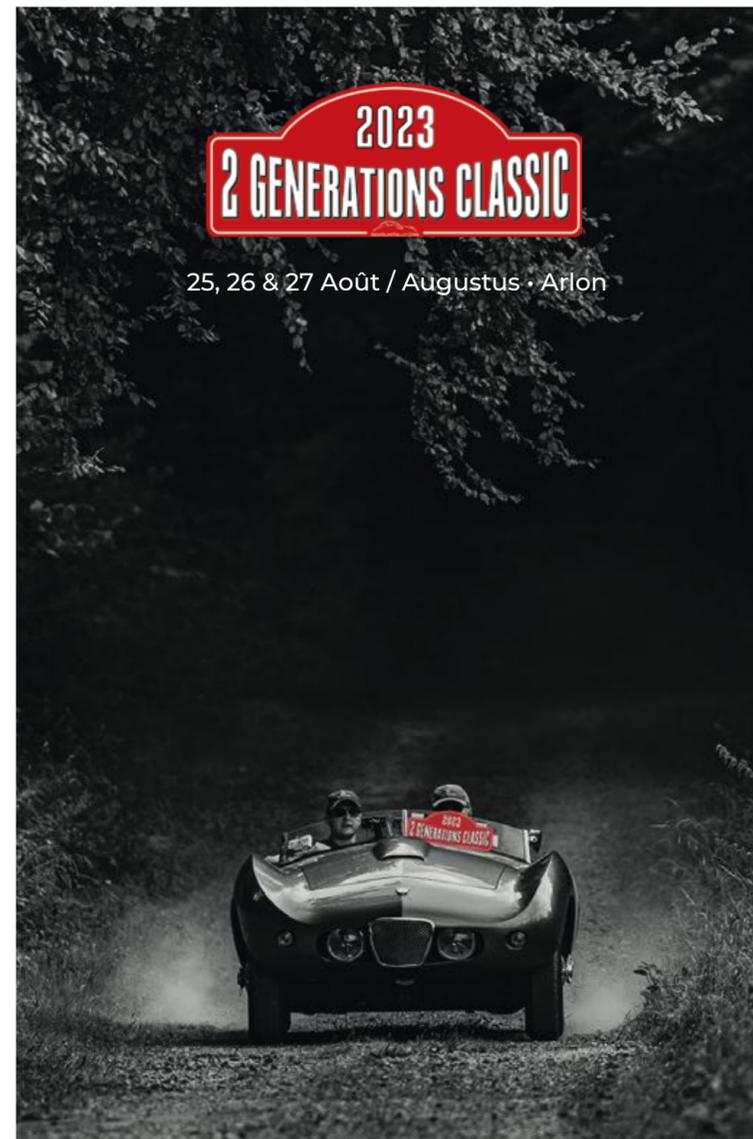
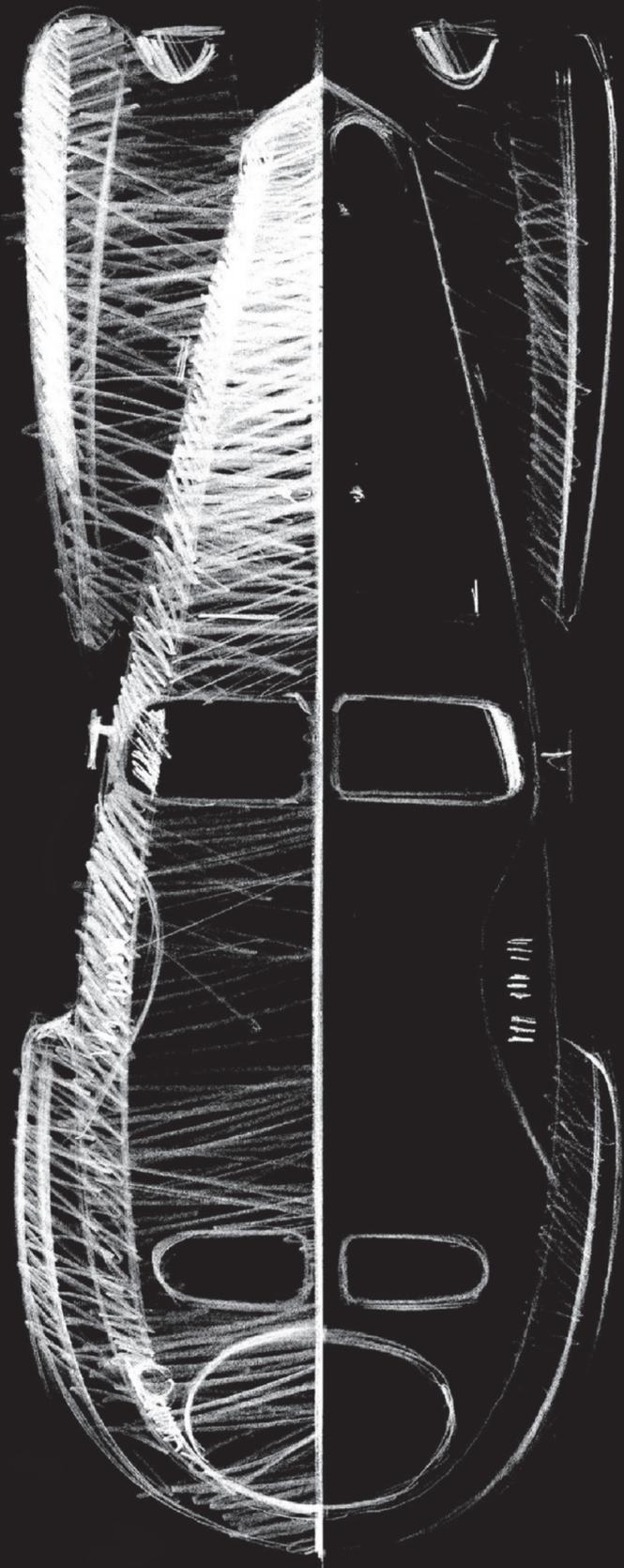
En 1998, la marque est rachetée par le groupe Volkswagen sous l'impulsion de Ferdinand Piëch, petit-fils de Ferdinand Porsche. Celui-ci fait sien l'adage d'Ettore « rien n'est trop beau, rien n'est trop cher » et décide de racheter le siège historique de Bugatti, le château Saint-Jean à Molsheim-Dorlisheim, ainsi que 65.000 m<sup>2</sup> avoisinants, pour y construire une nouvelle usine. En parallèle, il impose un cahier des charges démentiel aux ingénieurs chargés de concevoir la future voiture. Elle doit dépasser les 1.000 chevaux, rouler plus vite qu'un proto au Mans, accélérer plus fort qu'une Ferrari, et aussi... permettre à son propriétaire de se rendre à l'opéra, en smoking ou robe du soir. Bref, elle doit simplement être la meilleure voiture du monde. En 2005, après des milliards d'euros d'investissement et des dizaines de prototypes, Bugatti dévoile la Veyron 16.4, dont le moteur W16 de 8 litres de cylindrée, doté de 64 soupapes et quatre turbos, développe 1.001 chevaux et 1.250 Nm de couple. Une version Super Sport de 1.200 ch permet à Bugatti d'homologuer un nouveau record de vitesse en 2010 à 431 km/h. La Veyron a connu un succès suffisant pour accoucher d'une descendante : la Chiron, présentée en 2016 et toujours produite.

En juillet 2021, l'entreprise Bugatti est cédée à Bugatti Rimac, une société spécialement créée pour cette opération dont le constructeur croate Rimac détient 55% des actions et le groupe Volkswagen, via sa marque Porsche, les 45% restants. L'année 2022 constitue une année record pour la marque de luxe française qui a livré pas moins de 80 Bugatti neuves. ■



## Après un hiver au chaud dans la conciergerie automobile,

**PITLANE.BE** elles sont prêtes pour leurs premières sorties de printemps.



2023  
**2 GENERATIONS CLASSIC**

25, 26 & 27 Août / Augustus · Arlon

*Quand la passion de la voiture ancienne  
unit deux générations*

*Wanneer de passie voor oldtimers  
twee generaties samenbrengt*



2023  
**TOSCANA CLASSIC**

17 to 22 September

*Vivez la Dolce Vita sur les routes de Toscane*

*5 days Regularity or Touring rally  
Drive the legendary 'Strade Bianche'*



more info:

+32 477 40 36 94 • [www.seasunrally.com](http://www.seasunrally.com)



**H**oewel het merk pas in 1909 officieel werd opgericht, begon het verhaal van Bugatti eigenlijk al veel vroeger.

Het is geworteld in de cultuur van schoonheid die Carlo Bugatti zijn kinderen bijbracht. Deze briljante Milanese ontwerper, zelf de zoon van een beeldhouwer-architect, werd beroemd om zijn creaties, meubels, zilverwerk en muziekinstrumenten in de uitbundige Art Nouveau-stijl, waarmee hij op de Wereldtentoonstelling van 1900 in Parijs een medaille won en op de eerste Internationale Tentoonstelling van Moderne Decoratieve Kunst in 1902 de Grote Prijs van de Jury in de wacht sleepte.

De drie kinderen van Carlo – Deanice (de oudste), Ettore (geboren in 1881), en Rembrandt (de jongste), die werd vernoemd naar de grote Nederlandse schilder – groeiden dus op in een artistieke omgeving. Rembrandt werd trouwens dierenbeeldhouwer. Ettore toonde al vroeg een grote belangstelling voor mechanica. Voor zijn veertiende verjaardag kreeg hij een gemotoriseerde driewieler, die

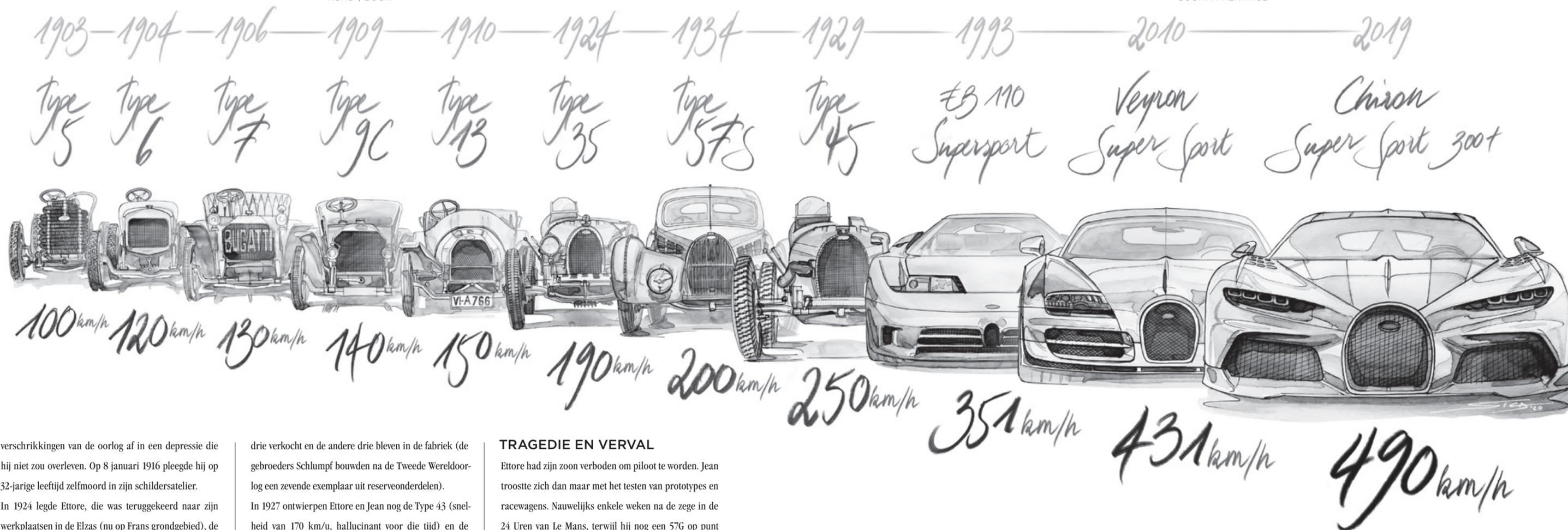
hij meteen ombouwde. Daarna ging hij in de leer bij fietsenfabriek Prinetti & Stucchi, voor wie hij een tweemotorige wedstrijddriewieler ontwierp, waarmee hij zelf racete. In 1900 stelde Ettore zijn eerste auto voor: de Bugatti-Gulinelli. In 1902 verhuisde hij naar de Elzas en ging hij aan de slag bij De Dietrich. Daar ontwierp hij verscheidene modellen, alvorens hij vanaf 1904 samenwerkte met Mathis, een vriend van De Dietrich. Vervolgens ging hij in zee met autofabrikant Deutz, met wie hij de Bugatti Type 8 en 9 ontwierp. Parallel daarmee creëerde hij in zijn kelder de Type 10, een volbloed racewagen met 1,2-litermotor.

#### BUGATTI, HET MERK VAN DE 10.000 OVERWINNINGEN

Op 15 januari 1909 zag Jean Bugatti het levenslicht, het eerste van de vier kinderen van Ettore. In datzelfde jaar richtte Ettore zijn eigen onderneming, Bugatti, op in Molsheim-Dorlisheim in de Elzas (toen Duitsland) en nam hij zijn intrek in een weelderige villa. “Niets is te

goed, niets is te duur” werd zijn motto. ‘Le Patron’, zoals iedereen in de fabriek hem noemde, stond bekend als een trotse en autoritaire chef, maar was ook gevoelig en inventief. Als fervent ruiter koos hij het hoefijzer als embleem voor zijn merk. Hij ging zelfs zover dat hij de deuren van zijn werkplaatsen liet verhogen, zodat hij zich kon verplaatsen zonder van zijn paard af te komen. Het jaar daarop oogsten zijn auto's heel wat succes op het Autosalon van Parijs dankzij hun technische kenmerken, afwerkingskwaliteit en design. Hij produceerde een reeks luxe- en racemodellen, waaronder de Bugatti Type 13, die ondanks zijn kleine motor ruim veertig wedstrijden op zijn naam schreef in vier jaar tijd.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog ruilde Ettore Bugatti Duitsland voor Italië en later voor Frankrijk, waar hij vliegtuigmotoren ontwierp. Zijn broer Rembrandt daarentegen was letterlijk betoverd door de dierenwereld en wijdde zijn hele oeuvre aan wilde dieren. Rembrandt, die aan chronische angst leed, gleed door de



verschrikkingen van de oorlog af in een depressie die hij niet zou overleven. Op 8 januari 1916 pleegde hij op 32-jarige leeftijd zelfmoord in zijn schildersatelier.

In 1924 legde Ettore, die was teruggekeerd naar zijn werkplaatsen in de Elzas (nu op Frans grondgebied), de basis voor zijn legende met de presentatie van de Bugatti Type 35, een auto met avant-gardistische prestaties die hem roem en fortuin bracht. Hij behaalde op zijn eentje meer dan 2.000 wedstrijdoverwinningen, een record dat tot op de dag van vandaag stand houdt.

#### DE GETALENTEERDE ERFGENAAM

Jean Bugatti begon al op jonge leeftijd naast zijn vader te werken. Hij bewees al snel hetzelfde genie te hebben en ontwierp enkele van de meest elegante koetswerken die ooit een Bugatti-chassis sierden. Ook legde hij zijn technische ideeën op, zoals de dubbele nokkenas, het verlaagde onderstel, hydraulische remmen, enz. In 1926 ontwierpen Ettore en Jean samen de buitengewone Bugatti Type 41, de Royale. Hij richtte zich enkel en alleen tot de wereldelite, en stapelde de superlatieven op: een 300 pk sterke motor van 12.763 cm<sup>3</sup> en een prijs van 500.000 Franse Frank. Helaas was er geen enkele monarch die hem kocht en werd het model een enorme commerciële mislukking. Van de zes gebouwde exemplaren werden er slechts

drie verkocht en de andere drie bleven in de fabriek (de gebroeders Schlumpf bouwden na de Tweede Wereldoorlog een zevende exemplaar uit reserveonderdelen).

In 1927 ontwierpen Ettore en Jean nog de Type 43 (snelheid van 170 km/u, hallucinant voor die tijd) en de Type 44 (meer dan 1.000 verkochte exemplaren) en in 1929 volgde de Type 45 met zestencilindermotor. Ettore begon echter steeds meer verantwoordelijkheden aan zijn zoon Jean te geven. De Type 46 'Petite Royale' werd zijn laatste project. In 1929 sloeg de financiële crisis diepe wonden bij Bugatti. Ettore redde zijn fabriek van het faillissement door autorail-treinen te produceren die werden aangedreven door Bugatti Royale-motoren. Vanaf 1934 wist Jean de markt opnieuw te veroveren met de luxueuze Type 57. Hij werd een succes: er werden 700 exemplaren van geproduceerd en ze waren verkrijgbaar in verschillende varianten: de berline Galibier, de coach Ventoux, de cabriolet Stelvio, maar ook de mythische coupés Atalante en Atlantic.

In 1936 liet 'Le Patron' de leiding van het bedrijf vrijwillig over aan Jean, op dat moment nauwelijks 26 jaar oud. Bugatti had toen bijna 1.400 mensen in dienst. Onder zijn leiding begon Bugatti raceboten en een vliegtuig te ontwerpen en te bouwen, en won het merk twee keer de 24 uur van Le Mans, met een Type 51 in 1937 en een Type 57G in 1939, bestuurd door Pierre Veyron.

#### TRAGEDIE EN VERVAL

Ettore had zijn zoon verboden om piloot te worden. Jean troostte zich dan maar met het testen van prototypes en racewagens. Nauwelijks enkele weken na de zege in de 24 Uren van Le Mans, terwijl hij nog een 57G op punt stelde om deel te nemen aan de Grand Prix de la Baule, crashte hij tegen een plataan in een poging om een fietser te ontwijken. Zo verloor Jean Bugatti op 11 augustus 1939 het leven op 30-jarige leeftijd en op 10 kilometer van de fabriek. Noch zijn vader, noch zijn bedrijf zou dit verlies te boven komen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog eigenden de Nazi's zich de Bugatti-werkplaatsen toe. In 1945, toen de vrede was hersteld, kreeg Ettore Bugatti het recht zijn fabriek, die bij de bevrijding door de Franse overheid in beslag was genomen, terug te vorderen. Ondanks een nijpend gebrek aan middelen trachtte hij de productie opnieuw op te starten. De studies voor de Bugatti Type 73 en Type 78 werden niet voltooid en de onderneming kwijnde helemaal weg.

Op 21 augustus 1947, op 66-jarige leeftijd, stierf Ettore Bugatti aan een beroerte. Hij had 1.000 patenten aangevraagd en ongeveer 7.500 auto's gebouwd, waarmee hij 10.000 overwinningen behaalde en 37 records vestigde. Toen hij overleed, probeerde zijn tweede zoon Roland het avontuur voort te zetten in samenwerking met Pierre Marco, een voormalige piloot en trouwe medewerker.





Ze lanceerden de Type 101 en 102 op de verouderde basis van de Type 39. Deze modellen waren echter te duur en technisch verouderd, waardoor slechts zes van de acht geproduceerde exemplaren een koper vonden. Als laatste wapenfeit maakte Bugatti in 1956 zijn comeback in de autosport met de Type 251, een Formule 1-wagen bestuurd door Maurice Trintignant. Helaas bleven de Type 252 en 253 in het prototypestadium steken: in 1963 dwongen zware schulden Roland om zijn bedrijf te verkopen aan de firma Hispano-Suiza, die de industriële productie heroriënteerde naar de luchtvaartsector. De gebroeders Schlumpf, superrijke industriëlen, kochten alles van het merk op voor hun automuseumproject. Hun collectie is nu te zien in de Cité de l'Automobile in Mulhouse.

#### DE DUBBELE WEDER- GEBORTE VAN DE MYTHE

In 1987 kreeg de Italiaanse ondernemer Romano Artioli het idee om Bugatti nieuw leven in te blazen. Hij verwierf de rechten op het merk en bouwde een fabriek in Campogalliano, bij Modena, de regio waar ook Ferrari, Lamborghini en Maserati gevestigd zijn. Paolo Stan-

zani, de geestelijke vader van de Lamborghini Miura en Countach, kreeg de opdracht om de eerste Bugatti van het moderne tijdperk te ontwerpen. Op 15 september 1991, de 110<sup>e</sup> verjaardag van de geboorte van Ettore Bugatti, werd de EB 110 voorgesteld. Deze coupé met revolutionaire centraal geplaatste V12-quadraturbo-motor ontwikkelde 560 pk. Hij werd gebouwd in een beperkte oplage van slechts 100 exemplaren en zijn overdaad paste perfect in de traditie van Bugatti: hij was simpelweg de snelste auto van zijn tijd. Een lichtere Super Sport-versie met 600 pk haalde snelheden tot 355 km/u. De bouw was echter duur en de onderneming ging in 1996 failliet.

In 1998 werd het merk onder impuls van Ferdinand Piëch, een kleinzoon van Ferdinand Porsche, opgekocht door het Volkswagen-concern. Hij kopieerde Ettore's adagium 'Niets is te goed, niets is te duur' en besloot het historische hoofdkwartier van Bugatti, het Château Saint-Jean in Molsheim-Dorlisheim, en de omliggende 65.000 m<sup>2</sup> grond te kopen om er een nieuwe fabriek te bouwen. Tegelijkertijd legde hij een krankzinnige reeks specificaties op aan de ingenieurs die de toekomstige

auto moesten ontwerpen. Hij moest meer dan 1.000 pk hebben, sneller gaan dan een Le Mans-prototype en harder accelereren dan een Ferrari. Bovendien moest hij zijn eigenaar in staat stellen om in smoking of avondjurk naar de opera te gaan. Kortom, de nieuwe Bugatti moest gewoon de beste auto ter wereld worden. In 2005, na miljarden euro's aan investeringen en tientallen prototypes onthulde Bugatti de Veyron 16.4, waarvan de 8 liter grote W16-motor met 64 kleppen en vier turbo's 1.001 pk en een koppel van 1.250 Nm leverde. Met de 1.200 pk sterke Super Sport-versie vestigde Bugatti in 2010 een nieuw snelheidsrecord van 431 km/u. De Veyron was succesvol genoeg om het leven te schenken aan een opvolger, de Chiron, die in 2016 werd geïntroduceerd en nog steeds in productie is.

In juli 2021 werd Bugatti verkocht aan Bugatti Rimac, een speciaal daarvoor opgerichte onderneming, waarin de Kroatische autofabrikant Rimac 55% van de aandelen bezit en de Volkswagen-groep, via het merk Porsche, de overige 45%. 2022 was een recordjaar voor het Franse luxemerkt, dat maar liefst 80 nieuwe Bugatti's afleverde. ■



THE BEAUTIFUL  
WATCH

VICOMTE A.  
PARIS

AVON  
BY SUDIPNEU-TYRES

CIRCUIT DE SPA  
FRANCORCHAMPS

EDMOND  
DE ROTHSCHILD



CLASSIC  
21

Auto  
&  
AutoGids

VEDIA

Le Mans  
AUTOMOBILE

PETER  
auto



# JACOB & CO X BUGATTI



EN 2020, LES AUTOMOBILES BUGATTI ET L'HORLOGER-JOAILLIER JACOB&CO UNISSAIENT LEURS FORCES AVEC LA VOLONTÉ DE DÉVELOPPER ENSEMBLE UNE GAMME EXCLUSIVE DE GARDE-TEMPS CO-SIGNÉS. QUATRE ANS PLUS TARD, L'OBJECTIF EST LARGEMENT ATTEINT. LES MONTRES JACOB & CO X BUGATTI REPOUSSENT LES LIMITES DU POSSIBLE EN MATIÈRE DE DESIGN ET D'EXCELLENCE MÉCANIQUE.

*In 2020 sloegen autoconstructeur Bugatti en horloge- en juwelenfabrikant Jacob & Co de handen in elkaar om een exclusieve reeks van co-branded horloges te ontwikkelen. Vier jaar later is het doel ruimschoots bereikt. De horloges van Jacob & Co x Bugatti verleggen de grenzen van wat mogelijk is op het gebied van design en mechanische uitmuntendheid.*

TEXTE / TEKST\_ SAM BARRAULT  
PHOTOS / FOTO'S\_ JACOB&CO / BUGATTI



Lors de la foire horlogère BaselWorld de 2019, deux des marques parmi les plus prestigieuses de la planète ont fait sensation en annonçant la signature d'un partenariat. Bugatti, le légendaire constructeur français de voitures hypersportives aux 10.000 victoires, et Jacob&Co, la maison fondée par Jacob Arago en 1986, qui a conquis les plus grandes stars de la planète grâce à ses garde-temps révolutionnaires et ses bijoux raffinés, se sont alors donnés pour mission de développer une collection horlogère commune. Après tout, depuis que les premières automobiles se sont lancées dans la course au temps, montres et voitures sont inexorablement liées. Les passionnés d'automobile aiment les montres, et les passionnés d'horlogerie leur rendent bien. se délectant de la précision mécanique, de la beauté et de la performance des deux. Un match made in heaven pour Bugatti et Jacob&Co, dont la collaboration a donné naissance à toute une série de montres ayant repoussé les limites de la technique. Passage en revue, non exhaustive.

### TWIN TURBO FURIOUS BUGATTI

Le partenariat va débiter par une édition limitée d'un

modèle sophistiqué de Jacob&Co : la Twin Turbo Furious Bugatti Edition. La Twin Turbo Furious avait littéralement électrisé le Baselworld à son lancement, en 2018, avec ses deux tourbillons tri-axe à couper le souffle, son chronographe avec roue à colonne et sa répétition minutes décimale. La Twin Turbo Furious avait étonné dès son lancement. Sa version Furious Bugatti Edition arbore un cadran souligné de turquoise qui rend hommage à la Bugatti Chiron 110 ans, une voiture célébrant les 11 décennies des automobiles de Molsheim. L'indicateur de la réserve de marche a été renommé fuel et porte les couleurs du drapeau français. Seules 39 pièces numérotées ont été éditées.

### EPIC X CHRONO BUGATTI

Produite à 110 exemplaires, ce modèle rend hommage à la fondation de Bugatti par Ettore Bugatti en 1909. Son mouvement chronographe squeletté à remontage automatique JCAA05 est équipé d'une roue à colonne qui déclenche les fonctions de chronographe. Le boîtier en carbone forgé intègre les couleurs du drapeau français, héritage de Bugatti, tandis que bracelet s'inspire du capot arrière de la Chiron.

### BUGATTI CHIRON TOURBILLON

Tout a commencé par la volonté de Jacob&Co de reproduire la sensation viscérale de puissance émanant du moteur Bugatti 16 cylindres de Bugatti dans une pièce d'horlogerie. Après une année de développement, la Bugatti Chiron Tourbillon voyait le jour. Le boîtier s'inspire des lignes fluides de la Chiron tandis que le mouvement, ou "bloc moteur", est placé sous une glace saphir, exposé à la vue. Composé de 578 éléments, ce calibre JCAM37 va jusqu'à reproduire les détails les plus infimes du moteur Bugatti, tels que les pistons et le vilebrequin, dont la fabrication tient du tour de force. Ce modèle a depuis son lancement donné lieu à des séries limitées serties de pierres précieuses ou taillées dans le saphir ou la céramique.

### TWIN TURBO FURIOUS 300+

Comme son nom l'indique, cette montre s'inspire de la Chiron Super Sport 300+, une automobile roulant à la vitesse incroyable de 304,773 mph (490,484 km/h). Afin de célébrer la voiture de série la plus rapide au monde, la montre Twin Turbo Furious Bugatti 300+ est dotée

*Après tout, depuis que les premières automobiles se sont lancées dans la course au temps, montres et voitures sont inexorablement liées.*

d'un mouvement des doubles tourbillons tri-axial en titane noir, qui comprend une répétition minutes décimales et un chronographe mono-poussoir avec heure de référence. Limitée à seulement trois exemplaires, elle est logée dans un boîtier en carbone forgé et titane DLC noir, pour faire écho à la carrosserie en fibre de carbone exposée de l'hypercar.

### TWIN TURBO FURIOUS BUGATTI LA MONTRE NOIRE

Afin d'honorer la mythique Bugatti Type 57 SC Atlantic des années 30, chef-d'œuvre de l'automobile, Bugatti a créé en 2019 La Voiture Noire, une GT unique construite pour un collectionneur prêt à déboursier € 11 millions pour l'acquérir. A cette occasion, Jacob&Co. a présenté la Twin Turbo Furious Bugatti La Montre Noire, elle aussi réalisée en un seul exemplaire. Elle est recouverte d'or

noir 18 carats, ornée de saphirs noirs naturels de taille baguette, d'où une esthétique entièrement noire unique.

### JEAN BUGATTI

Ainsi baptisée en hommage à Jean, fils du fondateur Ettore Bugatti et génie créatif décédé prématurément en 1939, la montre Jean Bugatti de Jacob&Co. se veut aussi innovante que son homonyme. Disponible en or blanc ou rose 18 carats, elle sera fabriquée à 57 exemplaires de chaque version, en référence à la Bugatti Type 57. Cette montre Jean Bugatti se distingue des autres garde-temps de la gamme par ses proportions classiques. Son développement a présenté toute une série de défis. Les deux ouvertures dans son cadran inspirés tableaux de bord d'antan abritent chacune un tourbillon volant. Les heures et les minutes sont indiquées grâce à deux aiguilles rouges pointées vers l'intérieur, situées sur le

bord du cadran. Les deux aiguilles courtes et bleues fixées au centre du cadran quant à elles, sont celles du chronographe. La plus longue correspond aux secondes tandis que la plus courte indique les dixièmes de seconde. Lorsque chacune de ces deux aiguilles atteint la fin de sa course, elles reviennent d'un coup en arrière, définissant ainsi un double mouvement chronographe rétrograde. Composé de 470 pièces ce chef d'œuvre est alimenté et régulé automatiquement par un barillet séparé et un régulateur à haute fréquence. ■



p de horlogeurs BaselWorld 2019 verrasten twee van -s werelds meest prestigieuze merken vriend en vijand door een partnerschap aan te kondigen. Bugatti, de legendarische Franse constructeur van hypersportwagens met 10.000 races op zijn



naam, en Jacob & Co, de onderneming die in 1986 werd opgericht door Jacob Arabo en die 's werelds grootste sterren heeft veroverd met zijn revolutionaire horloges en verfijnde juwelen, hebben zich als doel gesteld een gezamenlijke horlogecollectie te ontwikkelen. Sinds de eerste auto's een race tegen de klok begonnen, zijn horloges en auto's immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Autoliefhebbers houden van horloges, en horloge-experts bedienen hen op hun wenken, door de mechanische precisie, schoonheid en prestaties van beide producten te verenigen. Een 'match made in heaven' voor Bugatti en Jacob & Co, wiens samenwerking heeft geresulteerd in een hele reeks horloges die de grenzen van de technologie hebben verlegd. Een niet-exhaustief overzicht.

#### TWIN TURBO FURIOUS BUGATTI

De samenwerking ging van start met een beperkte editie van een verfijnd Jacob & Co-model: de Twin Turbo Furious Bugatti Edition. De Twin Turbo Furious zette BaselWorld bij zijn lancering in 2018 letterlijk op zijn kop: met zijn

twee adembenemende drie-assige tourbillons, zijn chronograaf met kolomwiel en zijn decimale minutenrepeater wist de Twin Turbo Furious iedereen te verrassen. De Furious Bugatti Edition onderscheidt zich bovendien door een turquoise wijzerplaat als eerbetoon aan de Bugatti Chiron 110 ans, een auto die elf decennia van auto's uit Molinsim viert. De gangreserve-indicator werd omgedoopt tot 'fuel' en draagt de kleuren van de Franse vlag. Er werden slechts 39 genummerde exemplaren gebouwd.

#### EPIC X CHRONO BUGATTI

Dit model, geproduceerd op 110 exemplaren, brengt hulde aan de oprichting van Bugatti door Ettore Bugatti in 1909. De zelfopwindende skeletonchronograaf (JCAA05) is uitgerust met een kolomwiel dat de chronograaffuncties activeert. In de kast van gesmeed carbon werden de kleuren van de Franse vlag verwerkt, een verwijzing naar het erfgoed van Bugatti, terwijl de armband is gemaakt van een roestvrijstalen legering, geïnspireerd op de achterkant van de Chiron.

#### BUGATTI CHIRON TOURBILLON

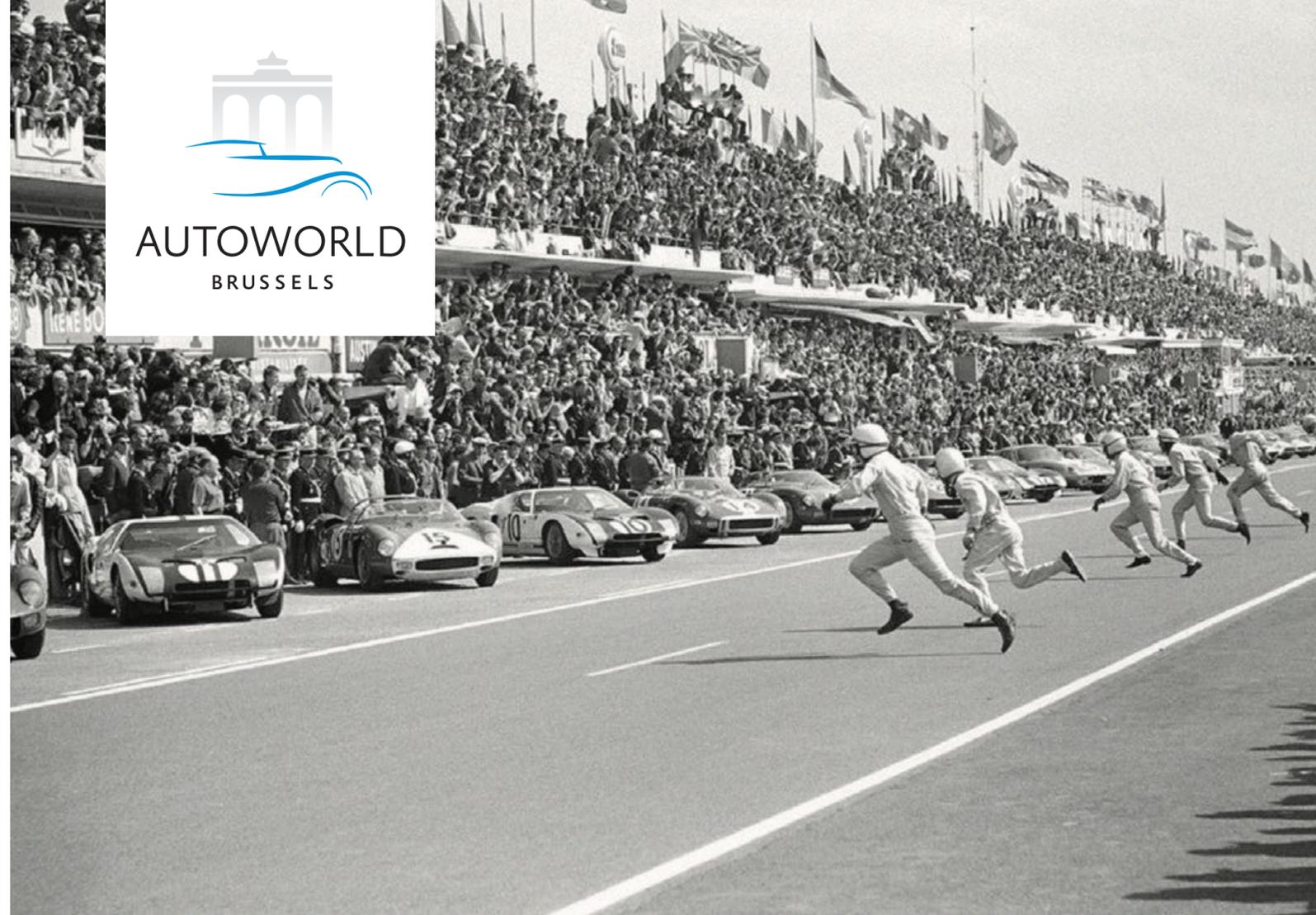
Het begon allemaal met de wens van Jacob & Co om het viscerale gevoel van kracht dat uitgaat van Bugatti's zestiencilindermotor na te bootsen in een horloge. Na een jaar ontwikkeling zag de Bugatti Chiron Tourbillon het levenslicht. De kast is geïnspireerd op de vloeiende lijnen van de Chiron, terwijl het binnenwerk – of 'motorblok' – onder doorzichtig saffierglas is geplaatst. Dit kaliber (JCAM37) bestaat uit 578 onderdelen en gaat zo ver dat het de meest minutieuze details van de Bugattimotor, zoals de zuigers en de krukas, reproduceert. Een hele krachttoer! Sinds de lancering heeft dit model diverse beperkte reeksen voortgebracht, bezet met edelstenen of geslepen in saffier of keramiek.

#### TWIN TURBO FURIOUS 300+

Zoals de naam al doet vermoeden, is dit horloge geïnspireerd op de Chiron Super Sport 300+, een auto met een ongelooflijke topsnelheid van 490,484 km/u. Als ode aan 's werelds snelste productieauto, is het Twin Turbo



AUTOWORLD  
BRUSSELS



01.04.23  
28.05.23

IN THE SPOTLIGHT  
AT AUTOWORLD

24H OF LE MANS  
100 YEARS OF  
RACE HISTORY

PARC DU CINQUANTENAIRE 11  
1000 BRUSSELS  
AUTOWORLD.BE



ACO Belgium



JACOB ARABO, FONDATEUR DE JACOB & CO, ET STEPHAN WINKELMANN, ALORS CEO DE BUGATTI, LORS DE LA SIGNATURE DU PARTENARIAT.

JACOB ARABO, OPRICHTER VAN JACOB & CO, EN STEPHAN WINKELMANN, DESTIJD'S CEO VAN BUGATTI, BIJ DE ONDERTEKENING VAN DE SAMENWERKING.



*Sinds de eerste auto's een race tegen de klok begonnen, zijn horloges en auto's immers onlosmakelijk met elkaar verbonden.*

Furious Bugatti 300+ horloge uitgerust met een drieasige dubbele tourbillon in zwart titanium, een decimale minutenrepeater en een 'mono-poussoir'-chronograaf met referentietijd. Dit model, waarvan slechts drie exemplaren worden gemaakt, zit in een behuizing van gesmeed carbon en zwart DLC-titanium, als verwijzing naar de zichtbare koolstofvezel in het koetswerk van de hypercar.

#### TWIN TURBO FURIOUS BUGATTI LA MONTRE NOIRE

Ter ere van de legendarische Bugatti Type 57 SC Atlantic uit de jaren dertig, een meesterwerk uit de autogeschiedenis, heeft Bugatti in 2019 La Voiture Noire gecreëerd, een unieke GT gebouwd voor een verzamelaar die er 11 miljoen euro voor wilde betalen. Om deze gelegenheid

op te luisteren presenteerde Jacob & Co de Twin Turbo Furious Bugatti La Montre Noire, waarvan eveneens slechts een exemplaar werd gemaakt. Het horloge is afgewerkt met 18-karaats zwart goud en bezet met langwerpige natuurlijke zwarte saffieren, wat resulteert in een unieke, geheel zwarte look.

#### JEAN BUGATTI

Het Jean Bugatti-horloge van Jacob & Co is vernoemd naar Jean, de zoon van oprichter Ettore Bugatti en creatief genie die in 1939 vroegtijdig overleed, en is net zo innovatief als zijn naamgenoot. Het is verkrijgbaar in 18-karaats wit of roze goud en van elke versie zullen 57 exemplaren worden gebouwd, als verwijzing naar de Bugatti Type 57. Het Jean Bugatti-horloge onderscheidt zich van andere horloges in het assortiment door zijn

klassieke proporties. De ontwikkeling ervan bracht diverse uitdagingen met zich mee. De twee openingen in de wijzerplaat, geïnspireerd op de dashboards van weleer, herbergen elk een zogeheten 'tourbillon volant'. De uren en minuten worden aangegeven door twee naar binnen wijzende rode wijzers op de rand van de wijzerplaat. De twee korte blauwe wijzers in het midden van de wijzerplaat zijn die van de chronograaf. De langere wijzer geeft de seconden aan en de kortere de tienden van seconden. Wanneer deze twee wijzers het einde van hun beweging hebben bereikt, keren ze vanuit dezelfde positie terug en gaan ze in een keer terug, waardoor een dubbele retrograde chronograafbeweging ontstaat. Dit meesterwerkje, bestaande uit 470 onderdelen, wordt automatisch aangedreven en geregeld door een aparte trommel en een hoogfrequentieregelaar. ■

# PUB LENNGEERS



# Mi SMO RIMAC\*!

DÉJEUNER AVEC UN GÉNIE  
LUNCHEN MET EEN GENIE

MATE RIMAC A CRÉÉ SA PREMIÈRE ENTREPRISE  
À L'ÂGE DE DIX-SEPT ANS, ET QUATORZE ANS  
PLUS TARD, IL A CONSTRUIT L'HYPERCAR  
ÉLECTRIQUE LA PLUS RAPIDE DU MONDE,  
LA NEVERA. SON ENTREPRISE A REPRIS BUGATTI,  
LIVRÉ DES SYSTÈMES DE MOTORISATION  
ÉLECTRIQUE À PORSCHE, FERRARI,  
ASTON MARTIN ET KOENIGSEGG.  
DÉJEUNER AVEC L'ELON MUSK EUROPÉEN  
QUI A OUVERT SON PREMIER SHOW-ROOM  
EN EUROPE À DROGENBOS.

*Mate Rimac zette als zeventienjarige zijn eerste bedrijf  
op en bouwde veertien jaar later met de Nevera de snelst  
accelererende hyper car. Zijn bedrijf nam Bugatti over,  
levert elektrische aandrijfsystemen aan Porsche, Ferrari,  
Aston Martin en Koenigsegg.  
Lunch met de Europese Elon Musk die in Drogenbos  
zijn eerste showroom in Europa opende.*

TEXTE / TEKST\_ PIERRE DARGE  
PHOTOS / FOTO'S\_ RIMAC AUTOMOBILI

\* NOUS SOMMES RIMAC - WE ZIJN RIMAC

*Votre succès est impressionnant, mais il n'a que peu de rapport avec vos études...*

« J'ai appris beaucoup de choses par la pratique, de ma BMW à motorisation électrique jusqu'à la création d'une entreprise. J'ai l'état d'esprit d'un autodidacte et cela m'a permis d'acquérir une meilleure expertise en un laps de temps plus court que si j'étais resté à l'université. J'ai plus appris d'autres personnes, j'ai été champion croate en électronique et j'ai déposé mes deux premiers brevets à mes dix-sept ans. Lorsque j'ai lancé ma petite entreprise, j'ai suivi l'évolution de Tesla quand Martin Eberhard était encore aux commandes. L'ascension fulgurante de Tesla ne nous a été que bénéfique. Sans ce succès, peu d'investisseurs auraient été prêts à croire en nous. Le débouché des voitures électriques passait complètement sous les radars. Le temps que son utilité devienne évidente, j'étais occupé à d'autres tâches. Car when it becomes obvious, it's too late.

La perspective d'une voiture électrique a été discutée pendant des décennies, mais le secteur ne s'est pleinement engagé dans cette voie que depuis trois ans. Je ne peux pas dire que la technologie des batteries se soit beaucoup améliorée sur le plan chimique. L'efficacité de l'ensemble bien : grâce à notre expertise, nous obtenons maintenant 1,4 mégawatt de la batterie de la Nevera et nous pouvons effectuer des recharges à 500 kW. Il est important de noter que le prix de la batterie proprement dite est aujourd'hui dix fois moins élevé qu'il y a dix ans. Néanmoins, il sera bientôt plus difficile d'acheter des matériaux tels que le cuivre et l'aluminium. Le monde extérieur oublie que la batterie de la Nevera pèse quelque 700 kg et qu'il faut "seulement" 3 kg de lithium et quelques kilos de cobalt, contre des centaines de kilos d'aluminium et de cuivre.

Les voitures électriques représentent actuellement 2 à 3% du marché, une part qui atteindra prochainement 20%. Il sera donc difficile de respecter l'échéance de 2035. Il y a aujourd'hui environ 1 milliard de voitures sur cette planète et 100 millions de plus s'y ajoutent chaque année. Si l'on arrête aujourd'hui de produire des voitures à moteur thermique, il faudra au moins dix à quinze ans pour remplacer la majorité d'entre elles. Et pour le reste, cela durera bien plus longtemps.

Ce qui aura disparu d'ici là, c'est la propriété individuelle d'une voiture, et cette question m'occupe beaucoup en ce moment.

J'ai rencontré Elon Musk à New York, qui soutenait que

nous avons besoin de trois niveaux importants d'énergie : pour nous chauffer, pour nous déplacer et pour nos appareils. C'est seulement pour les appareils que nous utilisons actuellement de l'électricité, mais à l'avenir, cela vaudra pour les trois niveaux : la demande va tripler et pour y répondre, nous allons décentraliser la production d'énergie.

Lorsque j'ai commencé à construire ma première voiture, j'avais 21 ans, je n'avais pas d'argent ni d'expérience. Nous étions une équipe de huit jeunes et nous avons finalement construit huit exemplaires de Project One. Mais nous avons vécu l'enfer. Je ne compte pas les fois où je n'ai pas pu payer mon personnel ou les moments où le propriétaire est venu frapper à ma porte pour des loyers impayés et a menacé de couper l'électricité.

La reprise de Bugatti a été une aubaine pour toutes les parties. Il ne s'est jamais vendu autant de Bugatti qu'en 2022 et je crois qu'il y a quinze propriétaires de Bugatti rien qu'en Belgique. Par ailleurs, la Croatie a connu le communisme pendant des décennies et cette mentalité qui consiste à considérer les entrepreneurs comme des criminels est toujours présente. »

*Néanmoins, vous avez réussi...*

« Mon premier investisseur était un magnat pétrolier colombien aux racines croates. En 2014, il a injecté 1 million d'euros dans mon entreprise. Un fan de Ferrari qui voulait me pousser à tout prix dans la formule E. Ma seule voiture est devenue la pace car de la série. Nous avons une puissance de 1.000 ch, les coureurs n'en avaient que 300 et c'est pour cette raison que nous avons dû changer de voiture à la moitié de la course. J'ai suggéré de changer les batteries, c'était possible en cinq secondes, le temps d'un changement de pneus. Mais je n'arrivais pas à convaincre ces messieurs empreints d'un certain conservatisme et c'est dû au fait que peu sont aptes à suivre le développement d'une entreprise qui évolue rapidement. Il y a tellement de nouveaux problèmes qui surgissent chaque jour, y compris en ce moment même, je suis toujours en mode "résolution de problèmes". Même si je prends la voiture pour un week-end, je reviens avec une liste qui compte peut-être 50 points à améliorer. Tout est perfectible et j'aime partir de zéro, et il en sera de même pour la prochaine Bugatti et la prochaine Rimac.

### PROJET 3

Toutefois, le plus grand défi à relever est celui de la

propriété partagée, et c'est là tout l'enjeu du Projet 3. Après l'achat d'une maison ou d'un appartement, une voiture est la plus grosse dépense, alors qu'elle n'est utilisée que 3% du temps. Le Projet 3 veut changer la donne : la voiture se déplacera de manière autonome, vous n'en serez plus propriétaire, mais vous vous en servirez quand vous en aurez besoin. Les transports deviendront simples, propres, efficaces et faciles à utiliser. Toutefois, ils ne seront pas comparables au train ou même au taxi utilisé par des milliers de personnes. Vous aurez le sentiment de conduire votre propre voiture alors que vous n'en êtes pas le propriétaire – et c'est cela qui fait toute la différence.

Ce n'est que lorsque cette voiture sera utilisée par différents propriétaires pendant 50 à 60 % de son temps que l'impact économique se fera sentir.

Il s'agit d'une vision de la mobilité qui repose sur l'utilisation partagée et sur la gestion des pénuries de matières premières. Un RoboTaxi remplacera de dix à quinze voitures. Tout le monde possède actuellement plus ou moins le même téléphone, un milliardaire peut difficilement acheter quelque chose de mieux que l'homme de la rue : l'argent ne suffit pas à vous offrir un service supplémentaire et cette approche s'étendra à la mobilité : nantis et démunis auront le meilleur service possible. »

*Quelle est la principale qualité d'un type comme Mate Rimac ?*

« La curiosité. Je veux savoir comment cela fonctionne et ensuite l'améliorer. When I see something I want to improve it. Et mon expression préférée ? »

« Get this shit done », répond le responsable financier de Rimac à sa place. ■

*Uw succes is indrukwekkend, maar dat heeft weinig met uw studies te maken...*

«Veel heb ik al doende geleerd, van mijn elektrisch aangedreven BMW tot het opzetten van een bedrijf. Ik bezit de mindset van een autodidact en dat heeft me toegelaten om in een kortere tijd een betere expertise op te bouwen dan als ik aan de universiteit was gebleven. Ik leerde meer van andere mensen, werd Kroatisch kampioen in elektronica en deponeerde op mijn zeventiende mijn eerste twee brevetten. Toen ik met mijn bedrijfje begon, volgde ik de evolutie van Tesla al toen Martin Eberhard aan het roer nog aan het roer stond. De steile opgang van Tesla heeft ons alleen maar voordeel gebracht. Zonder het succes ervan zouden maar weinig



DROGENBOS DANS LA BANLIEU DE BRUXELLES, 1<sup>re</sup> CONCESSION EUROPÉENNE, 2<sup>e</sup> DANS LE MONDE - DROGENBOS IN DE RAND VAN BRUSSEL, 1<sup>e</sup> EUROPESE CONCESSIE, 2<sup>e</sup> IN DE WERELD



investeerdere bereid zijn geweest om in ons te geloven. Het was ongezien om met elektrische wagens bezig te zijn. Toen het nut ervan duidelijk werd, was ik alweer elders bezig. Want when it becomes obvious, it's too late. Decennia lang werd er over elektriciteit gepraat en pas drie jaar geleden stortte de hele industrie zich op dat spoor. Ik kan niet zeggen dat de batterijtechnologie er op chemisch vlak veel op is vooruit gegaan. De efficiëntie van het geheel dan weer wel : we halen dankzij onze expertise nu 1,4 Megawatt uit de batterij van de Nevera en we kunnen laden aan 500 kW. Belangrijk is dat de prijs van de batterij zelf nu een tiende bedraagt van de prijs tien jaar geleden.

Toch wordt het straks moeilijk om de materialen als koper en aluminium aan te kopen. De buitenwereld vergeet dat de batterij van de Nevera zo'n 700 kg weegt en daarvoor 'slechts' 3 kg lithium nodig is en enkele kilogram kobalt, tegenover honderden kilo's aluminium en koper.

Elektrisch aangedreven auto's maken nu 2 à 3 procent van de markt uit, straks 20 procent. Die deadline van 2035 halen wordt dan ook moeilijk. Er rijden nu pakweg 1 miljard auto's op deze planeet en jaarlijks komen er 100 miljoen bij. Mocht je vandaag stoppen met het produceren van auto's met een ontploffingsmotor dan duurt het minstens tien à vijftien jaar om het gros ervan te vervangen. Maar voor de rest zal het veel langer duren. Wat tegen die tijd al lang zal verdwenen zijn, is het individuele bezit van een auto en die problematiek houdt me momenteel bezig. In New York ontmoette ik Elon Musk, die stelde dat we op drie belangrijke niveaus energie nodig hebben : voor onze verwarming, voor ons vervoer en voor onze devices. Alleen voor dat laatste gebruiken we nu elektriciteit, maar in de toekomst zal dat voor alle drie niveaus gelden : de vraag zal verdrievoudigen en om daaraan te

voldoen zullen we tot het decentraliseren van het oogsten van energie moeten overgaan.

Toen ik aan het bouwen van mijn eerste auto begon was ik 21, bezat geld noch ervaring. We waren een team van acht jonge mensen en uiteindelijk bouwden we acht stuks van de Project One. Maar we gingen door de hel. Ik kan de keren niet tellen dat ik mijn personeel niet kon betalen of mijn landlord kwam aankloppen voor achterstallige huur en ermee dreigde de elektriciteit af te sluiten ! De overname van Bugatti was dan weer een godsge-schenk waar alle partijen in mee deelden. Nooit werden meer Bugatti's verkocht dan in 2022 en ik geloof dat er in België alleen al vijftien Bugatti-eigenaars lopen. Daar tegenover staat dan weer dat Kroatië decennia lang onder het communisme gebukt ging en die mindset van ondernemers als criminelen te beschouwen is er nog steeds."

*Toch lukte het...*

"Mijn eerste investeerder was een Columbiaanse oliemagnaat met Kroatische wortels. In 2014 stak die 1 miljoen euro in mijn zaak. Een Ferrarista die me met alle geweld in de formula E wilde pushen. Mijn enige auto werd de pacecar voor de series. We beschikten over 1000 pk, de racers misschien over 300 pk en om die reden moest er halverwege de race van auto worden gewisseld. Ik suggereerde om de batterijen te wisselen, dat kon in vijf seconden, de tijd van een uitgelopen bandenwissel. Maar ik kon de conservatieve heren niet overtuigen en dat komt omdat weinigen geschikt zijn om de evolutie van een snel evoluerend bedrijf bij te houden. Dagelijks duiken zoveel nieuwe problemen op, ook hier en nu terwijl wij praten, ik zit altijd in problem solving mode. Zelfs als ik de auto voor een weekendje meeneem, keer ik terug met een lijstje van misschien 50 punten die beter kunnen. Alles kan altijd weer beter en ik begin graag van de grond af opnieuw, en dat zal ook gelden voor

de volgende Bugatti en de volgende Rimac.

### PROJECT 3

Toch is de grootste uitdaging die eraan komt de gedeelde eigendom en daar draait Project 3 om. Na de aankoop van een huis of een flat is een auto de grootste uitgave, terwijl die toch maar 3% van de tijd gebruikt wordt. Project 3 wil daar verandering in brengen : de auto zal autonoom rijden, je zal er geen eigenaar van zijn maar er wel mee rijden als je daar behoefte aan hebt. Vervoer wordt makkelijk, clean, efficiënt en gebruiksvriendelijk. Maar niet te vergelijken met een trein of zelfs een taxi waar duizenden mensen met hun handen aan gezeten hebben. Het zal aanvoelen alsof je je eigen auto zal rijden terwijl je er toch niet de eigenaar van bent – en dat maakt het hele verschil.

Pas als die auto gedurende 50 à 60 procent van zijn tijd door de verschillende eigenaars zal gebruikt worden, zal de economie het verschil voelen.

Het gaat om een visie over mobiliteit, gestoeld op gedeeld gebruik en op de beheersing van de schaarste aan grondstoffen. Een RoboTaxi zal tien tot vijftien auto's vervangen. Iedereen bezit nu min of meer dezelfde telefoon, een miljardair kan nauwelijks iets beter kopen dat de man in de straat : geld kan niet voor extra service zorgen en die aanpak willen uitbreiden naar mobiliteit : arm en rijk zullen de best mogelijke service ontvangen."

*Wat is uw voornaamste kwaliteit van een kerel als Mate Rimac?*

"Nieuwsgierigheid. Ik wil weten hoe iets werkt en het vervolgens verbeteren. When I see something I want to improve it. En mijn favoriete uitspraak? Get this shit done," antwoordt de financiële verantwoordelijke van Rimac in zijn plaats. ■





*protect your pool environment*

*“Parce que votre projet est unique,  
votre couverture de piscine doit l’être aussi!,,*

*“Omdat uw project uniek is,  
moet uw zwembadafdekking ook uniek zijn!,,*

ROLEX 24 AT DAYTONA 2023

# DAYTONA

LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE ÈRE  
POUR LES COURSES D'ENDURANCE  
EEN NIEUW TIJDPERK BREEKT AAN  
VOOR DE ENDURANCERACE

TEXTE/TEKST\_ JORGE S. B. GUERREIRO  
PHOTOS / FOTO'S\_ STEPHAN COOPER,  
JENSEN LARSON / ROLEX

CONNUE À L'ORIGINE SOUS LE NOM DE 24 HEURES DE DAYTONA, LA ROLEX 24 AT DAYTONA QUI SE DÉROULE CHAQUE ANNÉE SUR LE DAYTONA INTERNATIONAL SPEEDWAY DEPUIS 1962 DONNE TRADITIONNELLEMENT LE COUP D'ENVOI DE LA SAISON DES COURSES D'ENDURANCE. CETTE ÉDITION A MARQUÉ LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE ÈRE DANS LA CATÉGORIE.

*Wat voorheen de 24 uur van Daytona heette, is nu omgedoopt tot de Rolex 24 At Daytona. Al sinds 1962 geeft de jaarlijkse race op de Daytona International Speedway naar goede gewoonte het startschot van het enduranceseizoen. De afgelopen editie luidde meteen een nieuw tijdperk in binnen de racecategorie.*

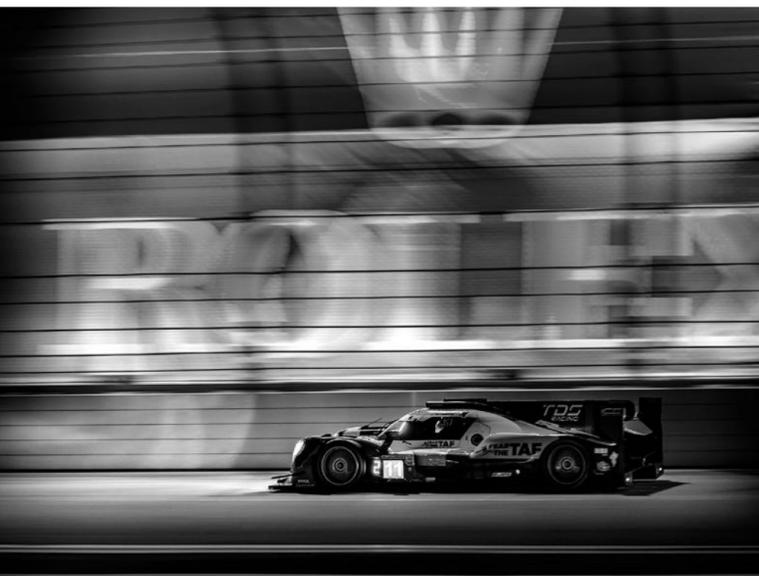
Comme chaque année depuis les débuts de l'épreuve, Rolex a été le fidèle partenaire des 24 Heures de Daytona, une course qui a d'ailleurs donné son nom au mythique chronographe de la marque suisse à la couronne. Portant désormais le nom de Rolex 24 at Daytona, elle lance traditionnellement la saison du championnat IMSA de voitures de sport. Mais cette 61<sup>e</sup> édition a revêtu une importance particulière puisqu'elle a connu les débuts de la nouvelle catégorie GTP et l'arrivée des tant attendus prototypes LMDh. La classique floridienne a ainsi permis de voir en piste pour la première fois les tant attendues Hypercars des marques Cadillac, Porsche BMW et Acura. Des noms qu'on reverra pour trois d'entre eux de ce côté-ci de l'Atlantique. En effet, et pour la première fois dans l'histoire des courses d'endurance, un accord historique permettra dorénavant aux voitures LMDh de participer aux compétitions dans le monde entier. Cela inclut les 24 heures du Mans, la course d'endurance la plus ancienne et la plus emblématique du monde, qui fête cette année son 100<sup>e</sup> anniversaire. Cadillac et Porsche arriveront en 2023 dans la Sarthe, BMW en 2024. Quant à Acura, la marque premium de Honda non commercialisée en Europe, elle devrait se contenter du Championnat IMSA nord-américain. Parmi les pilotes à suivre, citons le triple vainqueur à Daytona et légende de l'IndyCar, Scott Dixon, associé pour l'occasion à Sébastien Bourdais et Renger van der Zande chez Chip Ganassi Racing. De son côté, Brendon Hartley, récem-

ment couronné champion du monde d'endurance FIA et vainqueur des 24 heures du Mans 2022, a rejoint Wayne Taylor Racing. Après sa retraite de la Formule 1, Romain Grosjean a opéré lui aussi ses débuts en endurance américaine dans la catégorie Grand Touring Daytona Pro (GTD Pro). Sur la grille de départ le samedi 28 janvier, la pole position était occupée par le vainqueur en titre Tom Blomqvist, par ailleurs témoin Rolex, au volant de son Acura ARX-06 n°60 du Meyer Shank Racing, première d'un peloton de LMDh resserré en... moins d'une seconde ! C'est dire si le pronostic s'avérait délicat pour les 24 heures de course à suivre. À 13h40 locale, sous les yeux d'un nombre record de spectateurs, l'horloge Rolex a entamé son compte à rebours de 24 heures à l'instant où les 61 voitures de la grille de départ s'élançaient pour cette 61<sup>e</sup> édition. À la tombée de la nuit, un vent fort s'est levé, rendant la vie difficile aux pilotes sur les lignes droites à grande vitesse. Dès l'aube de dimanche, la course s'est poursuivie sans incident majeur, les concurrents égrenant les tours du circuit tri-ovale de 5,73 kilomètres (3,56 miles) à un rythme d'enfer. Mais quelques heures avant la fin du tour d'horloge, une série d'interventions de la voiture de sécurité a relancé complètement le suspens. Au final, Tom Blomqvist a été le premier à passer sous le drapeau à damier. Le succès est total pour le pilote britannique-suédois puisqu'il cumule pole position, meilleur tour en course et victoire finale ! Dans les autres catégories, l'Oreca LMP2-07 Gibson n°55 de Proton

Compétition s'est imposée en LMP2 avec une avance de 0,016 seconde seulement ! Après avoir mené pendant les deux dernières heures, la Duqueine D08-VK n°17 d'AWA a remporté la victoire dans la catégorie LMP3. Dans la catégorie Grand Touring Daytona (GTD), la Mercedes-AMG GT3 WeatherTech Racing n°79 s'est imposée en GTD Pro, tandis que l'Aston Martin Vantage GT3 Heart of Racing Team n°27 a remporté sa première victoire en GTD. En récompense, Rolex a remis aux vainqueurs de chaque catégorie un chronographe Cosmograph Daytona Oyster Perpetual spécialement gravé pour l'occasion. Commentant sa seconde victoire consécutive en Floride, le grand vainqueur Tom Blomqvist a déclaré : « Je dois remercier mon équipe, ils ont fait un travail phénoménal avec cette nouvelle voiture et ont choisi la bonne stratégie, en restant calmes tout au long de la course. La sensation au dernier tour était incroyable, rien ne vaut cela. Cette course est si spéciale, et c'est principalement à cause de la montre. Demandez à n'importe quel pilote et il vous dira qu'il rêve de gagner cette Daytona ! » ■

Al sinds de beginnagen van de race is Rolex elk jaar opnieuw de trouwe partner van de 24 uur van Daytona, een endurancerace die overigens zijn naam verleende aan de mythische chronograaf van het Zwitserse 'gekroonde' horlogemerkm. Voortaan geeft de nieuwe naam 'Rolex 24 At Daytona' het traditionele





startschot van het nieuwe IMSA SportsCar Championship-seizoen. De 61<sup>e</sup> editie bleek evenwel opmerkelijk, met de introductie van de nieuwe GTP-categorie en de komst van de langverwachte LMDh-prototypes. Zo kreeg het circuit in Florida voor het eerst de hypercars van de merken Cadillac, Porsche, BMW en Acura over de vloer. Klinkende namen, waarvan er bovendien drie de oceaan oversteken. Voor het eerst in de geschiedenis van de enduranceraces laat een historisch akkoord namelijk toe dat de LMDh-hypercars deelnemen aan competities in alle hoeken van de wereld. Zo staat onder meer de 24 uur van Le Mans op het programma, de oudste en meteen ook de meest iconische endurancerace ter wereld, die dit jaar zijn 100<sup>e</sup> verjaardag viert. Cadillac en Porsche verschijnen in 2023 aan de startlijn van het Circuit de la Sarthe. BMW volgt in 2024. Voor Acura, het premiummerk van Honda dat niet op de Europese markt wordt aangeboden, blijft het bij de Noord-Amerikaanse endurancerace van de IMSA.

Onder meer drievoudig winnaar in Daytona en IndyCar-legendes Scott Dixon treedt aan bij Chip Ganassi Racing, voor de gelegenheid bijgestaan door Sébastien Bourdais en Renger van der Zande. Brendon Hartley, die zich onlangs nog tot kampioen van het FIA World Endurance Championship kroonde en in 2022 de 24 uur van Le Mans won, kruipt dan weer achter het stuur bij Wayne Taylor Racing. Nadat hij de Formule 1 vaarwel heeft

gezegd, waagde ook Romain Grosjean zich aan de Amerikaanse endurancerace in de categorie Grand Touring Daytona Pro (GTD Pro).

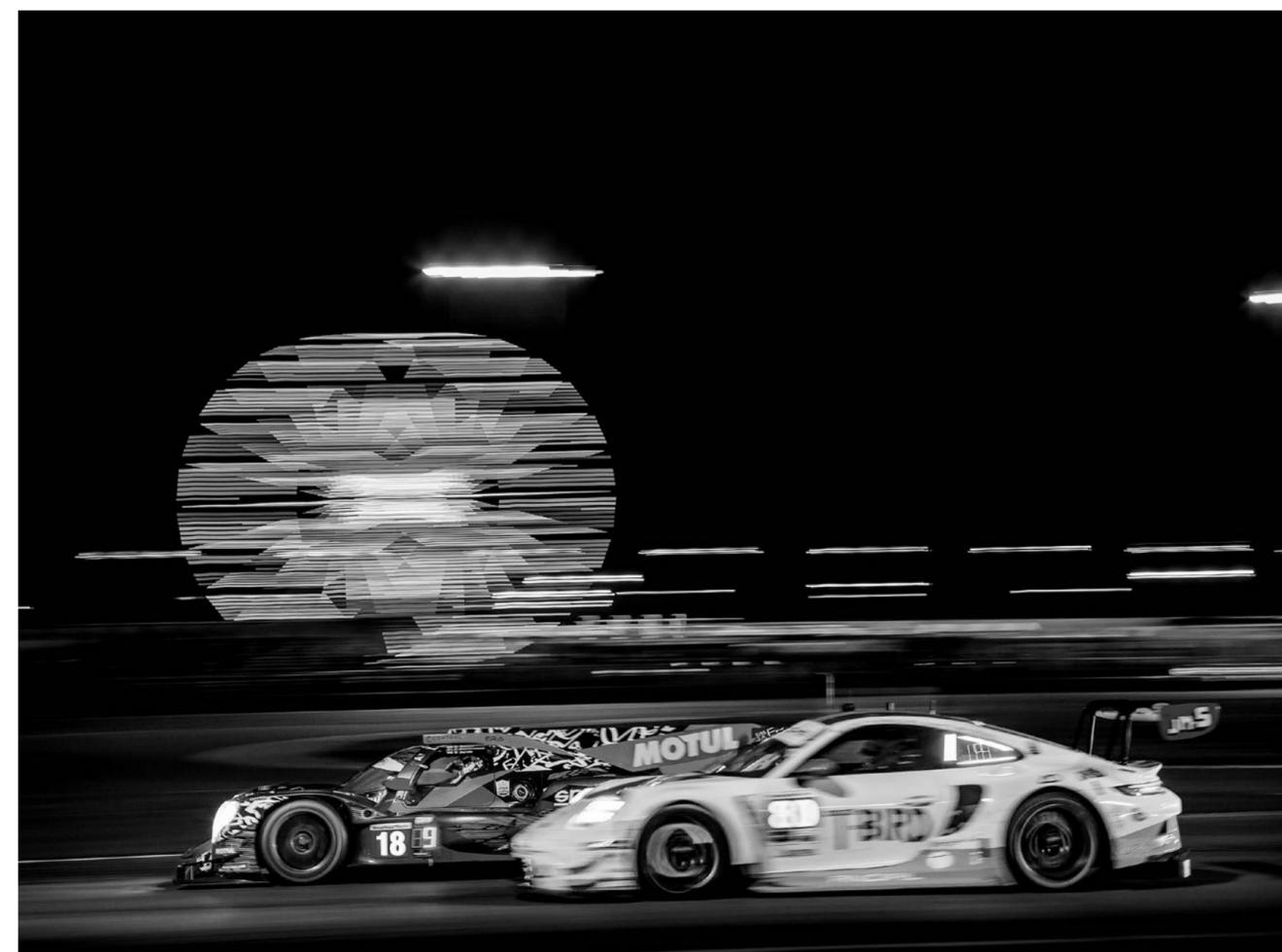
Op zaterdag 28 januari mocht titelhouder en Rolex-ambassadeur Tom Blomqvist in poleposition aan de startlijn plaatsnemen achter het stuur van de Acura ARX-06 met nr. 60 van Meyer Shank Racing. Hij eindigde tijdens de kwalificatie op kop van een peloton van LMDh-bolides die allen in minder dan één seconde tijd over de eindmeet raasden! Het belofde dus alvast een moeilijke pronostiek te worden voor de 24 uursrace die zou volgen.

Om 13.40 u. lokale tijd begon de Rolex-klok, vóór de ogen van een recordaantal toeschouwers, af te tellen en begonnen de 61 voertuigen aan de startlijn voor de 61<sup>e</sup> keer aan een race van 24 uur. Bij valavond stak een strakke wind op, die het de piloten op de rechte stukken aan hoge snelheid knap lastig maakte. Tot in de vroege uurtjes op zondag ging de race zonder noemenswaardige incidenten verder. De tegenstanders denderden de ene ronde na de andere aan een hels tempo over het 5,73 kilometer lange, tri-ovale circuit. Enkele uren vóór de aftelklok het einde van de race aangaf, moest de safetycar alsnog verscheidene keren uitrukken en nam de spanning toe.

Uiteindelijk was het Tom Blomqvist die als eerste de finishvlag te zien kreeg. Een overwinning van a tot z

voor de Brits-Zweedse racepilot, die naast de poleposition ook de snelste ronde neerzet en de eindoverwinning binnenhaalt. In de andere categorieën raasde de Oreca LMP2-07 Gibson met nr. 55 van Proton Competition als eerste LMP2 over de meet, met een voorsprong van amper 0,016 seconden! In de categorie LMP3 nam de Duqueine D08-VK met nr. 17 van AWA in de laatste twee uur de leiding, om uiteindelijk als eerste over de finish te komen. In de categorie Grand Touring Daytona (GTD) eindigde de Mercedes-AMG GT3 met nr. 79 van WeatherTech Racing als eerste GTD Pro, terwijl de Aston Martin Vantage GT3 van The Heart of Racing met nr. 27 zijn eerste overwinning binnenhaalde als GTD.

Rolex overhandigde de winnaars in elke categorie een gegraveerde Cosmograph Daytona Oyster Perpetual-chronograaf. Na zijn tweede overwinning op rij in Florida, wilde Tom Blomqvist het volgende kwijt: "Ik moet mijn team bedanken voor zijn fenomenale werk met deze nieuwe wagen en zijn juiste strategiekeuze. Het team wist de hele race zijn kalmte te bewaren. De ontlasting in de laatste ronde was dan ook onvoorstelbaar. Daar kan niets aan tippen. Deze race is zo bijzonder, en dat hebben we vooral aan dit horloge te danken. Elke racepilot droomt ervan deze Daytona-chronograaf te winnen!" ■







*Vous avez très vraisemblablement déjà entendu parler de HappyFewRacing, et plus précisément de ses Rallye Père-Fils, Rallye Père-Fille ou Padre-Figlio. Depuis son lancement en 2011, beaucoup de chemin a été parcouru. Mais avec son installation à Monaco, les choses semblent s'accélérer.*

Si vous êtes amateur d'automobile, il y a des noms d'événements qui vous sont familiers et le Rallye Père-Fils™, lancé en 2012, fait partie de ceux-là. Depuis, la « famille » HappyFewRacing™ s'est agrandie et diversifiée. Le Rallye Père-Fille™ fait le bonheur des sœurs qui voyaient les garçons revenir avec un grand sourire, tout comme plusieurs variantes « père-fils » ont vu le jour : Padre-Figlio™, exclusivement dédié aux Ferrari, VaterUndSohn™ aux Porsche et Father&Son™ aux Aston Martin. En plus de la qualité indiscutable de ces événements, le fait que les modèles engagés soient tous différents apporte aussi une touche particulière. En plus de ces rendez-vous,

HappyFewRacing™ propose aussi de célébrer cette année les 35 ans de la Ferrari F40. « *Qui n'est pas amoureux de la F40 ?* » lance Laurent Blomet, l'homme derrière tout cela. « *C'est sans doute grâce à cette voiture que j'ai pris la direction qui m'amène où je suis aujourd'hui.* » L'ensemble du programme de ces diverses sorties est disponible sur le site de HappyFewRacing™. « *Face à l'inconnu, nous avons décidé de passer à la vitesse supérieure* » et voici HappyFewRacing™ qui s'installe en Principauté en 2020, en plein Covid. Cela a pour conséquence le lancement de OwnersClub™ qui vient compléter l'offre. Son but est de proposer un programme extrêmement dynamique puisque, a minima,

une sortie est organisée par semaine. Et comme Laurent Blomet ne manque jamais d'idées, une autre nouveauté s'annonce : Monaco Car Auctions™. « *Monaco regorge de pépites qui dorment dans des garages, ce qui en fait des autos particulièrement intéressantes, parce que parfaitement entretenues et peu kilométrées* ». Le rendez-vous est d'ores et déjà pris, avec une vente en ouverture du prochain salon Top-Markets™, le 8 juin prochain... dédiée exclusivement à Ferrari ! Bien sûr, les voitures ne seront pas toutes originaires de la Principauté, mais elles auront toutes fait l'objet d'une expertise pointilleuse... un gage de qualité qui vient sans doute de l'ADN de HappyFewRacing™.

HAPPY FEW RACING™

PRESENTE

## 4 RALLYES ENTRE PÈRES ET FILS

# PF<sup>®</sup>

**RALLYE PÈRE-FILS**
**TOUTES MARQUES**  
15-17 SEPTEMBRE 2023  
MONTE-CARLO

**Padre  
Figlio**
**100% FERRARI**  
19-21 MAI 2023  
MONTE-CARLO

**FATHER&SON**
**100% ASTON MARTIN**  
22-24 SEPTEMBRE 2023  
MONTE-CARLO

**VATER  
+SOHN**
**100% PORSCHE**  
6-8 OCTOBRE 2023  
MONTE-CARLO

**>>> INSCRIVEZ-VOUS ! <<<**
**INFORMATIONS + INSCRIPTIONS**  
[www.HappyFewRacing.com](http://www.HappyFewRacing.com)

# Range Rover Sport

LE STYLE EN TOUTES CIRCONSTANCES  
STIJL IN ALLE OMSTANDIGHEDEN

EN VERSION P510E HYBRIDE RECHARGEABLE, LE NOUVEAU RANGE ROVER SPORT S'APPRÊTE À RELEVER LE DÉFI ÉLECTRIQUE : ESCALADER LES COLLINES DE MONTSERRAT, PRÈS DE SÚRIA, EN CATALOGNE, AVEC LA SEULE ÉNERGIE ACCUMULÉE DANS SA BATTERIE. OU COMMENT CONCILIER LES INCONCILIABLES.

*De nieuwe Range Rover Sport P510E Plug-in Hybrid gaat de elektrische uitdaging aan en maakt zich op om de heuvels van Montserrat, nabij Súria in Catalonië, te beklimmen, enkel en alleen op batterijvermogen. Of hoe het onverenigbare wordt verenigd.*

TEXTE / TEKST\_ DOMINIQUE SIMONET  
PHOTOS / FOTO'S\_ RANGE ROVER ; DOMINIQUE SIMONET



**C**'est un fameux défi, celui auquel est confronté le nouveau Range Rover Sport en version hybride rechargeable : rouler par monts et par vaux durant une heure et demie environ, sur un terrain nettement impraticable, à l'aide de la seule énergie électrique accumulée dans sa batterie. Sans recharge intermédiaire, bien sûr, sinon, ce ne serait pas du jeu. Pour un tel enjeu, le site de Súria est idéal : à quelque 80 km au nord-ouest de Barcelone, Les Comes s'étend sur quelque 518 hectares de bois parcourus par une soixantaine de kilomètres de pistes, rocheuses pour la plupart. La machine est le dernier chef-d'œuvre de Land Rover, le nouveau Range Rover Sport P510E, un concentré de puissance et d'élégance : bloc six cylindres en ligne

3.0 litres Ingenium de 367 chevaux auquel s'ajoute un moteur électrique de 105 kW (143 ch), soit un total de 510 chevaux et un couple généreux de 700 Nm. C'est très bien, tout cela ! Sur route, l'engin, qui pèse tout de même 2,8 tonnes, passe de 0 à 100 km/h en 5,4 secondes et file à une vitesse maximale de 242 km/h. Oui mais, en tout terrain ? Les Comes, dont le bâtiment original, entouré de jardins en terrasse, date du X<sup>e</sup> siècle, ressemble à un vieux cloître ou à une ancienne hacienda. Mais non, il ne s'agit pas d'une garden-party dont les Anglais ont le secret, les jantes de 20 pouces montées de pneus Goodyear Wrangler Duratrac M+S laissent penser tout autre chose. Crénelés sur le côté, ils sont fait pour accrocher partout, y compris aux chemins cassés, en pentes pas toujours douces, ravinés de profondes ornières...

## « NO TIME TO DIE »...

À la manœuvre, Mark Higgins, pilote de rallye et cascadeur sur les quatre derniers films de James Bond, dont « No Time to Die », on espère bien... Natif de l'île de Man, 52 ans, Higgins assure le briefing : « Vous allez tester la capacité du mode électrique dans la vraie vie. C'est le challenge, pas une compétition. Ne soyez pas agressif avec l'accélérateur ! ».

Habitant près d'Édimbourg, à côté de l'ancienne résidence l'ancien pilote de Formule 1 Jim Clark, Douglas Dale assure un coaching personnalisé : d'une durée d'une heure vingt environs, le trajet de 7,5 km consiste en « une suite extrême de portions de chemin, autour d'un circuit de rallye. Le départ se fait à 388 m d'altitude vers le sommet, à plus de 600 m. La plupart des gens réussissent le défi, mais il est intéressant de voir ce qui reste d'électricité à l'arrivée. »



On part avec un petit handicap : d'une puissance de 38,2 kWh, la batterie n'est chargée qu'à 96 %, parce qu'il a fait froid – jusqu'à -4° – la nuit précédente et elle affiche une autonomie de 84 km. Ce ne sont pas les 111 km annoncé suivant l'homologation WLTP : « La différence entre le monde réel et le WLTP est assez importante », admet Douglas Dale, « le kilométrage dépend de l'expérience de la voiture, des trajets précédents. Ici, on va avoir les chiffres réels ».

Au volant du nouveau Range Rover Sport, la sensation est à la fois d'un grand luxe et d'une vraie sportivité avec les instruments orientés pilote, façon cockpit. Jusqu'à l'écran tactile de 13,1 pouces, tout s'y trouve, mais disposé de façon à minimiser les risques de distraction du conducteur. De concentration, on a grandement besoin en se lançant à l'assaut de ces chemins d'abord caillouteux, ensuite rocheux.

### CONFIGURATION SPÉCIALE « ROCK », ET ROULE !

Délaissant les programmes de motricité 4x4 habituels – neige, boue, sable, etc. –, Douglas Dale a concocté avec Mark Higgins une configuration Terrain Response optimisée pour le parcours rocheux. Dénommée « slab rock », elle comporte notamment le blocage permanent du différentiel, une sensation légère au volant et un amortissement souple, ainsi qu'un châssis relevé de 22 mm.

Si l'on y ajoute le fabuleux Hill Descent Control, inauguré

sur le Freelander en 1997 rappelle Douglas Dale, on pourrait croire que le véhicule fait tout tout seul. Mais sur une pente à 24°, avec une inclinaison latérale de 29° comme l'indique l'écran, il y a intérêt à la jouer finement, tant avec le volant qu'avec l'accélérateur. Le positionnement de la batterie, sur la plateforme MLB Flex, abaisse considérablement le centre de gravité, compensant ainsi la masse du véhicule qui ne se fait pas sentir malgré les conditions scabreuses, voire périlleuses.

Résultat : de 96 % de charge de batterie initiale et 84 km d'autonomie de départ à 388 mètres d'altitude, on se retrouve à 556 mètres de haut, avec 73 % de capacité restante, et 80 km d'autonomie. Au sommet de la montagne, à 616 mètres précisément, restent 69 % de charge et... 77 km de rayon d'action. Bien au-delà de ce que l'on aurait pu imaginer.

Certes, de cette expérience, on sort un peu secoué ; c'est la moindre des choses, après tout, dans un tel exercice. Mais le nouveau Range Rover Sport a franchi des obstacles que l'on n'aurait pas passés à pied, dans des postures défiant les lois de la physique et en préservant le sentiment de sécurité dans un confort royal. Quelles que soient les circonstances, l'important, c'est le style.

Le nouveau Range Rover Sport est disponible en Belgique à partir de 97.116 €. ■

POUR PLUS D'INFORMATIONS,  
VEUILLEZ CONSULTER LE SITE  
[WWW.LANDROVER.BE](http://WWW.LANDROVER.BE)



**D**e uitdaging die de plug-inhybride versie van de nieuwe Range Rover Sport aangaat, is niet min: ongeveer anderhalf uur lang het hoofd bieden aan onherbergzaam terrein met tal van pieken en dalen, en dat louter en in elektrische modus. En zonder tussentijds bij te laden natuurlijk, anders zou er niet veel aan zijn. Voor een dergelijke uitdaging is de regio van Súrria ideaal: Les Comes, ongeveer 80 kilometer ten noordwesten van Barcelona, beslaat zo'n 518 hectare bos met 60 kilometer aan paden, waarvan de meeste rotsachtig zijn.

De machine van dienst is Land Rovers jongste meesterwerk, de nieuwe Range Rover Sport P510E, een waar concentraat van kracht en elegantie met een 367 pk sterke 3.0 Ingenium-zescilinder-in-lijn plus een 105 kW (143 pk) sterke elektromotor, samen goed voor een totaal van 510 pk en een royaal koppel van 700 Nm. Dat is niet min: op de weg sprint de – nochtans 2,8 ton zware – wagen in 5,4 seconden van 0 naar 100 km/u en haalt hij een topsnelheid van 242 km/u. Maar staat hij ook zijn mannetje op het terrein?

Les Comes, waarvan het oorspronkelijke gebouw, omgeven door terrastuinen, uit de tiende eeuw dateert, lijkt op een oud klooster of een haciënda. Van een garden-party, waar de Britten zo tuk op zijn, is echter geen sprake. De 20-duimsvelgen met Goodyear Wrangler Duratrac M+S-banden laten iets heel anders vermoeden: met hun gekartelde zijanten zijn ze gemaakt om overal grip te





MARK HIGGINS

DÉCOUVREZ LE SPILLWAY  
CHALLENGE RELÉVÉ PAR  
LE RANGE ROVER SPORT!



ONTDEK DE SPILLWAY  
CHALLENGE DIE DE RANGE  
ROVER SPORT IS AANGEGAAN!



hebben, zelfs op slechte wegen, steile hellingen, geulen met diepe sporen, enz.

### NO TIME TO DIE...

De leiding is in handen van Mark Higgins, rallyrijder en stuntman in de laatste vier James Bond-films, waaronder 'No Time to Die'... hopen we. Higgins, die 52 jaar geleden werd geboren op het eiland Man, verzorgt ook de briefing: "U gaat de mogelijkheden van de elektrische modus in de praktijk testen. Dit is een uitdaging, geen wedstrijd. Wees dus niet te agressief met het gaspedaal!"

Douglas Dale woont vlakbij Edinburgh, naast het vroegere huis van de voormalige Formule 1 racepiloot Jim Clark, en biedt persoonlijke begeleiding: de route van 7,5 km duurt ongeveer een uur en twintig minuten en bestaat uit "een opeenvolging van extreme wegen, rond een rallycircuit. De start is op 388 meter hoogte, de top op ruim 600 meter. De meeste mensen slagen in de uitdaging, maar het is interessant om te zien hoeveel elektriciteit er bij de finish overblijft."

We vertrekken met een kleine handicap: doordat het de vorige nacht koud was (tot -4 °C), is de batterij met een capaciteit van 38,2 kWh slechts voor 96% opgeladen, en geeft ze een rijbereik van 84 kilometer aan. Dat is gevoelig minder dan de 111 kilometer die volgens de WLTP-homologatie mogelijk is: "Het verschil tussen de

echte wereld en WLTP is vrij groot," geeft Douglas Dale toe. "De weergegeven kilometerstand hangt af van de waarden die de auto bij eerdere ritten behaalde. Hier zullen we meer reële cijfers hebben."

Rijden met de nieuwe Range Rover Sport voelt zowel luxueus als sportief aan, met instrumenten die net als in een cockpit naar de bestuurder zijn gericht. Alles is aanwezig, tot en met het 13,1"-aanraakscherm, maar het is zodanig opgesteld dat de bestuurder zo min mogelijk wordt afgeleid. Concentratie is hard nodig op dit traject vol stenen in het begin en rotsen op het einde.

### SPECIALE 'ROCK'-CONFIGURATIE, EN ROLLEN MAAR!

Douglas Dale en Mark Higgins lieten de gebruikelijke 4x4-programma's – sneeuw, modder, zand, enz. – voor wat ze waren en bedachten een Terrain Response-configuratie, geoptimaliseerd voor rotsachtig terrein. Die kreeg de naam 'slab rock' en biedt onder meer een permanent sperdifferentieel, een licht stuurgevoel, een soepele demping en een chassis dat 22 millimeter is verhoogd.

Voeg daarbij het fantastische Hill Descent Control-systeem – voor het eerst geïntroduceerd op de Freelander in 1997, herinnert Douglas Dale zich – en je zou denken dat de auto alles zelf doet. Maar op een helling van 24°,

met een zijwaartse helling van 29° zoals op het scherm te zien is, kan je maar beter beter omzichtig omspringen met het stuur en het gaspedaal. De plaatsing van de batterij op het MLB Flex-platform verlaagt het zwaartepunt aanzienlijk en compenseert zo de massa van de wagen, die ondanks de ruwe of zelfs gevaarlijke omstandigheden niet voelbaar is.

Het resultaat: van de batterijlading van 96% en het initiële rijbereik van 84 kilometer dat we op 388 meter boven zeeniveau hadden, blijven er op 556 meter hoogte nog 73% batterijcapaciteit en 80 kilometer rijbereik over. Op de top van de berg, op 616 meter om precies te zijn, hebben we nog 69% van de batterijlading en... 77 kilometer rijbereik. Veel meer dan we ons hadden kunnen voorstellen.

Toegegeven, deze ervaring schudt je grondig door elkaar, maar dat is dan ook het minste bij een dergelijke oefening. De nieuwe Range Rover Sport heeft obstakels overwonnen die we te voet niet hadden gehaald, in omstandigheden die de wetten van de fysica tartten, en dat alles met een veilig gevoel en in een koninklijk comfort. Wat de omstandigheden ook zijn, je geraakt overal in stijl. ■

VOOR MEER INFORMATIE KUNT U  
TERECHT OP WWW.LANDROVER.BE



# Alfa Romeo:

LES DEUX FACES D'UNE MÊME PIÈCE  
TWEE ZIJDEN VAN ÉÉN MUNT

LORS DU SALON DE L'AUTO À BRUXELLES, IL FALLAIT CHERCHER LE STAND D'ALFA ROMEO. MAIS DANS L'OMBRE DE LA 33 STRADALE ET EN COULISSES, JEAN-PHILIPPE IMPARATO SAVOURAIT LA RENAISSANCE DE LA MARQUE.

*Op het autosalon in Brussel was het zoeken naar de stand van Alfa Romeo. Maar in de schaduw van de 33 Stradale en achter de coulissen geniet Jean-Philippe Imperato van de revival van het merk.*

TEXTE / TEKST\_ PIERRE DARGE  
PHOTOS / FOTO'S\_ ALFA ROMEO

Le CEO d'Alfa Romeo revient sur un parcours impressionnant. Il était chez PSA depuis plus de trente ans, où il travaillait en alternance pour Citroën et Peugeot. En 2003, il a déménagé à Wuhan en Chine où il veillait au contrôle qualité pour la co-entreprise de PSA et de son partenaire local DFM. En 2016, il est devenu CEO de la marque Peugeot et il est maintenant aux commandes d'Alfa Romeo, l'occasion de revenir sur ses années « italiennes » chez Citroën.

Son défi le plus récent consiste à faire retrouver le lustre et le succès d'antan à Alfa et à première vue, il a l'air plus que ravi. Il respire.

« Assurément, car je profite. Je fais ce boulot avec plaisir depuis 30 ans, et j'en tire encore de la satisfaction. Du moins si je trouve une marque à mon goût et que je peux la mener dans la bonne direction. Comme vous le savez, nous sommes passés au bord du gouffre, il importe de prendre les bonnes décisions, des décisions structurelles majeures s'imposaient. Aborder la situation de manière fondamentale – et vite.

Cela signifiait tout d'abord un retour à la rentabilité, car la récréation était finie. On ne donne plus un centime à quelqu'un parce qu'il est sympathique. L'objectif était déjà clair : nous devons passer d'un zéro à l'autre. De zéro électricité à zéro émission. Il fallait agir ou périr. Cela a donné lieu à de nombreux commentaires, mais une fois que l'entreprise était sur de bons rails, j'ai rencontré les fans d'Alfa qui étaient ravis que la marque soit sauvée. Et c'est pourquoi je suis de bonne humeur depuis le premier trimestre 2021.

Pour parvenir à ce résultat, nous avons dû plancher sur la connectivité et l'intelligence artificielle. Nous avions du retard en termes d'électrification et de logiciels, mais d'ici 2025, tout sera remis à neuf. Depuis ce mois-ci, les émissions ont été réduites de 40 pour cent. D'ici 2027, nous atteindrons la norme de zéro émission, mais associée à des performances qui peuvent rivaliser avec les plus élevées du secteur. Vous avez bien compris : en cinq ans d'un zéro à l'autre.

Il s'agit d'interventions drastiques et pourtant, elles sont bien accueillies. Nous sommes également en Formule 1

et, avec la légendaire 33 Stradale, nous avons une voiture qui attire les foules, qui rappelle notre riche passé et qui est la plus chère du salon. »

*Que cherche le public en achetant une Alfa Romeo ?*

« Cela se résume en trois mots : Italie, sportivité, rouge. Et ce trio associé à une quête obsessionnelle de la qualité. Les chiffres de vente de la Tonale prouvent que nous sommes déjà sur la bonne voie.

L'année dernière, nous avons renoué avec la qualité tout en continuant de nous projeter dans l'avenir. Nous sommes arrivés à nos fins : une stratégie stable en écartant toutes sortes de remous inutiles. »

Alfa Romeo fait partie d'un ensemble spécial au sein du groupe Stellantis, ce qui a visiblement porté ses fruits...

« Cette position était en quelque sorte notre assurance-vie et nous a aussi donné accès à un large éventail de composants technologiques et électroniques incroyables. J'ai besoin d'une plateforme, d'un moteur, d'une architecture électronique et pour le reste, vous pouvez avoir la certitude que les jeunes à Balocco feront le reste du travail. Un tel choix est une garantie de succès, du moins pour ceux

JEAN-PHILIPPE IMPARATO, CEO ALFA ROMEO



*D'ici 2027, nous atteindrons la norme de zéro émission, mais associée à des performances qui peuvent rivaliser avec les plus élevées du secteur.*

qui savent s'y prendre. Je suis passé par là, je connais les ficelles du métier. J'ai travaillé en Chine et j'ai appris à apprécier les qualités des gens. Ce qui m'a le plus touché est la capacité de mobiliser les gens et de terminer le travail en un rien de temps. Ce phénomène est encore sous-estimé en Occident. J'ai vu des collègues chinois faire sortir de terre une concession en vingt-quatre heures, car un ministre venait en visite. Je les ai vus résoudre en

un week-end un problème de phares d'une concept car. J'ai vu un million de personnes collaborer en un rien de temps pour planter deux millions d'arbres !

Vous pouvez avoir de nombreux avis sur la Chine, mais vous ne pouvez ignorer les efforts collectifs qui sont mis en place. L'Italie est très différente, mais je vois davantage de similitudes entre les Italiens et les Chinois qu'entre les Français et les Chinois. Les deux peuples ont

le sens de la fête et leur travail témoigne d'une réactivité incroyable.

Au sein de Stellantis, nous pouvons faire appel à la robustesse des produits d'Europe du Nord, associée à la réactivité des Italiens, qui peuvent faire preuve d'un enthousiasme incroyable, et ce, dans des délais rarement vus. Cette vitesse de réaction est garante du succès des produits des Alfa Romeo de demain. »

*Tegen 2027 bereiken we de zero emissie-norm, maar dan wel gekoppeld aan prestaties die met de besten in de branche kunnen wedijveren.*

*Qui sont les acheteurs de la marque ? Y a-t-il un profil type ?*

« Pour le Stelvio, c'est une personne de plus de 35 ans qui a un moteur dans le cœur. Pour la Tonale, je mise sur la famille, des personnes entre 40 et 50 ans avec deux enfants, souvent indépendants, avec davantage de femmes dans la clientèle. J'estime que nous nous adresserons en fait à deux groupes. D'un côté les aficionados, qui incluent un groupe plus féminin et plus familial. Ce groupe sera plus jeune et beaucoup plus intéressé par les logiciels embarqués. Ils portent évidemment l'Italie dans leur cœur – sans être accros aux Maserati, Ferrari ou Lamborghini. Je dirais plutôt qu'ils reviennent à un sentiment de notre jeunesse : la bellezza per tutti, la beauté pour tous.

Les Alfa Romeo ne veulent pas avoir le plus gros moteur, ni être les plus onéreuses au monde. Elles s'adressent à des personnes de Turin à Palerme qui chérissent l'esprit italien, un mélange entre sportivité et accessibilité pratique. Elles veulent se faire plaisir, mais utilisent aussi leur voiture pour emmener les enfants à l'école ou faire des courses. Je voudrais souligner que les deux groupes sont importants, ce sont les deux faces d'une même pièce.

En attendant, nous profitons des premiers résultats et je demande à ceux qui aiment la Giulietta et la Mito de patienter encore un an. » ■

**D**e CEO van Alfa Romeo kan op een indrukwekkend parcours terugblikken. Meer dan dertig jaar was hij aan de slag bij PSA waar hij afwisselend voor Citroën en Peugeot werkte. In 2003 verkaste hij zowaar naar het Chinese Wuhan waar hij voor de combinatie van PSA en zijn lokale partner DFM over de kwaliteitscontrole waakte. In 2016 werd hij CEO van het merk Peugeot en nu staat hij dus aan het roer bij Alfa Romeo, waarbij hij kan terugblikken op zijn 'Italiaanse' jaren bij Citroën.

Zijn nieuwste uitdaging bestaat erin Alfa weer de glans en het succes van weleer te geven, en op het eerste zicht ziet hij er meer dan een tevreden man uit. Hij strààlt...

“Zeker weten, want ik geniet. Omdat ik dit werk sinds 30 jaar met plezier doe, en er nog altijd voldoening uit put. Tenminste als ik een merk naar mijn zin aantref en dat in goede banen kan leiden. Zoals je wel weet zijn we langs de rand van de afgrond gepasseerd, dan komt het erop aan om de juiste beslissingen te nemen, ingrijpende structurele beslissingen die zich opdrongen. De situatie fundamenteel aan te pakken – en snel.

Dat betekende in de eerste plaats een terugkeer naar winst omdat speeltijd voorbij is. Je geeft niet langer centen aan iemand omdat ie zo sympathiek is. Het doel was alvast duidelijk : we moesten van nul naar nul. Van Nul elektriciteit naar Nul uitstoot. Het was ingrijpen of teloor gaan. Dat leverde nogal wat commentaren op maar toen de zaak eenmaal op de rails zat, ontmoette ik

de Alfisti die wat blij waren dat het merk gered was. En daarom ben ik sinds het eerste kwartaal 2021 in goede stemming.

Om dat te bereiken moest aan de connectiviteit worden gewerkt, en aan de artificiële intelligentie. We keken tegen een achterstand aan wat elektrificatie en software betrof maar tegen 2025 zal alles nieuw ogen. Vanaf deze maand worden de emissies met 40 procent teruggedrongen. Tegen 2027 bereiken we de zero emissie-norm, maar dan wel gekoppeld aan prestaties die met de besten in de branche kunnen wedijveren. Je hoort het goed: in vijf jaar van nul naar nul.

Het zijn drastische ingrepen en toch beleven we er plezier aan. Daarnaast spelen we mee in de formule 1 en hebben we met de legendarische 33 Stradale een publiekstrekker die aan ons rijke verleden herinnert en de duurste auto is van het salon.”

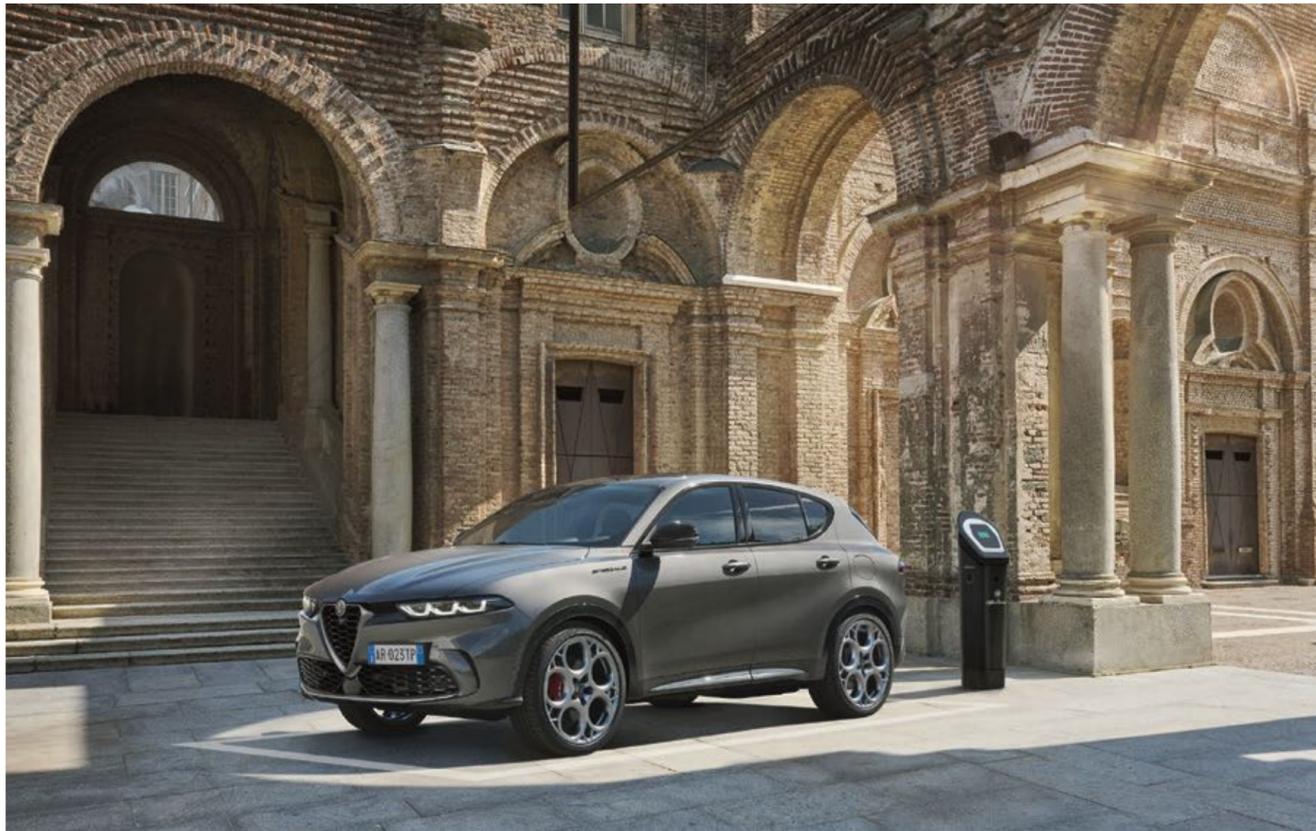
*Wat zoekt het publiek bij de aankoop van een Alfa Romeo?*

“Dat valt in drie woorden samen te vatten: Italië, sportiviteit, rood. En dat trio gekoppeld aan een obsessievolle zoektocht naar kwaliteit. De verkoopcijfers van de Tonale bewijzen dat we al meteen op het goede spoor zitten.

De kwaliteit is vorig jaar teruggekeerd terwijl we ons tegelijkertijd over de toekomst bogen. We bereikten wat we voor ogen hadden : een stabiele strategie door allerlei onnodige bokkensprongen opzij te vegen.”

*Dat jullie binnen Stellantis een onderdeel zijn van een bijzondere groep heeft zijn vruchten afgeworpen...*





“Die plaats garandeerde ons een levensverzekering en een onwaarschijnlijk gediversifieerde waaier met technologische en elektronische componenten. Ik heb een platform nodig, een motor, een elektronische architectuur en voor de rest kan je erop vertrouwen dat de jongens in Balocco wel de rest van de klus klaren. Zo'n keuze van onderdelen is een garantie voor succes, tenminste voor wie het weet aan te pakken. Ik heb het allemaal elders al een keer meegemaakt, ken het klappen van de zweep. Ik heb in China gewerkt en er de kwaliteiten van de mensen leren appreciëren. Wat me het meest getroffen heeft is de capaciteit om mensen te mobiliseren en de job in geen tijd af te ronden. Dat wordt in het Westen nog altijd onderschat. Ik heb Chinese collega's in vierentwintig uur een concessie uit de grond zien stampen omdat er een minister op bezoek kwam. Ik heb ze in één weekend een probleem met de lichten van een concept car weten op te lossen. Ik heb in geen tijd een miljoen mensen zien samenwerken om twee miljoen bomen te planten!

Je kan vele meningen hebben over China maar je kan

niet voorbij gaan aan de collectieve inspanningen die moeten geleverd worden. Italië mag dan erg verschillend zijn, ik zie meer gelijkenissen tussen Italianen en Chinezen dan tussen Fransen en Chinezen. Beide volkeren hebben gevoel om te feesten en hun werk getuigt van een onwaarschijnlijke reactiviteit.

Binnen Stellantis kunnen we een beroep doen op de degelijkheid van de producten uit Noord-Europa, gekoppeld aan de reactiviteit van de Italianen, die een geweldig enthousiasme kunnen ontwikkelen en dat met een nooit geziene snelheid. Dat snelle reactievermogen staat garant voor de producten van de Alfa Romeo's van morgen.”

*Hoe zien de kopers van het merk eruit? Valt er een profiel van te schetsen?*

“Voor de Stelvio is dat een 35 plusser met een motor in het hart. Voor de Tonale mik ik dan weer op een familie tussen 40 en 50 met twee kinderen, vaak zelfstandigen en veel meer vrouwelijk. Ik voorzie dat we eigenlijk twee groepen zullen aanspreken. Enerzijds de aficionados, uitgebreid met een meer vrouwelijke, op de familie gerichte groep. Die groep zal jonger uitvallen en veel meer gericht

zijn op de software aan boord. Natuurlijk dragen ze allen Italië in het hart – zonder daarom verslaafd te zijn aan Maserati, Ferrari of Lamborghini. Ik zou eerder zeggen dat ze terugvallen op een gevoel uit onze jonge jaren: la bellezza per tutti, schoonheid voor iedereen.

Alfa Romeo's willen niet de grootste motor hebben, noch de duurste auto ter wereld zijn. Ze richten zich op mensen van Turijn tot Palermo die de Italiaanse geest koesteren, een mengsel tussen sportiviteit en praktische toegankelijkheid. Ze willen zichzelf plezierien maar er ook de kinderen mee naar school brengen of er de boodschappen mee doen. Waarbij ik er de nadruk op wil leggen dat beide luiken belangrijk zijn, het zijn de twee kanten van eenzelfde munt.

Intussen genieten we van de eerste resultaten, en aan de liefhebbers van de Giulietta en de Mito wil ik vragen om enkel nog een jaartje geduld te oefenen. ■

SELL OR BUY

# YOUR FERRARI

MONACO . JUNE 8, 2023



MONACO  
CAR  
AUCTIONS®

[www.MonacoCarAuctions.com](http://www.MonacoCarAuctions.com)

# Citroën

LE CHOIX NATUREL  
NATUURLIJKE WEG

CITROËN A TOUJOURS ÉTÉ UNE MARQUE QUI A DÉVELOPPÉ DES IDÉES ORIGINALES, ÉTONNÉ LE MONDE AVEC DES DESIGNS AUDACIEUX ET DONNÉ DES RESPONSABILISÉS À SES COLLABORATEURS À TOUS LES NIVEAUX. CAR LA MARQUE CROIT EN EUX, EN LEUR SENS DES RESPONSABILITÉS ET EN LEUR CRÉATIVITÉ, ET ELLE S'EFFORCE AU BESOIN DE LA STIMULER.

*Citroën is altijd al een merk geweest dat originele ideeën heeft gekoesterd, met gedurfde ontwerpen de wereld heeft verbaasd en medewerkers op alle niveaus een zekere verantwoordelijkheid heeft gegeven. Omdat het merk gelooft in de mensen die er werken, in hun verantwoordelijkheid en creativiteit. En die, waar nodig, probeert te stimuleren.*

TEXTE / TEKST\_ PIERRE DARGE  
PHOTOS / FOTO'S\_ CITROËN

L'arrivée de notre compatriote Pierre Leclercq à la tête du département design souligne cette approche. Depuis qu'il a pris ses fonctions, un vent nouveau souffle sur les modèles, avec l'Oli et l'Ami.

Mais d'autres responsables à la tête de Citroën sont sur la même longueur d'onde. Une personne extérieure penserait qu'un seul homme est aux commandes chez Citroën, ce que le siège parisien tient à relativiser.

« Il existe deux manières d'aborder les choses en tant que manager », comme l'indique l'un des principaux dirigeants de l'entreprise. « La première consiste à assurer une sorte de microgestion à tous les niveaux, de s'immiscer dans tout. Ce n'est pas notre truc ici, parce que de cette manière, vous allez limiter l'impact créatif de tout le monde – en mettant des limites très strictes. Une approche aussi sévère est le moyen le plus rapide pour tuer la créativité, bloquant ainsi la possibilité d'emprunter une meilleure voie.

Je connais la finalité d'un projet, ma vision se trouve au bout d'une sorte d'entonnoir, et c'est là que nous devons

arriver à terme. La manière dont chacun d'entre nous y parvient est moins importante et je ne vais pas m'en mêler – à condition que mes collaborateurs ne foncent pas dans le mur. Car ces murs servent de limites, et la voie est suffisamment large pour ses propres perspectives. Il s'agit naturellement d'un exercice collectif, mais dans lequel chacun peut s'épanouir. Je veille seulement à ce que mes collaborateurs ne quittent pas le chemin en cours de route, car j'ai appris que si vous accordez plus de liberté et de responsabilités à autrui, le résultat est toujours meilleur que si vous aviez réfléchi tout seul dans votre coin. D'ailleurs, je ne peux pas moi-même tracer la meilleure voie, je me limite à superviser ma vision.

Je suis fermement convaincu qu'une personne se lève le matin parce qu'elle a l'envie de trouver des solutions – c'est du moins ma définition. Si vous empêchez cette personne d'agir seule toute la journée, vous ne la motivez pas, vous la limitez. Mais si elle comprend où je veux aller, je peux lâcher la bride, car elle connaît mon objectif. Pour ces raisons, mon rôle ne consiste pas tant à être

à la barre constamment, mais à motiver. Parce qu'un motivateur entretient la flamme et est entouré de collaborateurs qui se sont levés avec l'ambition de suivre véritablement leur voie. »

« Nos clients chez Citroën ne sont pas des bagnollards, pas des fous de voitures, ils ne font pas hurler les moteurs le week-end. Ce sont des personnes qui privilégient plutôt le "nous" au "je". Pour ces raisons, nos clients cherchent un équilibre entre la liberté individuelle et la gestion responsable des matières premières fossiles, par exemple. Ils conservent par ailleurs un certain optimisme dans cette approche. C'est pourquoi je décrirais Citroën comme un choix naturel. Nos clients ne sont pas des rebelles, car les rebelles s'opposent à quelque chose. Ce sont plutôt des militants, ils se battent pour une cause, pour un monde meilleur. C'est également mon but et je ne vois pas de contradiction entre l'entreprise privée que nous sommes et le rôle que nous jouons pour viser le bien-être social. À l'école, j'ai appris que nous ne sommes pas sur cette planète pour devenir riches, mais pour contribuer à l'effort collectif au service du public.



© Crédit photos : ACABA Gantier, Valentin Rambolsson, Jean-Pierre Pasche

WWW.ACABA.FR

RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE

f | @ ACABAGANTIER



ACABA

GANTIER



Malheureusement, beaucoup de personnes ont perdu leur confiance dans la politique pour toutes sortes de raisons, alors qu'il est justement nécessaire pour les citoyens d'avoir foi, ne serait-ce que pour préserver l'optimisme avec lequel ils se sont levés. Notre objectif est d'instaurer la confiance dans la marque Citroën via nos produits et services. »

Notre compatriote Pierre Leclercq doit être en mesure de perpétuer en partie cette confiance grâce à des designs adaptés, tandis que Citroën a l'obligation en tant que marque de se démarquer dans le design de ses produits.

« "Obligation", je ne trouve pas que ce soit le bon mot. Au contraire, Pierre a la liberté de poursuivre l'objectif dans les limites que j'ai fixées. Dans ce cadre, il est important que je laisse une grande liberté à Pierre pour traduire judicieusement sa sensibilité. Je peux admirer le travail des designers automobiles, mais je suis loin d'en être un moi-même. »

Le Chief Designer de Citroën confirme la vision de son patron. Avec l'Oli, il a imaginé une vision du futur sur roues. Au premier coup d'œil, on ne peut pas rater le concept carré, mais à y regarder de plus près, il s'avère que la quatre portes d'origine était également pleine de trouvailles intelligentes.

Pierre Leclercq : « Je lis depuis des années que les voitures sont recyclables à 90 pour cent, mais dans la pratique, c'est au mieux 10 pour cent. Chez Citroën, nous

voulons qu'une voiture ait plusieurs vies, en partie par le recyclage et en partie en prévoyant de nouveaux composants. Nous utilisons uniquement un matériau pour l'intérieur et nous ne le personnalisons pas : le client peut le faire lui-même quand il l'a achetée. Lorsque j'ai commencé ici, j'ai appris que les acheteurs d'une Citroën sont rationnels et à la recherche de modernité et de fonctionnalité. C'est pourquoi nous optons pour une approche pratique et abordable. Nous sommes une marque populaire qui ose étonner – à condition que cet étonnement résulte de solutions réfléchies et fonctionnelles. Je renvoie ici à Ikea qui permet à l'acheteur de composer sa cuisine lui-même.

Si je travaille actuellement chez Citroën, c'est surtout en raison de la place qui est laissée à la créativité. Les marques à succès craignent le changement, ici, c'est tout le contraire – et le management soutient pleinement cette approche. À moi de débriquer cette créativité dans mon équipe, sans perdre de vue la vision exposée ci-dessus. » ■

**D**e komst van onze landgenoot Pierre Leclercq als hoofd van de designafdeling, onderstreept die aanpak. Sinds hij aan de slag ging, waait er een nieuwe wind doorheen de modellen, met de Oli en de Ami.

Maar ook andere verantwoordelijken aan de top van Citroën zitten met de neus in dezelfde richting. Een buitenstaander zou denken dat één man bij Citroën alle knoppen bedient, maar dat wil men in Parijs graag even relativeren.

“Er bestaan twee manieren om het als manager aan te pakken, weet een van de topmanagers van het bedrijf. “De eerste bestaat erin om op alle niveaus voor een soort micro-management te zorgen, zich overall mee te bemoeien. Dat is niet zo ons ding hier, omdat je op die manier de creatieve impact van iedereen gaat begrenzen – door heel strenge limieten op te werpen. Zo'n strikte aanpak is de snelste weg om de creativiteit te doden en daarmee de mogelijkheid om een betere weg in te slaan, te blokkeren.”

Ik weet waar ik heen wil met een project, mijn visie ligt aan het einde van een soort trechter, en daar moeten we uiteindelijk aankomen. Hoe elk van ons dat doet is van minder belang en daarmee ga ik me niet moeien – op voorwaarde dat mijn medewerkers niet in de muur rijden. Want die muren staan voor de limieten, en de weg erheen is breed genoeg voor eigen inzichten. Natuurlijk gaat het om een collectieve oefening, maar wel eentje waarin elkeen kan openbloeien. Ik waak er enkel over dat mijn medewerkers onderweg niet van de weg af geraaken, want ik heb geleerd dat als je de mensen wat meer vrijheid en verantwoordelijkheid meegeeft, het resultaat altijd beter is dan wat je in je eentje had kunnen beden-

ken. Bovendien kan ikzelf de beste weg niet tekenen, ik beperk me tot het bewaken van mijn visie.

Ik geloof dat een mens 's morgens opstaat omdat ie er zin in heeft om iets aan te pakken – dat is tenminste mijn definitie. Als je die mens de hele dag verhindert van iets uit zichzelf te doen, dan motiveer je hem niet, je beperkt hem. Maar als hij begrijpt waar ik naartoe wil, kan ik hem los laten, want hij kent mijn doelstelling. Om die redenen is mijn rol niet zozeer die van iemand die voortdurend aan het roer sleurt, maar die van motivator. Omdat een motivator het vuur levendig houdt en omringd is door medewerkers die opgestaan zijn met de ambitie om hun weg ook daadwerkelijk te kunnen volgen.”

“Onze klanten bij Citroën zijn geen bagnollards, geen autogekken, ze doen niet aan vroegvroem in het weekend. Het zijn mensen die veeleer voor Wij gaan dan voor Ikke. Om die reden zoeken onze klanten naar een evenwicht tussen de individuele vrijheid en het verantwoordelijk omspringen met de fossiele grondstoffen bijvoorbeeld. En in die aanpak ook optimist blijven. Daarom zou ik Citroën als een natuurlijke keuze omschrijven. Onze klanten zijn niet rebellen, want rebellen ageren tegen iets. Ze zijn veeleer militant, ze strijden voor iets, voor een betere wereld. Ik wil dat ook en zie geen contradictie tussen het privé bedrijf dat we zijn en de rol die we spelen om het maatschappelijk welzijn te beogen. Op school heb ik geleerd dat we niet op deze

planeet zijn om rijk te worden maar wel om deel uit te maken van een collectieve inspanning voor publieke dienstverlening.

Jammer genoeg hebben vele mensen om allerlei redenen het vertrouwen in de politiek verloren. Terwijl het juist heel noodzakelijk is voor burgers om ergens op te kunnen vertrouwen. Al was het maar om dat optimisme waarmee ze opstaan levendig te houden. Onze bedoeling is om via onze producten en diensten het vertrouwen in het merk Citroën te vestigen.”

Onze landgenoot Pierre Leclercq moet een deel van dat vertrouwen weten te ondersteunen door een zinvol design. Terwijl Citroën als merk de verplichting heeft om zich een beetje te onderscheiden bij het design van haar producten

“Verplichting vind ik geen goed woord. Pierre heeft veel eer de vrijheid om binnen de door mij uitgezette muren te streven naar het doel. In dat kader is het belangrijk dat ik Pierre een grote vrijheid laat om tot een zinvolle vertaling te komen van zijn gevoeligheid. Ik mag dan wel opkijken naar het werk van autodesigners maar ik ben er allesbehalve zelf een.”

De chief designer van Citroën beaamt de visie van zijn baas. Met de Oli zette hij een visie van de toekomst op wielen. Bij een eerste aanblik kon geen mens de hoekige concept car negeren, maar pas bij nader toezien bleek de originele vierdeurs ook nog vol intelligente vondsten te zitten.

Pierre Leclercq: “Ik lees al jaren dat auto's voor 90 procent recyclebaar zijn, in de praktijk geldt dat in het beste geval voor 10 procent. Bij Citroën willen we een auto verschillende levens geven, deels door recyclen, deels door het voorzien van nieuwe onderdelen. We gebruiken voor het interieur slechts één materiaal en personaliseren doen we niet : dat kan de klant na aankoop zelf doen. Toen ik hier begon leerde ik dat kopers van een Citroën behoorlijk rationeel zijn ingesteld en op zoek zijn naar moderniteit en functionaliteit. Daarom gaan we voor een praktische en betaalbare aanpak. We zijn een populair merk dat durft te verbazen – op voorwaarde dat die verbazing het gevolg is van doordachte, functionele oplossingen. Ik verwijs daarbij graag naar Ikea dat de koper toelaat zelf zijn keuken samen te stellen.

Dat ik nu bij Citroën werk, heeft alles te maken met de creativiteit die je er gegeven wordt. Succesvolle merken hebben schrik voor verandering, hier is het net andersom – en dat wordt door het management volledig ondersteund. Aan mij om die creativiteit bij mijn team los te maken, zonder daarbij de visie die van bovenaf werd uitgezet uit het oog te verliezen.” ■

# Spa Francorchamps Revival

UNE RENTRÉE PALPITANTE  
EEN REVIVAL OP MAAT VAN ELKE LIEFHEBBER

TEXTE / TEKST\_ NICOLAS JOANNÉS  
PHOTOS / FOTO'S\_ SPA FRANCORCHAMPS REVIVAL



ET SI UN NOUVEL ÉVÉNEMENT AUTHENTIQUE PARVENAIT À MÉLER RALLYE MODERNE, RALLYE AVEC LES PLUS BELLES ANCIENNES AUTOMOBILES ET PASSAGE SUR PISTE ? LE TOUT SUR LE PLUS BEAU CIRCUIT DU MONDE ET SUR LES SUPERBES ROUTES QUI L'ENTOURENT. UN RÊVE ? UNE RÉALITÉ QUI SE CONCRÉTISERA DÈS LA RENTRÉE DE SEPTEMBRE AVEC LE SPA FRANCORCHAMPS REVIVAL !

*Een nieuw en authentiek evenement dat het beste van drie werelden samenbrengt: moderne bolides, een oldtimerrally en een ritje op 's werelds allermooiste circuit, omringd door de sublieme wegen in de streek. Te mooi om waar te zijn? Helemaal niet! Het is het recept van de Spa Francorchamps Revival in september.*

La genèse de cette formidable idée aura duré plusieurs années. Assez pour réunir un panel d'experts aux commandes de ce nouvel événement : Jean-Pol Piron, Alain Degen, Jean-François Devillers ou encore Marc Duez. Leurs diverses expériences avec l'Ardennes Roads ou le Rallye Stars Télévie assurent des bases solides pour un nouvel événement qui semble particulièrement prometteur. « Avec des amis, nous avons considéré qu'il y avait une certaine légitimité à organiser un événement de



passionnés dans la région de Spa Francorchamps » nous explique Jean-Pol Piron. « Après tout, on y retrouve le plus beau circuit du monde entouré de routes merveilleuses et c'est le creuset historique du sport automobile belge. C'est donc ce lieu incomparable que nous avons choisi pour mettre au point une délicieuse formule 3 en 1 ».

Le Spa Francorchamps Revival qui se tiendra les 7, 8 et 9 septembre 2023 débutera donc par une belle journée sur ce circuit mythique unanimement apprécié de

*Dans la magnifique région de Spa Francorchamps, l'ambiance promet d'être authentique et décontractée.*

par le monde. Marc Duez sera le grand marshall lors de cette première journée, garantissant ainsi aux participants de pouvoir profiter pleinement du « toboggan ardennais ». Au menu de la journée : plusieurs sessions de 55 minutes sur le circuit de Spa Francorchamps qui pourront s'effectuer tant en GT moderne qu'à bord d'une belle ancienne. Car c'est donc là l'une des spécificités de ce nouvel événement : associer anciennes et modernes. Après la session sur circuit, les participants prendront le départ du rallye et là encore, ils pourront choisir leur rythme en optant pour le rallye de régularité ou la balade sur un parcours distinct. D'ores et déjà, le plateau s'annonce particulièrement riche avec les présences déjà confirmées d'Aston Martin, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Maserati, Porsche ou encore Shelby. Naturellement, autour de ces beaux moments derrière le volant, des festivités haut de gamme sont également prévues. La première soirée débutera ainsi dans un village au sein des paddocks du circuit comprenant notamment « l'Arbre qui tue » tenu par l'éminent Fred Bouvy avant que les participants ne rejoignent le centre de Spa lors d'une parade qui s'annonce mémorable au vu de la grosse centaine de voitures attendue. Sur place, dans le magnifique parc de 7 Heures, un immense chapiteau



accueillera un Drivers Club, des boutiques racing ainsi que de belles autos et restera ouvert durant tout le week-end. Le vendredi soir, les participants seront invités à une superbe Garden Party organisée dans les jardins de la Villa Royale située à Balmoral. Sur place, les automobiles des marques partenaires trôneront par trois : une ancienne, une nouvelle et une voiture de course faisant ainsi parfaitement écho au fil conducteur de ce Spa Francorchamps Revival.

À la question de savoir quelle atmosphère, les organisateurs aimeraient insuffler à leur événement, Jean-François Devillers est formel : « l'authenticité et la décontraction ! ». De belles valeurs, une organisation professionnelle et passionnée ainsi qu'un cadre d'exception, tous les ingrédients semblent réunis pour que le Spa Francorchamps Revival marque la rentrée 2023. D'autant que des surprises incluant de grands pilotes et des voitures passionnantes sont encore en cours d'élaboration ! ■

WWW.SPAREVIVAL.COM

**D**it schitterende idee ligt al enkele jaren te rijpen. Lang genoeg voor een team van experts om de koppen bij elkaar te steken en het vernieuwende concept uit te werken: Jean-Pol Piron, Alain Degen, Jean-François Devillers en Marc Duez. Ze hebben inmiddels hun strepen verdiend met de organisatie van de Ardennes Roads of de Stars Rallye Télévie en zijn zo de geknipte organisatoren voor een veelbelovend evenement. “Het leek ons onder vrienden helemaal geen slecht idee om een evenement voor autoliefhebbers te organiseren in de streek van Spa-Francorchamps”, vertelt Jean-Pol Piron. “Het gaat tenslotte om het historische, kloppende hart van de Belgische motorsport, in de buurt van het mooiste circuit ter wereld en omringd door sublieme wegen. Met andere woorden: de uitgelezen locatie voor een bijzonder totaalpakket.”

De Spa Francorchamps Revival vindt plaats op 7, 8 en 9 september 2023 en gaat van start met een schitterende dag op het mythische circuit dat geen enkele autoliefhebber in de wereld onberoerd laat. Marc Duez

leidt de eerste dag van de Revival in goede banen en ziet erop toe dat alle deelnemers volop van de “Ardense glijbaan” kunnen genieten. Op het menu staan verschillende sessies van 55 minuten op het circuit van Spa-Francorchamps, hetzij aan boord van een moderne GT, hetzij in een prachtige oldtimer. Want precies die keuze maakt dit nieuwe evenement zo uniek: de combinatie van echte classics en moderne bolides. Na een ritje op het circuit kunnen de deelnemers zich opmaken voor de start van de rally, waarin ze opnieuw de keuze hebben tussen een regelmatigheidsrally of een rit over een apart traject. Het belooft alvast een topevenement te worden, nu klinkende namen als Aston Martin, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Maserati, Porsche en Shelby hun aanwezigheid reeds bevestigden.

Uiteraard gaan die mooie momenten achter het stuur gepaard met randanimatie van topniveau. Zo begint de eerste avond in een evenementendorp tussen de paddocks van het circuit en L'Arbre qui tue, uitgebaat door de legendarische Fred Bouvy. Vervolgens zetten de deelnemers met meer dan honderd wagens in colonne koers



Jean-François Devillers



Marc Duez



Alain Degen



Jean Pol Piron

naar het centrum van Spa. Daar kunnen ze in de reusachtige tent in het schitterende Parc de Sept Heures het hele weekend lang in een heuse Drivers Club terecht vol raceboetiekjes en oogstrelende bolides. Vrijdagavond worden de deelnemers verwacht op het tuinfeest bij Villa Balmoral, waar elk partnermerk – trouw aan de rode draad van de Spa Francorchamps Revival – een trio van voertuigen in de kijker zet: een classic, een moderne wagen en een racewagen.

Op de vraag welke sfeer de organisatoren willen oproepen met hun evenement, antwoordt Jean-François Devil-

*Een authentieke  
en ongedwongen sfeer  
in de prachtige streek  
van Spa-Francorchamps.*

lers zonder verpinken: “authentiek en ongedwongen”. Gedeelde waarden, professionele organisatoren gedreven door passie en een buitengewone setting... Alle ingrediënten zijn er om het seizoen 2023 goed in te zetten met de Spa Francorchamps Revival. En dat terwijl er nog volop aan enkele verrassingen wordt gewerkt, van illustere racepiloten tot fascinerende wagens. ■

WWW.SPAREVIVAL.COM



# IWC

L'AUTRE INGENIEUR  
DE ANDERE INGENIEUR

LORENZ BRUNNER EST HEAD OF INNOVATION  
CHEZ IWC : C'EST L'HOMME QUI PILOTE LES  
INNOVATIONS. NOUS AVONS DISCUTÉ AVEC CET  
INGÉNIEUR INVENTIF LORS DU SALON WATCHES  
& WONDERS À GENÈVE.

*Lorenz Brunner is bij IWC head of innovation: hij is de  
man die de vernieuwingen aanstuurt. Op de beurs Watches  
& Wonders in Genève, spraken we met de creatieve technet.*

TEXTE / TEKST\_ NICOLAS JOANNÈS  
PHOTOS / FOTO'S\_ IWC



*Vous êtes un créatif avec un profil technique...*

« Disons que je suis un manager des innovations, j'opère une sélection parmi l'ensemble des idées et nous choisissons au sein d'un Steering Committee celles qui offrent une plus-value aux acheteurs : de nouveaux matériaux et de nouvelles fonctions pour le chronographe, les mécanismes de calendrier, l'exactitude et la lubrification sont des priorités.

Dans une vie antérieure, je me suis penché sur des articulations artificielles pour les genoux et les hanches. Nous voulions améliorer leur durabilité et éviter les réactions allergiques. Toutefois, il y avait des limites liées aux dépenses. Le secteur du luxe offre plus de possibilités. Si les coûts s'avèrent trop élevés, il est toujours possible de miser sur des séries limitées. Cela a été le cas il y a sept ans chez IWC avec l'Ingenieur Automatic Edition AMG GT, une montre avec un boîtier en carbure de bore, une céramique extrêmement dure au bore-carbone, produite en 25 exemplaires.

Chez IWC, mon travail consiste à combiner différents matériaux pour améliorer la fonctionnalité. Pour Ceratanium, tout tourne autour du rapport entre la céramique qui est très dure et le titane qui résiste aux

rayures. Nous recherchons le meilleur des deux mondes. L'un des avantages de la céramique est qu'il est facile de la colorer, ce qui n'est pas le cas de l'acier, de l'or ou du platine. Vous travaillez avec de la poudre à laquelle vous pouvez mélanger des sels minéraux ou d'autres poudres de couleur ou tons. Cela n'est toutefois possible que si le mélange résiste à des températures élevées, car dans certains cas, la "cuisson" se fait à 1500 degrés. »

*De nombreux horlogers rêvent de montres sans huile et sans lubrification, est-ce envisageable ?*

« Il est impossible d'éviter des frottements, mais vous pouvez les réduire considérablement pour certains composants. Il existe également des matériaux auto-lubrifiants et de nombreuses expériences sont menées avec des rayons laser, qui permettent d'attaquer certaines surfaces et d'en modifier la structure, ce qui n'était pas possible il y a une dizaine d'années. En résumé, nous entrevoyons le potentiel, mais le chemin est encore long. »

Nous nous intéressons également à l'écologie, nous sommes parvenus à recycler l'acier à 85%. En théorie, il est possible d'aller jusqu'à 96%, mais cela reste un pro-



LORENZ BRUNNER



GERALD GENTA

cessus compliqué, car à la fin, l'acier doit encore être poli et il faut dès lors de l'acier particulièrement pur. Il faut jongler avec les alliages. »

*L'impression en 3D est-elle utile dans ce cadre ?*

« Pour l'instant, non, sauf pour le développement rapide des prototypes en métal. Mais notre tolérance pour le produit final est si mince que ce n'est pas encore suffisant. Parce que vous devez constamment calibrer la machine et que cela demande du temps, ruinant les avantages de la rapidité d'exécution. Je travaille depuis plus de six ans avec l'impression en 3D et nous avons beaucoup progressé, mais pas encore en ce qui concerne le produit final. »

*D'où vient l'inspiration en règle générale ?*

« Nous collaborons avec des universités, avec l'industrie aéronautique et spatiale. Mais il y a aussi des idées qui viennent du monde entier. J'ai récemment reçu une lettre d'un friend of the brand, un prof de mathématiques à la retraite qui nous a soumis une belle idée. Parfois, les idées débouchent sur un projet, parfois elles sont trop complexes pour les intégrer dans notre composition.

Mais parfois, elles émergent également pendant une discussion au café... »

*Comment se dessine le futur de l'industrie horlogère ?*

« Nous disposons d'une équipe de design fantastique qui s'occupe de projets très prometteurs, souvent en ce qui concerne des fonctionnalités. Le plus important est de toujours fournir une plus-value aux acheteurs. Il peut s'agir de nouveaux matériaux pour le mouvement, permettant à nos montres d'être encore plus précises ou d'offrir une garantie plus longue, car les nouveaux matériaux sont de meilleure qualité et plus robustes. »

*Avez-vous toujours eu cette passion de l'invention ?*

« J'ai toujours été très curieux, les premiers livres que j'ai lus traitaient des astronautes une passion très ancienne. Quand j'avais 28 ans, l'ESA a lancé un appel aux candidats astronautes. Cela me semblait l'ultime défi et j'ai donc suivi toute la procédure, mais je n'ai pas été retenu. Parce que mon œil gauche présentait un léger défaut. Je l'ai accepté, mais j'étais en fin de compte content d'avoir essayé. Je n'ai pas à passer le reste de ma vie à regretter de ne pas avoir saisi cette opportunité... » ■

*U bent een creatieveling met technische kantjes...*

“Laat ons zeggen dat ik een manager van de innovaties ben, ik maak een selectie uit de ideeën die binnen lopen en binnen een steering committee kiezen we diegene die een meerwaarde kunnen bieden voor de koper: nieuwe materialen en nieuwe functies rondom chronografie, kalenderaanduidingen, accuratesse en smering zijn prioriteiten. In een vorig leven boog ik me over artificiële gewrichten voor knieën en heupen. We wilden de duurzaamheid ervan verbeteren en allergische reacties voorkomen. Maar er waren grenzen en die hadden met de kosten te maken. In de luxe branche is daar meer ruimte voor. Vallen de kosten te hoog uit, dan blijft er nog altijd ruimte voor limited series. Dat gebeurde zeven jaar geleden bij IWC met de Ingenieur Automatic Edition AMG GT, een horloge met een kast uit boorcarbide, een extreem harde boor-koolstofkeramiek waarvan 25 stuks werden geproduceerd.

Bij IWC komt mijn werk erop neer om verschillende materialen te combineren om de functionaliteit te verhogen. Bij ceratanium draait alles rond de verhouding tussen keramiek, dat erg hard is en titanium dat dan weer kras-

vrij is. We zoeken naar het beste van twee werelden.

Een van de voordelen van keramiek is dat het zich gemakkelijk laat kleuren, wat bij staal, goud of platina niet kan. Je werkt met poeder dat je met minerale zouten of met andere kleuropoeders of tinten kan mengen. Dat kan echter alleen maar als het mengsel ook aan hoge temperaturen kan weerstaan, want in sommige gevallen gebeurt het 'bakken' bij zo'n 1500 graden.”

*Veel horlogemakers dromen van uurwerken zonder olie en zonder smering, is dat een haalbare kaart?*

“Wrijvingen kan je nooit vermijden, maar bij bepaalde onderdelen kan je die behoorlijk verminderen. Er bestaan ook zelf smerende materialen, er wordt veel met lazerstralen geëxperimenteerd omdat je sommige oppervlaktes met lazerstralen kan 'aanvallen' waardoor de oppervlakte structuur gewijzigd kan worden – wat tien jaar geleden nog niet mogelijk was. Kortom, we zien wel potentieel maar de weg is nog lang.”

We zijn ook met ecologie bezig, zijn erin geslaagd om staal voor 85% te recycleren. Theoretisch gezien kan je tot 96 % gaan, maar het blijft een ingewikkeld proces

want aan het eind van de rit moet het staal ook nog gepolijst worden en daarvoor is bijzonder zuiver staal nodig. Het is goochelen met legeringen.”

*Is 3D-printing een hulp?*

“Voor het ogenblik nog niet, behalve voor het snel ontwikkelen van prototypes in metaal. Maar onze toleranties voor het eindproduct liggen zo scherp dat het nog niet lukt. Omdat je de machine voortdurend moet calibreren en dat vraagt ook weer tijd, waardoor de voordelen van snel werken verloren gaan. Ik werk nu meer dan zes jaar met 3D-printing en we hebben veel vooruitgang geboekt, maar nog niet wat het eindproduct betreft.”

*Waar komt de inspiratie in het algemeen vandaan?*

“We werken samen met universiteiten, met de luchtvaartindustrie en de ruimtevaart. Maar er komen ook ideeën van over de hele wereld. Onlangs ontving ik een brief van een friend of the brand, een wiskunde prof op rust, met een mooi idee. Soms leiden ze naar een project, soms zijn ze te complex om in ons geheel in te passen. Maar soms worden ze ook gewoon uitgerold tijdens een discussie in de koffiebar...”

*Hoe ziet de toekomst van de horloge-industrie eruit?*

“We beschikken over een geweldig designteam dat met erg veelbelovende projecten bezig is, vaak omtrent functies. Het belangrijkste is dat iets nieuws altijd een meerwaarde oplevert voor de koper. Dat kan over nieuwe materialen gaan in het loopwerk, waardoor onze horloges nog preciezer kunnen worden of een langere garantie omdat de nieuwe materialen beter en robuuster zijn geworden.”

*Is die passie van uitvinden iets wat U altijd al hebt gehad?*

“Ik was altijd erg nieuwsgierig, de eerste boeken die ik las gingen over astronauten – een heel oude liefde. Toen ik 28 was deed de ESA een oproep tot kandidaat astronauten. Dat leek me de ultieme uitdaging, en dus doorliep ik de hele procedure maar uiteindelijk haalde ik het niet. Omdat mijn linker oog een kleine afwijking vertoonde. Ik kon dat aanvaarden maar was uiteindelijk toch blij dat ik het geprobeerd had, dan hoefde ik de rest van mijn leven tenminste niet te zeuren dat ik die kans had laten liggen...” ■

# SEASUN RALLY

POUR LES PLAISIRS  
VOOR DE FUN

À LA FIN DES ANNÉES 90,  
SEASUNRALLY ARPENTAIT DÉJÀ  
LA TUNISIE EN VOITURE ANCIENNE.  
DEPUIS LORS, LES DESTINATIONS  
MÊLANT MER, SOLEIL ET PLAISIR  
MÉCANIQUE SE SONT MULTIPLIÉES ET  
LE CAP EST MIS SUR LA TOSCANE  
POUR SEPTEMBRE. AVEC, AVANT CELA,  
UN RALLYE INTERGÉNÉRATIONNEL  
UNIQUE EN BELGIQUE.

*Eind jaren negentig toerde SeaSunRally al  
met oldtimers door Tunesië. Intussen is er een  
veelvoud aan bestemmingen die zee, zon en  
rijplezier verenigen en in september wordt koers  
gezet naar Toscane. Daarvoor is er echter nog  
een generatieoverschrijdende rally gepland,  
een unicum in België.*

TEXTE / TEKST\_ PIERRE DARGE  
PHOTOS / FOTO'S\_ SEASUN RALLY

L'histoire de SeaSunRally débute à la fin des années 90 quand Pierre Barré se lance dans l'organisation de rallye de régularité en voitures anciennes. De manière inédite, ce passionné de belles mécaniques se dirige alors vers la Tunisie pour lancer la première Transtunisienne. Les amateurs répondent immédiatement présent et le succès mène à une nouvelle édition l'année suivante. Par la suite, les aventures de notre compère et de sa fine équipe continuèrent sur les superbes îles de Corse et de Sardaigne avant de rencontrer encore de nombreuses autres destinations méditerranéennes avec toujours le même credo : mer, soleil et plaisir mécanique !





### TOSCANA CLASSIC 2023

En septembre, ce rallye annuel prendra la direction de la Toscane où les participants pourront (re)découvrir les « Strade bianche », les typiques routes blanches revêtues de gravier, en catégories Touring ou Challenger (régularité) dans un parcours magistral. L'occasion aussi d'expérimenter la Dolce Vita au travers d'arrêts gastronomiques d'exceptions, de visites guidées et d'hôtels confortables. Le tout, à bord d'automobiles d'exception datant de l'avant-guerre jusqu'à 1978.

### 2 GENERATIONS CLASSIC

Avant cela, en août, se déroulera également la huitième édition du rallye « 2 Generations » proposant aux père-fils ou mère-fille de vivre l'expérience unique d'un rallye d'ancienne en famille dans nos Ardennes. De quoi permettre aux parents de transmettre leur passion et aux enfants de s'initier à l'art du rallye de régularité en profitant de cours de navigation. Ce rallye réservé aux voitures anciennes construites entre 1920 et 1978 demeure indubitablement un excellent moyen de se créer de superbes souvenirs familiaux. ■

**D**e geschiedenis van SeaSunRally gaat terug tot eind jaren negentig, toen Pierre Barré regelmatigheidsrally's met oldtimers begon te organiseren. Deze liefhebber van mooie wagens nam vervolgens de

ongeziene beslissing om de eerste 'Transtunesir' te lanceren, een rally dwars door Tunesië. Het succes liet niet op zich wachten en het jaar daarna volgde meteen een tweede editie. Nadien zetten onze vriend en zijn knappe team hun avonturen voort op de schitterende eilanden Corsica en Sardinië, die naderhand werden aangevuld met tal van andere bestemmingen in het Middellandse Zeegebied. Het credo is echter nooit veranderd: zee, zon en rijplezier!

### TOSCANA CLASSIC 2023

In september trekt deze jaarlijkse rally naar Toscane, waar de deelnemers de 'strade bianche', de typische witte grindwegen, kunnen (her)ontdekken aan de hand van magistrale routes in de categorieën Touring en Challenger (regelmatigheid). Ook kunnen ze er La Dolce Vita ervaren dankzij uitzonderlijke gastronomische stops, rondleidingen en comfortabele hotels. De rally wordt gereden met uitzonderlijke wagens uit de vooroorlogse periode tot 1978.

### 2 GENERATIONS CLASSIC

Maar voor het zover is, vindt in augustus de achtste editie van de '2 Generations Rally' plaats, die vader en zoon of moeder en dochter laat genieten van een unieke oldtimerrally in onze Ardennen. Zo kunnen ouders hun passie doorgeven en kunnen kinderen kennismaken met

de kunst van de regelmatigheidsrally's door middel van navigatorcursussen. Deze rally voor oldtimers gebouwd tussen 1920 en 1978 is ongetwijfeld de ideale manier om mooie familieherinneringen te creëren. ■

DEPUIS 26 ANS, LES RALLYES DE SEASUNRALLY ONT EXPLORÉ LES PLUS BELLES RÉGIONS MÉDITERRANÉENNES EN VOITURE ANCIENNE.

EN SEPTEMBRE, LE CAP SERA MIS SUR LA TOSCANE AFIN D'EXPÉRIMENTER LA DOLCE VITA AU TRAVERS D'ARRÊTS GASTRONOMIQUES D'EXCEPTIONS, DE VISITES GUIDÉES ET D'HÔTELS CONFORTABLES.

LE RALLYE « 2 GENERATIONS » PROPOSE AUX PÈRE-FILS OU MÈRE-FILLE DE VIVRE L'EXPÉRIENCE UNIQUE D'UN RALLYE D'ANCIENNES EN FAMILLE DANS NOS ARDENNES.

AL 26 JAAR LANG VERKENNEN DE RALLY'S VAN SEASUNRALLY DE MOOISTE STREKEN ROND DE MIDDELLANDSE ZEE MET OLDTIMERS.

IN SEPTEMBER LIGT DE NADRUUK OP TOSCANE OM LA DOLCE VITA TE ERVAREN DANKZIJ UITZONDERLIJKE GASTRONOMISCHE STOPS, RONDLEIDINGEN EN COMFORTABELE HOTELS.

DE '2 GENERATIONS RALLY' LAAT VADER EN ZOON OF MOEDER EN DOCHTER GENIETEN VAN EEN UNIEKE OLDTIMERRALLY IN ONZE ARDENNEN.

# 911 LIGHTS



TEXTE / TEKST\_ FRÉDÉRIC BRUN  
PHOTOS / FOTOS\_ RÉGIS MATHIEU

POUR FÊTER LES 60 ANS DE LA PORSCHE 911, RÉGIS MATHIEU A MIS EN LUMIÈRE, DANS L'ÉCRIN GRANDIOSE DE SA LUSTRIERIE VAUCLUSIENNE, UN FLORILÈGE DES VERSIONS DE ROUTE OU DE COURSE PARMIS LES PLUS DÉSIRABLES DE LA PLUS PETITE DES GRANDES GT ALLEMANDES.

*Ter gelegenheid van de zestigste verjaardag van de Porsche 911 heeft Régis Mathieu in het grandioze decor van zijn 'Lustrerie' in de Vaucluse een bloemlezing gemaakt van de meest begeerlijke weg- en raceversies van de kleinste van alle grote Duitse GT's.*

Pour les amateurs de la 911, rien que la petite route en lacets qui grimpe jusqu'à la Lustrerie Mathieu est déjà un plaisir. Régis Mathieu en sait quelque chose, il l'emprunte chaque jour pour rallier ses ateliers de Gargas, au cœur du Vaucluse, dans les anfractuosités des contreforts des ocres du Roussillon voisin où lustres historiques, créations contemporaines et bolides vivent en symbiose. Dès le printemps, quand les parfums du Luberon se font plus présents, ou l'été, parfois sous le soleil musclé de ce coin enchanté de la Provence, c'est le plus souvent au volant de son Speedster 356 qu'il se déplace.

Une auto inséparable du maître des lieux et de sa famille. C'est par ce cabriolet un peu délaissé, sauvé de sa retraite américaine alors que Régis et Hélène Mathieu démarraient tout juste leur aventure professionnelle en ressuscitant l'entreprise familiale de luminaires, que leur collection a commencé à se constituer. A son bord, ils n'ont jamais cessé de parcourir l'Europe, tandis que leur société, connue et réputée pour la qualité hors norme des restaurations de lustres anciens, ne cessait de conquérir des clients du monde entier.

A la souple 356 se sont ajoutées au fil des années d'autres références. Tandis que les musées – celui de Stuttgart en tête – lui demandent son exceptionnelle 904 GTS pour des expositions, Régis Mathieu goûte aux charmes de une de ses Coccinelles ou un de ses Combi. La rare version fourgonnette est aux armes de la Lustrerie Mathieu. Parmi ses autos, l'une d'elle a un statut spécial. En apparence, elle semble bien sage, cette 911 bordeaux. Mais, sur la photo imprimée en 1966 pour la brochure de pré-

sentation du modèle 911 S, c'est bien Ferry Porsche en train de prendre la pose, s'appuyant dessus. Création et créateur sont réunis.

Une symbolique qui ne peut que toucher Régis Mathieu, lui-même concepteur de lustres contemporains et inventeur d'une ampoule révolutionnaire remplaçant les chandelles. Souffler les 60 bougies de la 911 lui a semblé une évidence.

Bien sûr, il aurait pu le faire loin des regards. Réunir une poignée de collectionneurs amis pour une virée intime. Ce serait mal connaître le maître des lieux. Depuis des années, il ouvre ses ateliers, les fait visiter, rend compréhensible le savoir-faire de ses artisans, organise des expositions de sa collection de lustres ou de voitures.

*A la souple 356 se sont ajoutées au fil des années d'autres références. Tandis que les musées – celui de Stuttgart en tête – lui demandent son exceptionnelle 904 GTS pour des expositions, Régis Mathieu goûte aux charmes de l'une de ses Coccinelles ou de l'un de ses Combi...*

Dans le cadre spectaculaire de la Lustrerie Mathieu, l'entrepreneur vauclusien a donc choisi de présenter la fine fleur des 911. De toutes les 911.

« Certains amateurs ne jurent que par une génération de 911. Je voulais que chacun d'entre eux trouve ici la plus fantastique de chaque époque » souligne Régis Mathieu.

L'inventaire des 40 voitures présentées donne le vertige : RS 2.7, Turbo, Targa, 930, 959, 934, 935 « Moby Dick », 991 R, mais aussi le prototype de la première 911 R, ou la 996 GT1 des 24 Heures du Mans 1997. Tout y est. Même une CTR « Yellow Bird », la 911 pimentée par le sorcier allemand Ruf.

En surplomb d'une 992 GT3 Cup, un lustre créé par Régis Mathieu fait briller les lettres du mot « LOVE ». C'est une voiture de course et elle est pilotée avec talent sur circuit par Arthur Mathieu.

L'histoire n'est pas prête de s'arrêter. ■

Voor liefhebbers van de 911 is de kleine kronkelweg naar de Lustrerie Mathieu al een genot op zich. Régis Mathieu weet er alles van: hij gebruikt hem elke dag om naar zijn werkplaatsen in Gargas te rijden, in het hart van de Vaucluse, aan de voet van het okergebergte van het naburige Roussillon, waar historische kroonluchters, hedendaagse creaties en racewagens in harmonie leven. In de lente, wanneer de geuren van de Luberon meer aanwezig zijn, of in de zomer, onder de stralende zon van dit betoverend stukje Provence, zit hij het vaakst achter het stuur van zijn 356 Speedster.

Een onafscheidelijke auto voor de eigenaar en zijn gezin. Deze ietwat verwaarloosde cabriolet werd de basis van hun collectie: hij werd gered van zijn Amerikaanse pensioen toen Régis en Hélène Mathieu net aan hun





SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE PRINCE ALBERT II DE MONACO

# TOP MARQUES MONACO™

**SUPERCAR SHOW**  
CLASSIC CARS • HYPERCARS • INNOVATIONS



**7 - 11 JUIN 2023**  
**GRIMALDI FORUM**  
7 JUIN AVANT-PREMIERE | OPENING COCKTAIL  
**SEE IT ! BUY IT !**

LAMBORGHINI MURCIELAGO ROADSTER  
BY BOUTSEN CLASSIC CARS

[www.topmarquesmonaco.com](http://www.topmarquesmonaco.com)

[#topmarquesmonaco](https://twitter.com/topmarquesmonaco)



professionele avontuur begonnen door het verlichtingsbedrijf van de familie nieuw leven in te blazen. Met deze wagen reizen ze heel Europa af, terwijl hun onderneming, bekend en geroemd om de uitstekende kwaliteit van haar restauraties van antieke kroonluchters, klanten over de hele wereld bleef winnen.

De soepele 356 werd in de loop der jaren aangevuld met andere referenties. En wanneer musea – met name dat van Stuttgart – hem om zijn uitzonderlijke 904 GTS vragen voor tentoonstellingen, geniet Régis Mathieu van de charmes van een van zijn Kevers of Combi's. De zeldzame bestelwagenversie draagt het wapenschild van de Lustrerie Mathieu. Een van zijn auto's heeft echter een speciale status. Op het eerste gezicht lijkt deze Bordeauxrode 911 vrij braaf. Maar op de foto die in 1966 voor de presentatiebrochure van de 911 S werd gemaakt, poseert Ferry Porsche in hoogsteigen persoon terwijl hij op de wagen leunt. Schepping en schepper zijn verenigd. Een symboliek waarvoor Régis Mathieu, zelf ontwerper van hedendaagse kroonluchters en uitvinder van een revolutionaire lamp die kaarsen vervangt, natuurlijk

*De soepele 356 werd in de loop der jaren aangevuld met andere referenties. En wanneer musea – met name dat van Stuttgart – hem om zijn uitzonderlijke 904 GTS vragen voor tentoonstellingen, geniet Régis Mathieu van de charmes van een van zijn Kevers of Combi's...*

gevoelig is. De zestig kaarsjes van de 911 uitblazen leek een voor de hand liggende keuze.

Hij had het natuurlijk ook zonder publiek kunnen doen. Of in het bijzijn van een handvol vrienden-verzamelaars tijdens een intiem uitje. Maar dan ken je deze man nog niet. Al jaren stelt hij zijn werkplaatsen open,

geeft hij er rondleidingen, maakt hij de vaardigheden van zijn ambachtslieden inzichtelijk en organiseert hij tentoonstellingen met zijn kroonluchters en auto's. In het spectaculaire kader van de Lustrerie Mathieu, heet de ondernemer uit de Vaucluse ervoor gekozen om de mooiste 911's te presenteren. De mooiste van alle 911's... "Sommige liefhebbers zweren bij één generatie van de 911. Ik wou dat elk van hen hier het meest fantastische exemplaar van elk tijdperk zou vinden," benadrukt Régis Mathieu. De inventaris van de veertig voorgestelde auto's is dan ook adembenemend: RS 2.7, Turbo, Targa, 930, 959, 934, 935 'Moby Dick', 991 R, maar ook het prototype van de eerste 911 R, of de 996 GT1 van de 24 Uren van Le Mans 1997. Alles is er. Zelfs een CTR 'Yellow Bird', de 911 gekruid door de Duitse tovenaars Ruf.

Met uitzicht op een 992 GT3 Cup, laat een door Régis Mathieu ontworpen kroonluchter de letters van het woord 'LOVE' glinsteren. Dit is een racewagen die met talent op het circuit wordt bestuurd door Arthur Mathieu. De geschiedenis herhaalt zich... ■

55

RAIDILLON



22 Years Edition

Swiss Made | Belgian Design | Limited to 22 pieces