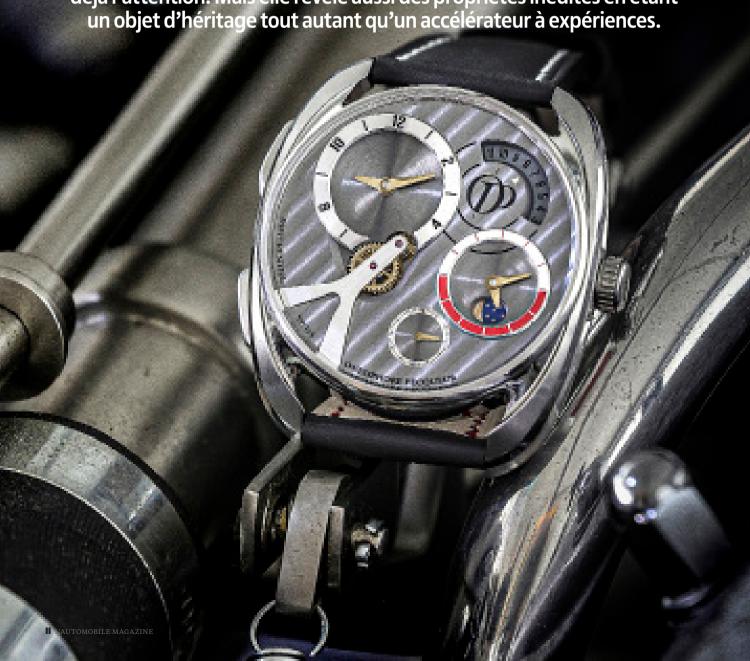


Club Pecqueur Motorists

UN GARDE-TEMPS COMME SÉSAME

Par sa genèse et ses innovations, cette création Pecqueur mérite déjà l'attention. Mais elle révèle aussi des propriétés inédites en étant un objet d'héritage tout autant qu'un accélérateur à expériences.



chacun, il y a des choses qui ne s'achètent pas. Tout simplement parce qu'elles ne sont pas à vendre. Comme séjourner dans un prieuré sauvé de l'abandon par des particuliers. Ou déguster une vendange tardive dont la production est si limitée qu'elle "reste dans la famille". Autant d'opportunités qui ne sont pas discountées sur internet et que seuls un parent ou de solides amitiés savent proposer. Et c'est l'une des ambitions du Club Pecqueur Motorists voulu par Patrick Bornhauser.

u-delà des moyens de

Entrepreneur accompli, l'homme est aussi un passionné d'expériences mécaniques en tout genre. Son activité de distribution des plus grandes marques automobiles – et moto (Ducati, Indian...) – en atteste. Mais pas moins de six participations aux 24 Heures du Mans, dont deux victoires en GTe Am en 2011 et 2012, placent cenatif d'Orléans (Loiret) dans le peloton de tête des gentlemen driver. Et comme son aïeul fut maître-horloger à Saint-Gall, en Suisse, il a toujours eu un regard particulier pour les garde-temps.

La main d'Onésiphore

La découverte des travaux du génie mécanique que fut Onésiphore Pecqueur (lire page IV) a donc fini de convaincre le président de BPM Group qu'une "performance horlogère" serait lesigne de reconnaissance – et deralliement – du club qu'il vient d'inaugurer et qui promet d'élargir les champs du possible aux amoureux d'automobile.

de moto, d'aviation ou de motonautisme. Ainsi, avec une Pecqueur LTM5021 au poignet, sésame à de nouvelles expériences mécaniques, on s'imagine déjà faire un tour dans l'inusable Stampe, manœuvrer un Riva ou se faire expliquer, par ses concepteurs, les secrets d'une Brough Superior. À moins que l'on n'obtienne un coupefile pour cet atelier si prisé qu'il ne prend plus de nouveaux clients.

Car, outre un service de conciergerie haut de gamme, les équipes de Patrick Bornhauser ont prévu la possibilité de configurer des machines – auto et moto – sur mesure, l'accès à des véhicules *off-market* et moult événements associant les différents arts mécaniques, l'idée fondatrice du Club Pecqueur Motorists qui vise l'exclusivité mais également le partage.

Pole position à Monaco

Au-delà de la série inaugurale limitée aux 25 premiers membres, le gardetemps Pecqueur à l'inédite fonction Dual Time à réglage par différentiel célèbrera – via des éditions spéciales – les figures (pionniers, inventeurs, pilotes) et les événements (record, victoire mythique, couronne mondiale) qui ont marqué leur domaine. Autant d'invitations pour les "Pecqueur" à dégourdir les bielles et vilebrequins de leurs machines ainsi qu'à en découvrir d'autres.

C'est Antony Noghès, instigateur du Grand Prix de Monaco dès 1929, qui a les honneurs de la première série "Tribute" proposée: "Ce haut fonctionnaire en charge de la Régie des Tabacs



Un moteur taillé sur mesure

Voulue par le français Patrick Bornhauser. la Pecqueur LTM 5021 est inspirée par l'un des esprits les plus féconds de l'ingénierie tricolore. Et son esthétique a été élaborée par le Design Lab de Stellantis (Peugeot, Citroën, DS...) à Vélizy (Yvelines). Restait à matérialiser ce garde-temps inédit, tâche confiée aux indépendants de Le Temps Manufactures. rompus aux complications horlogères sur mesure avec, à la clé, le premier calibre GMT à différentiel, une exclusivité Pecqueur. Quant à la carrure atypique, elle est l'ouvrage d'ABConcept, fournisseur attitré de la haute horlogerie, tout comme Comblémine SA, qui exécute l'étonnant et fort complexe cadran. Une Pecqueur qui a su convaincre Jean Lassaussois, distributeur parisien reconnu mais d'abord horloger de formation, tout comme son fils, Valentin, qui anime le vaste atelier intégré à leur nouvel écrin multi-labels du 6e arrondissement de Paris.





de Monaco a eu aussi pour mission de faire reconnaître le jeune Automobile Club de la principauté par l'ACF à Paris", révèle son petit-fils Yann-Antony, "essuyant, d'abord, deux refus". Mais l'homme qui avait déjà été partie prenante dans la création du Rallye de Monaco en 1911 ne désarmera pas, définira le tracé qui, à quelques aménagements près, est le même aujourd'hui, puis imposera la première édition du plus sélectif des Grand Prix. En 1934, Antony Noghès sera aussi le "père" du drapeau à damier. Bannière symbolique qui s'est abaissée pour la 80° édition, en mai dernier, devant Max

Verstappen. Un triple champion du monde de F1 qui a qualifié le Grand Prix de Monaco de "match de la Champions League" quand celui qu'il a aussi remporté à Las Vegas "serait une simple rencontre régionale".

Limitée à 80 unités, cette Pecqueur Antony Noghès s'enrichit d'un discret traitement blanc et rouge aux couleurs de la principauté, mais aussi d'un fond saphir qui révèle le calibre manufacture exclusif à Pecqueur. Qu'elle soit technique ou humaine, la performance est décidément bien au rendez-vous pour les motorists du club Pecqueur. /// STÉPHANE MEUNIER

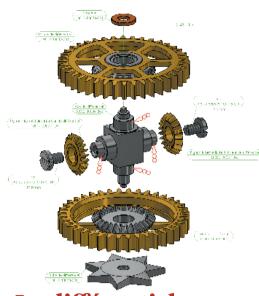
Un QG emblématique

De la place de la Concorde, pour l'Automobile Club de France, à l'Ace Cafe pour les petrolhead londoniens, chaque communauté a son QG. Celui du Club Pecqueur Motorists



se trouve à Verbier, au sein du Chalet d'Adrien, une adresse sélecte du Valais suisse mais empreinte d'une réelle authenticité. D'autant que l'endroit fut choisi par Adrien de Turckheim, industriel et pilote, célèbre pour être l'instigateur à partir de 1897 de la fabrication d'automobiles, sous licence Bollée fils, au sein de l'entreprise ferroviaire de son oncle, Eugène-Dominique de Dietrich. Les deux hommes verront aussi un certain Ettore Bugatti rejoindre leur équipe à partir de l'été 1902. Puis Adrien de devenir administrateur de

Lorraine-Dietrich, la société anonyme dont la famille s'est retirée. Rattrapé par la crise financière des années 1930, le constructeur de Lunéville (Meurthe-et-Moselle) sera nationalisé puis absorbé par Gnome et Rhône (moteur d'avions, moto...), non sans avoir marqué de son empreinte les 24 Heure du Mans. Lorraine Dietrich s'y imposant deux fois (1925 et 1926) juste avant la razzia des Bentley's boys, victorieux de 1927 à 1930.



Le différentiel en héritage

Dès l'été 1960, L'Automobile Magazine réhabilite Onésiphore Pecqueur, ingénieur automobile avant l'heure. De même, "L'A.M." n° 928 rappelle comment, dès 1828, ses brevets pour un "Chariot à vapeur pour routes ordinaires" prévoient déjà nombre de caractéristiques de l'automobile moderne (roue avant indépendantes, direction à crémaillère, etc.) et en particulier un différentiel qu'il décrit comme un "mécanisme qui partage la puissance sur les deux roues arrière sans nuire à leur indépendance". Un principe qu'il a déjà appliqué sur une pendule à deux affichages afin d'indiquer le temps moyen et le temps sidéral. Certains ténors de la haute horlogerie ont, plus récemment, recouru à un différentiel pour assurer la moyenne d'un double échappement (l'organe régulateur) ou optimiser la fonction "Réserve de marche". Mais sur l'exclusif calibre LTM 5021, hommage à Pecqueur, l'atout du différentiel est de préserver la régularité des oscillations du duo balancierspiral, donc la précision de marche quand on manipule, même de facon répétée, la fonction Dual Time, comme doivent le faire ceux qui voyagent souvent ou gèrent des correspondants sous d'autres latitudes. Et cette Pecqueur de mettre en avant son différentiel, à 7 heures, sous un pont évoquant une tour Eiffel, tout en distribuant habilement, via un rare cadran à étages. ses différentes informations (heure locale et distante, fuseau horaire, indicateur jour/nuit et petite seconde à 6 heure). Au final, un moteur à remontage manuel inédit, composé de 257 éléments, cadencé à 28 800 A/h et offrant une confortable autonomie de 60 heures.

www.pecqueurmotorists.com