

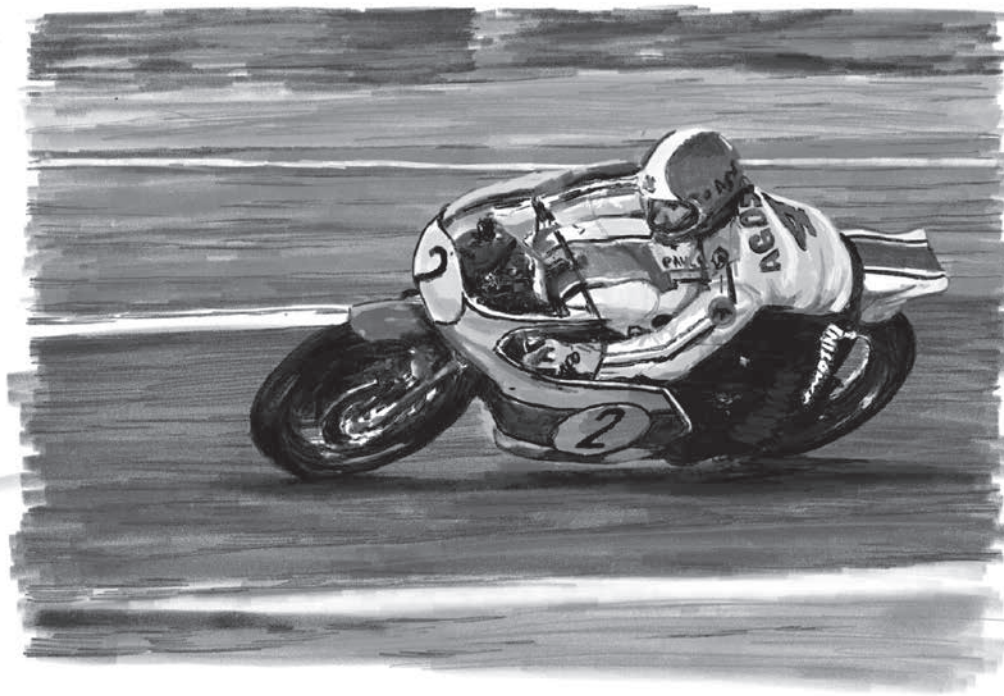
WATCH THE CLUB



GENTLEMAN RACER GIACOMO AGOSTINI

DANS LE CADRE DES ÉVÈNEMENTS AUXQUELS LE CLUB PECQUEUR MOTORISTS CONVIE SES MEMBRES, NOUS AVIONS ASSISTÉ À LA COURSE DE CÔTE HISTORIQUE DE VILLARS-SUR-OLLON EN SUISSE. GIACOMO AGOSTINI, PILOTE MOTO LE PLUS TITRÉ AVEC 15 COURONNES MONDIALES, Y PARTICIPAIT AU GUIDON D'UNE MV AGUSTA. NOUS L'AVIONS RENCONTRÉ ET NOUS ÉTIONS PROMIS DE NOUS REVOIR. DONT ACTE, AINSI FUT FAIT.

THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS RECENTLY INVITED ITS MEMBERS TO THE HISTORIC HILL CLIMB RACE IN VILLARS-SUR-OLLON, SWITZERLAND. THERE WE SAW GIACOMO AGOSTINI, THE RECORD-HOLDING MOTORCYCLE RIDER WITH 15 WORLD TITLES TO HIS NAME, IN ACTION ON AN MV AGUSTA. IT WAS A GREAT PLEASURE TO MEET HIM THERE, AND WE PROMISED WE'D CATCH UP AGAIN OFF THE RACE TRACK – AND SO WE DID.



Nouvelle collection « Tribute to Mike the Bike »

« Lorsque j'ai rejoint l'équipe MV Agusta au début de ma carrière, Mike Hailwood était mon coéquipier. Il avait déjà quatre ans d'expérience au plus haut niveau, ce qui signifie qu'il était pour moi la référence idéale, l'objectif à viser. La première année a été difficile, car il était incroyablement difficile à battre. J'ai beaucoup appris de lui. Mais, quelques victoires contre lui m'ont procuré une sensation très particulière. Je n'oublierai jamais notre face-à-face lors du Tourist Trophy 1967. Il était passé chez Honda, et tout au long de la course, nous nous sommes battus pour la première place. Dans le dernier tour, j'avais sept secondes d'avance sur lui quand ma chaîne s'est cassée. Il a gagné, bien sûr, mais dès qu'il a franchi la ligne d'arrivée, il est venu vers moi et il m'a dit : « Cette victoire est la tienne ; tu es le vrai gagnant. » Il n'était pas obligé de dire cela, ni de m'inviter à la fête qu'il avait organisée le soir. Mais c'était le genre d'homme qu'il était. Mike Hailwood était sans aucun doute le plus gentleman des pilotes de Grands Prix avec lequel j'ai jamais concourru. J'ai un énorme respect pour lui. Son surnom, « Mike the Bike », reflète parfaitement son aura légendaire. C'était un vrai gentleman, à la fois sur le circuit et en dehors. Voilà tout ! »

Préface de la brochure de la nouvelle montre Tribute to Mike the Bike, par Giacomo Agostini.

Pecqueur Motorists : Vous êtes très occupé en ce moment au montage d'un film qui retracera les grands moments de votre carrière, pouvez-vous nous en dire plus sur ce projet ?

Giacomo Agostini : C'est un documentaire d'une heure et demie qui sera diffusé sur SKY TV et dans les salles de cinéma. Nous avons commencé à travailler sur ce projet depuis deux mois et le film sera présenté officiellement en septembre. Il relatera toute l'histoire de ma carrière, du début à la fin.

«When I joined the MV Agusta team at the beginning of my career, Mike Hailwood was my teammate. He already had four years of racing experience at the highest level, which meant he was the ideal benchmark for me to aim for. The first year was challenging, as he was incredibly difficult to beat. However, I learned a great deal from him, and by the second year, when I beat him in a couple of races, it was a very special feeling. I'll never forget our head-to-head at the 1967 TT Race. He'd switched to Honda, and throughout the race we battled it out for first place. On the last lap I was seven seconds ahead of him when my chain broke. He won, of course, but as soon as he crossed the finish line he came over to me and said, "This victory is yours; you're the real winner." He didn't have to say that, just as he didn't have to invite me to the party he threw that very evening. But that's the kind of guy he was. Mike Hailwood was without a doubt the most gentlemanly Grand Prix rider I ever competed with. I have enormous respect for him. His nickname, "Mike the Bike", perfectly captures his legendary status. He was a true gentleman, both on and off the track. That's all there is to say.»

Preface to the brochure for the new Tribute to Mike the Bike watch, by Giacomo Agostini.

Pecqueur Motorists: You're currently very busy with a documentary film that captures the highlights of your career. Can you share a little bit about this project?

Giacomo Agostini: It's a 1.5-hour documentary scheduled to be broadcast on Sky TV and in cinemas. We started working on it two months ago, and the film will be officially launched in September. It follows my entire career, from beginning to end.



PM : MV Agusta est liée à vos principales victoires en Grand Prix, quelles ont été les années et vos victoires les plus importantes au sein de cette écurie ?

GA : Tout est spécial pour moi avec MV Agusta. Chaque victoire était particulière mais il y a trois choses plus marquantes. Tout d'abord, ma toute première victoire en 1962. J'avais acheté une moto à crédit. J'ai gagné cette première course devant de nombreuses motos d'usine. Je courais en privé avec pour mécanicien le boulanger de mon village. C'était fantastique, car je parlais de rien et j'ai décroché cette première victoire et ce premier trophée. Ensuite, le deuxième événement qui m'a marqué est mon premier titre de champion du monde avec MV Agusta. Au début, je courais juste pour participer, puis j'ai gagné une course puis une autre jusqu'à devenir champion du monde. C'est vraiment quelque chose à quoi je ne pensais pas au départ. Pendant deux jours, je n'arrivais pas à réaliser, je n'arrivais pas à y croire. Moi qui venais de Bergame, j'étais champion du monde. Le troisième fait marquant fut lorsque je suis passé de MV Agusta à Yamaha. J'ai gagné deux championnats du monde avec cette marque. J'ai d'ailleurs été le premier pilote à lui donner le titre en 350cc et également en 500cc.

PM : Quelles étaient vos relations avec le Comte Agusta, quel homme était-il ?

GA : C'était un homme passionné mais très dur. Il aimait toujours à faire sentir qu'il était le patron et que j'étais simplement son employé. Il avait cependant pour moi un très grand respect et beaucoup d'estime, et c'était réciproque. Je lui dois beaucoup.

PM : Lorsque vous avez accepté de préfacier la brochure de la montre « Tribute to Mike The Bike » du Club Pecqueur Motorists, vous nous avez dit qu'il était très certainement le plus gentleman des pilotes contre lesquels vous vous êtes battu en course, pouvez-vous nous en dire plus sur sa personnalité ?

GA : Mike Hailwood était un pilote que j'estimais beaucoup. Avant de commencer à courir, j'avais assisté à des courses et l'avais vu gagner sur MV Agusta, il était très impressionnant. Ensuite, quand j'ai rejoint MV Agusta et je suis devenu son coéquipier, il était déjà champion du monde et j'étais très nerveux lors de notre première rencontre. C'était fantastique mais aussi difficile car je me sentais tout petit face à lui. Ensuite, j'ai appris beaucoup de lui car il avait une immense expérience et il y avait une grande complicité entre nous. Tout est devenu plus facile quand j'ai commencé à le battre sur certaines courses. Battre d'autres pilotes était important mais battre un grand champion du calibre de Mike Hailwood était encore plus spécial, car c'était vraiment une référence.

PM : Parlez-nous de votre bataille héroïque avec « Mike the Bike » lors du TT de 1967 sur l'île de Man ?

GA : J'étais en tête de la course et battre Mike Hailwood au Tourist Trophy était vraiment exceptionnel. Malheureusement j'ai cassé ma chaîne dans le tout dernier tour, à 4 ou 5 kilomètres de l'arrivée. J'étais très triste, j'en ai pleuré une grande partie de la soirée. Lorsque je suis allé le voir avant qu'il monte sur le podium pour le féliciter, il m'a dit : « Giacomo, tu as été



PM: MV Agusta was part of your major Grand Prix victories. Which were your most important years and wins with the stable?

GA: Everything about my time with MV Agusta was special for me. Each victory was special, but there were three particularly important events. First: my first ever win in 1962. I bought a bike on credit and I won my first race, beating many factory bikes. I raced for myself. The village baker was my mechanic. It was amazing because I started out with nothing and came away with my first win, my first trophy. The second major event was my first world championship title with MV Agusta. Initially I raced just for the experience of taking part, but then I won a race, then another, until I ended up world champion. I really didn't think it was possible when I started. For two days it just didn't sink in – I couldn't bring myself to believe it. This boy from Bergamo – world champion! The third highlight came when I moved from MV Agusta to Yamaha. I won two world championships with them. I was also the first racer to win the 350cc and 500cc titles for them.

PM: What was your relationship with Count Agusta? What kind of man was he?

GA: He was passionate but very difficult. He always made it clear that he was the boss and I was just one of his employees. Nevertheless, he had the greatest of respect for me, and the feeling was mutual. I owe him a great deal.

PM: When you agreed to write the introduction to the “Tribute to Mike the Bike” watch brochure for the Club Pecqueur Motorists, you said he was probably the most gentlemanly rider you'd ever raced against. Can you tell us more about his personality?

GA: I always thought very highly of Mike Hailwood. Before I started racing myself, I'd been to some races and seen him win on an MV Agusta. He was extremely impressive. When I joined MV Agusta as his teammate he was already world champion, and I was very nervous when I met him for the first time! It was amazing, but also terrifying at the same time, because I felt so small alongside him! But afterwards I learned a lot from him, because he had such a huge amount of experience. We also became very good friends. Things got easier when I started beating him in a few races! Beating other riders was important, but winning against a champion of Mike Hailwood's calibre was even more special, because he was really the one to beat.



fantastique et aujourd'hui, c'est toi le vainqueur ». Je lui ai répondu : « *Oui, mais c'est toi qui gagnes* ». Remporter le Tourist Trophy contre Mike Hailwood n'était pas donné à tout le monde. Malgré mon abandon, cela reste un énorme souvenir car j'étais en tête et j'ai montré ce jour-là que j'étais capable de gagner contre Mike Hailwood sur ce tracé de l'île de Man.

PM : Au sein des motos de Grand Prix actuelles, quelles sont celles qui vous impressionnent le plus ?

GA : Aujourd'hui les motos GP ont beaucoup changé et je trouve qu'elles ont trop d'électronique embarquée. Je n'aime pas ça, j'aime quand les pilotes jouent leur rôle dans la victoire. Aujourd'hui, ce n'est plus pareil car beaucoup de mérite dans la performance des motos revient à l'électronique. Elle prend une trop grande part au pilotage pur. Cela devient comme dans l'aéronautique, mais une moto, ce n'est pas un avion. Je souhaiterais que les motos de course profitent des progrès technologiques mais que la part du pilote reste prépondérante.

PM : En tant que pilote italien, que pensez-vous de la suprématie actuelle des Ducati, comment l'expliquez-vous ?

GA : Je dis « *Bravissimo* », c'est impressionnant ce que réalise Ducati. En tant qu'Italien, je suis très fier qu'une marque italienne gagne avec cette maestria. C'est fantastique qu'une petite usine comme Ducati gagne contre les grandes équipes d'usine que sont Honda et Yamaha, c'est incroyable. Ils ont vraiment beaucoup travaillé chez Ducati pour arriver à instaurer cette suprématie sur la piste. Leur moto est très performante à tous les niveaux, elle est vraiment la plus rapide. Ce qui est d'autant plus impressionnant n'est pas uniquement que Ducati gagne quasiment toutes les courses, mais qu'ils

PM: Tell us about your epic battle with “Mike the Bike” in the 1967 Isle of Man TT Race.

GA: I was leading the race, and the idea of beating Mike Hailwood in the Isle of Man was really something. Unfortunately my chain broke on the last lap, 4 or 5 kilometres from the finish line. I was devastated, I cried all evening. When I went up to congratulate him on the podium he said, “Giacomo, you're fantastic and you're the winner today.” I answered: “Yes, I'm the winner, but you're the one who won!” There are not many people who could have beaten Mike Hailwood in the TT Race. Despite the fact that I didn't finish, it's still a wonderful memory for me, because I led the race. That was the day I showed that I was capable of beating Mike Hailwood on the Isle of Man.

PM: Which of the current crop of Grand Prix bikes are you most impressed by?

GA: GP bikes have changed a great deal. There are too many electronics for my taste. I like it when the rider has a role to play. Today it's not the same, because a lot of the skill in the performance is down to the electronics. It takes too much away from pure racing. It's becoming more like aeronautics. But a motorbike isn't a plane. I'm happy that racing bikes are benefiting from technological progress but the rider should remain the main factor.

PM: As an Italian rider, what do you think of Ducati's current dominance? What do you think is behind it?

GA: I say “Bravissimo!” What Ducati is doing is impressive. As an Italian I'm very proud that an Italian brand is leading with such maestria. It's fantastic that a small team like Ducati can beat big factory teams like Honda and Yamaha. It's incredible. Ducati has worked really hard to achieve supremacy

placent souvent plusieurs motos dans les cinq premières places au classement général. Néanmoins, pour le spectacle, il serait important qu'Aprilia, Yamaha et Honda puissent revenir aux avant-postes.

PM : Dans les rangs des pilotes de MotoGP actuels, quels sont ceux qui vous impressionnent le plus ?

GA : Francesco Bagnaia est un très grand professionnel qui réalise de très belles courses. Avec une moto de l'an passé, Marc Marquez réalise également de grandes performances et Jorge Martin est, lui aussi, un des pilotes les plus rapides.

PM : Quittons le domaine de la moto pour quelques instants, avez-vous déjà piloté une Formule 1 ?

GA : Oui, j'ai couru dans le championnat Aurora British Formula One Championship pendant deux années, en 1979 et 1980. C'était très amusant et j'ai fait cela à la fin de ma carrière de pilote. J'avais envie d'apprendre à conduire une Formule 1 et j'ai participé à plus de 20 courses au volant d'une Williams FW06 avec laquelle j'ai terminé 5^{ème} du championnat en 1980.

PM : Avez-vous eu l'opportunité de rencontrer le Commendatore Enzo Ferrari ?

GA : Oui, lorsqu'il m'a fait essayer une de ses voitures de course. Ce n'était pas une formule 1 mais un « sport proto » que j'ai testé sur la piste de Modène. À cette époque, la Scuderia Ferrari venait essayer ses voitures de course sur ce circuit, où nous testions également nos motos car la piste de Fiorano n'existait pas encore.

PM : Nous vous avons rencontré en Suisse lors de la course de côte historique de Villars-sur-Ollon, prévoyez-vous d'y revenir en 2025 ?

GA : Oui, car c'est une très belle épreuve que j'aime beaucoup. J'ai planifié d'y revenir pour la prochaine édition. L'endroit et le tracé sont sublimes.

on the track. Their bike is a top performer at every level. It's genuinely the fastest. What's even more impressive is not just that Ducati is winning practically every race, but that they often have several of their bikes in the top five. However, for the good of racing it's going to be important for Aprilia, Yamaha and Honda to catch up.

PM: Which of the current MotoGP racers do you rate the most highly?

GA: Francesco Bagnaia is a superb professional who produces some very fine racing. With a bike from last year, Marc Marquez has also performed excellently. Jorge Martin is also a very fast rider.

PM: Let's leave motorbikes for the time being. Have you ever driven a Formula 1 racing car?

GA: Yes, I competed in the Aurora British Formula One Championship for two years, in 1979 and 1980. It was great fun because I did it after my motorcycle racing career was over. I wanted to learn to drive F1, and I took part in more than 20 races behind the wheel of a Williams FW06. I finished 5th in the 1980 championship.

PM: Did you ever get the chance to meet Enzo Ferrari?

GA: Yes, he asked me to try one of his racing cars. It wasn't a Formula 1; it was a sports prototype. I tested it on the Modena track. At that time Scuderia Ferrari would try out its racing cars there, and we also tested our bikes there. The Fiorano track hadn't been built yet.

PM: We met you at the historic Villars-sur-Ollon hill climb race in Switzerland. Are you planning to come back in 2025?

GA: Yes! It's a wonderful event, I like it a lot. I'm planning to return for the next one. The location and the race are stunning.



CARRERA PANAMERICANA 2024

¡MUY CALIENTE!

LA CARRERA PANAMERICANA, L'ÉVÉNEMENT CLUB PECQUEUR MOTORISTS 2024. VIVRE DE L'INTÉRIEUR LA COURSE AUTOMOBILE DES PLUS FURIEUX SUPERLATIFS SUR LES ROUTES DU MEXIQUE, C'EST POSSIBLE AVEC LE CLUB PECQUEUR MOTORISTS. UN RENDEZ-VOUS RÉSERVÉ À QUELQUES PRIVILÉGIÉS, QUI POURRONT SUIVRE EN OCTOBRE LES DEUX DERNIÈRES ÉTAPES DE LA COURSE AVEC LE TEAM VAINQUEUR DE LA DERNIÈRE ÉDITION. ET VIVRE QUELQUES BONUS SUPPLÉMENTAIRES.

CARRERA PANAMERICANA, THE MUY CALIENTE CLUB EVENT FOR 2024! EXPERIENCE FIRST-HAND ONE OF THE WORLD'S MOST GRUELLING AND FIERCELY COMPETITIVE MOTOR RACES, IN MEXICO, WITH THE CLUB PECQUEUR MOTORISTS. A SELECT FEW WILL HAVE THE OPPORTUNITY TO FOLLOW THE FINAL TWO STAGES OF THE CARRERA PANAMERICANA WITH LAST YEAR'S WINNING TEAM. THEY WILL ALSO GET ACCESS TO SOME SPECIAL BONUSES!



Carrera Panamericana, c'est un nom qui évoque la folie automobile des années cinquante. Cinq éditions de cette course de plusieurs milliers de kilomètres, qui traversait le Mexique, eurent lieu entre 1950 et 1954, marquées par autant d'épisodes tragiques que d'exploits glorieux. Ferrari y gagna deux fois, Mercedes y imposa sa 300 SL à portes papillons. Puis, jugée trop dangereuse, la course fut abandonnée jusqu'en 1988. Depuis cette date, des voitures improbables bourrées de chevaux traversent à nouveaux les forêts, les villes et les déserts mexicains, attaquant parfois des cols à 3 500 mètres d'altitude. Le Club Pecqueur Motorists vous propose de vivre quelques jours intenses au cœur de la prochaine édition.

La prochaine édition de la Carrera Panamericana (ou « Pan Am » pour faire court) aura lieu entre le 13 et le 19 octobre. Les concurrents couvriront une distance totale de 3 900 kilomètres sur un tracé pas franchement rectiligne reliant Veracruz, dans le sud du Mexique, à Nuevo Leon, non loin de la frontière texane. Le parcours comptera sept étapes et une soixantaine d'épreuves spéciales, soit plus de 600 kilomètres chronométrés.

Les voitures engagées à la Pan Am doivent rappeler par leurs silhouettes les engins des années 1950, et la plupart des engagés choisissent des Américaines de tourisme relookées au Mexique et shootées aux anabolisants de la NASCAR. Les V8 délivrent jusqu'à 700 chevaux, emmenant les voitures à des pointes de 320 km/h. La plupart des favoris roulent en Studebaker... Au cours des 30 dernières années, seules deux victoires ont échappé aux Stud'!

La course intéresse tout particulièrement les Français, qui semblent adorer y taquiner les pilotes locaux. Pierre de Thoisy y a remporté sept victoires (sur Studebaker) entre 1997 et 2007. Mais on compte aussi, parmi les pilotes vainqueurs, Erik Comas en 2010, ou bien le Suédois Stig Blomqvist en 2009 et le Finlandais Harri Rovanpera en 2010. Donc pas uniquement des Français ou des Mexicains.

C'est avec un autre équipage, lui aussi multiple vainqueur de la Carrera Panamericana, que le Club Pecqueur Motorists vous propose de vous immerger au cœur des deux dernières étapes de l'édition 2024 : Français Hilaire Damiron et son épouse brésilienne Laura Damiron, qui ont remporté l'édition 2023 avec leur démentielle Studebaker El Commander. Grands habitués de l'épreuve, Hilaire et Laura accueilleront les participants et membres du Club Pecqueur Motorists dans leur team.

The name of the Carrera Panamericana evokes the motor racing heyday of the 1950s. Five editions of this multi-thousand-mile race across Mexico took place between 1950 and 1954, marked by both spectacular victories and tragic accidents. Ferrari won twice, and Mercedes established its dominance with the 300 SL with gullwing doors. After that, the race was deemed too dangerous, and was shut down. Until 1988. Since then, the most improbable and overpowered cars have continued to traverse the forests, cities and deserts of Mexico, sometimes cresting mountain passes at an altitude of 3,500 metres. The Club Pecqueur Motorists invites you to immerse yourself in the next edition. Check your calendars! The Club Pecqueur Motorists' programme is scheduled to take place over one week in October 2024. We'll let you know the exact dates very soon.

The Carrera Panamericana (or "Pan Am" for short) runs from 13th to 19th October. The competitors will cover a total distance of 3,900 km, along a somewhat circuitous route between Veracruz in Mexico's south to Nuevo Leon, a stone's throw from the Texas border.

The race will be split into seven stages with around 60 special stages against the clock, totalling 600 km.

The cars that sign up for the Pan Am must stick to a retro 1950s aesthetic. Most entrants choose American touring cars that are refitted in Mexico and souped up with NASCAR-inspired upgrades. Their V8 engines deliver a staggering 700 horsepower, enabling the cars to reach speeds of up to 320 km/h. Intriguingly, Studebakers seem to be the vehicle of choice among the frontrunners. Over the last 30 years, these classic cars have missed out on only two victories.

The race seems to appeal particularly to the French, who appear to enjoy challenging the local drivers. Pierre de Thoisy clinched seven victories (in a Studebaker, of course) between 1997 and 2007. However, the list of winning drivers also includes Erik Comas in 2010, as well as Stig Blomqvist of Sweden in 2009, and Harri Rovanpera of Finland in 2010. So, it's not always a Franco-Mexican duel. The Club invites you to immerse yourself in the final two stages of the 2024 Carrera Panamericana with a veteran Pan Am team. Frenchman Hilaire Damiron and his Brazilian wife, Laura Damiron, are not just familiar with the race - they won the 2023 edition with their incredible Studebaker El Commander. As experienced contenders, Hilaire and Laura are all set to welcome you into their team.

Pour plus d'information sur cet événement / For more information on this event:
www.pecqueurmotorists.com