

Plus elles sont vieilles, plus elles rapportent

Il descend de l'aristocratie italienne. Au lieu d'élever des chevaux, Filippo Pignatti veut démocratiser l'investissement dans des oldtimers. Il a lancé un fonds de placement dédié aux voitures de collection. Un secteur où les prix s'envolent.

DIRK RUSCHMANN

Filippo Pignatti Morano di Custoza: le nom fleure les chevaux de race et la porcelaine antique. L'homme ne déboule cependant pas à cheval mais en Vespa. Il n'habite pas un château en Vénétie mais un modeste appartement dans la vieille ville de Zurich. Reste que Filippo Pignatti entame la discussion à l'italienne: «Et si on commençait par un cappuccino?»

Sa famille est originaire de Modène, vieille aristocratie italienne avec beaucoup de terres. Modène est en Europe du Sud l'épicentre de la haute couture automobile sportive: à deux pas de la ville, de l'autre côté de l'Autostrada del Sole, se trouve Maranello, patrie de Ferrari; direction nord-est, une route secondaire mène à Sant'Agata Bolognese où le constructeur de tracteurs Ferruccio Lamborghini s'érigea en concurrent d'Enzo Ferrari. Dans le temps, les Pignatti possédaient bien sûr aussi de belles voitures. Ils faisaient partie des familles fortunées. «Ma grand-mère était dame d'honneur de la reine Margherita, elle figurait dans le premier cercle de la famille royale.»

L'appartenance de plusieurs Pignatti à l'Ordre de Malte a donné naissance à la devise du Count of Custoza Family Office de Filippo Pignatti:

«Nous ne sommes pas nobles par la naissance mais par les actes.» Le grand-père Lodovico, gentilhomme du Palais, estimait qu'un véritable gentleman ne devait en aucun cas avoir un travail fixe. Seulement, les partages successoraux morcelèrent tant et plus la fortune familiale qu'aujourd'hui, il ne reste pratiquement plus rien, assure Filippo Pignatti, 44 ans.

Le célèbre ténor Luciano Pavarotti acheta l'une des demeures familiales et sa

Les classic cars ne risquent pas de connaître de bulle comme l'immobilier.

veuve l'habite toujours. Un château, lui aussi propriété de la famille, a été acquis par l'ex-président de la Commission de l'UE Romano Prodi.

Le père de Filippo Pignatti avait d'abord étudié la chimie, puis géré les fermes familiales avant de se mettre au service de la diplomatie italienne – ce qui explique que Filippo, cadet de sept enfants, soit né à Johannesburg. L'aîné de la fratrie, Lodovico, est photographe, d'autres sont graphistes ou dans le développement de logiciels. L'unique sœur vit à Vienne.

C'est aussi à Vienne qu'a commencé la carrière de Filippo Pignatti. Après ses premières années en Afrique du Sud, il y a fréquenté l'école.

Au terme de ses études de sciences politiques à la prestigieuse Université de Bologne, il retourna à Vienne pour travailler à l'ONU contre la drogue et le crime. L'excès de bureaucratie l'incita à passer à la banque: d'abord le Crédit Lyonnais à Vienne, puis la petite Alpenbank d'Innsbruck («d'où on est vite en Italie»). Dans cette ville du Tyrol, il lança une filiale de la Deutsche Bank avant d'établir à Zurich une nouvelle succursale pour le compte du réputé gérant de fortune Jens Ehrhardt.

ÉCONOMIE. «Nous nous sommes installés au Limmatquai, se rappelle-t-il. J'ai acheté les premiers meubles chez Ikea et je les montais durant le week-end.»

Filippo Pignatti ne sait en revanche pas monter des voitures. Modène n'a guère déteint sur lui. Ce qui ne l'empêche pas d'être un professionnel des classic cars: il fréquente régulièrement les ventes aux enchères et les événements du milieu. Il s'extasie lui aussi devant les carrosseries opulentes aux courbes audacieuses des décennies passées, comme la Bugatti 57 et l'Alfa Tipo 33 Stradale. Sans se glisser forcément derrière

un vieux volant de bois. Les voitures dépourvues de direction assistée et généralement d'amplificateur de freins sont difficiles à conduire; quand on ne sait pas équilibrer un oldtimer dans un virage ni régler un carburateur, mieux vaut laisser tomber.

Filippo Pignatti ne possède d'ailleurs pas d'ancêtre à quatre roues. Pour gagner les pistes de ski, l'hiver, il roule en jeep. Il n'y a pas que ça qui lui fait dire: «Je ne suis sans doute pas un vrai Italien.» Le football et la politique le laissent également indifférent.

VALEUR. Il explique donc par des raisons purement économiques la création de son Classic Car Fund: l'augmentation de valeur à long terme est impressionnante, le véhicule d'investissement résiste à la crise.

Les voitures acquises par le fonds ne doivent pas vraiment rouler, au maximum 100 km par an, de préférence sur des bandes de roulement dans une halle sécurisée. C'est là qu'elles sont généralement stockées à l'abri des intempéries. Et l'on attend que leur valeur augmente, à l'instar de ces vieilles Bentley des années 1950: la S1 Continental Drophead Coupé de 1956 est passée de 100 000 à plus de 325 000 livres, la R Type Continental Fastback a même augmenté de 350 000 livres, une hausse de plus de 100%, ►

FILIPPO PIGNATTI.

Il est possible d'entrer dans son fonds à partir de 10000 euros, car il dit vouloir «fournir également aux petits investisseurs le moyen d'aborder cette intéressante classe d'actifs».



Quelques exemples de classic cars qui devraient faire le bonheur des investisseurs



BUS VW SAMBA. *Le véhicule par excellence des hippies et des artisans, le bus VW Samba est devenu un objet culte. Son prix peut dépasser les 50000 francs.*



BENTLEY R CONTINENTAL FASTBACK. *Sa forme reste un plaisir pour l'œil. Elle possède même un petit côté futuriste. Certains investisseurs ont fait avec elle une plus-value de quelque 200%.*



BUGATTI BRESCIA. *Cette épave fut repêchée dans le lac Majeur après près d'un siècle sous l'eau. Malgré son état, irréparable, un Néerlandais l'a achetée pour 260500 euros!*

► déduction faite des services, de l'assurance et de l'entretien idoine.

Filippo Pignatti prévoit pour ce fonds un accroissement de valeur annuel de 12%. Des experts indépendants – à qui les assureurs font également confiance – taxent la valeur des voitures tous les six mois. Des prestataires comme Classic Car Tax, fondée par les spécialistes Jochen Strauch et Frank Wilke, fournissent des données précieuses. Les résultats des ventes aux enchères livrent aussi des repères rassemblés dans un catalogue annuel que le « dieu de l'univers des classic cars » (Filippo Pignatti dixit), Adolfo Orsi, met sur pied avec sa société Historica Selecta.

COMMISSIONS. Les initiés savent que seul un cinquième, au maximum, de tous les oldtimers les plus recherchés offerts aux enchères change effectivement de propriétaire. Aux enchères, on rencontre surtout des marchands professionnels et de l'« argent neuf » : banquiers, entrepreneurs, avocats. Et les commissions sont élevées : vendeurs et acquéreurs paient solidaire-

ment jusqu'à 20% de droits sur le prix d'achat.

Les vrais collectionneurs, eux, préfèrent vendre leur trésor entre eux et les prix sont alors souvent plus élevés que dans les enchères. Les amateurs paient des prix de vrais amateurs.

Les vieilles carrosseries rares et précieuses sont un bien de luxe, tout comme les montres, les toiles et les sculptures. Il y a cependant une différence fondamentale : l'offre dans le segment supérieur des trésors très convoités arrive en bout de course. Filippo Pignatti en estime le réservoir à « peut-être 150 pièces », dans l'idéal impeccablement entretenues, à la peinture brillante, aux joints souples, aux pneus à l'état neuf et au moteur complètement révisé.

HISTOIRES. Autre plus-value, le passé du véhicule dans une compétition, si possible vainqueur d'une grande course, d'un ancien propriétaire du genre tête couronnée ou collectionneur célèbre comme le créateur de mode Ralph Lauren.

L'importance de la « story » d'une belle ancêtre s'est véri-

fiée dans le cas de la mise aux enchères d'une Bugatti Brescia 1925 que son dernier propriétaire avait immergée dans le lac Majeur, prétendument pour échapper aux droits de douane. A Ascona, des bruits couraient depuis belle lurette à ce propos. L'épave fut repêchée en 2009 mais plus personne ne la conduira. Cela n'a pas empêché un Néerlandais de se la faire adjuger quelques mois plus tard pour 260 500 euros!

Les prix se ressentent de la demande pour d'authentiques classic cars, qui est plus forte que l'offre. Conduire un oldtimer, ça fait chic. Et aux riches, qui peuvent depuis toujours s'offrir ce plaisir, s'ajoutent en nombre croissant des nouveaux riches, y compris des Russes, Indiens et Asiatiques, qui mettent volontiers la main au portefeuille.

Pour le fonds de Filippo Pignatti, les perspectives sont positives. D'autant plus que les marchés boursiers restent incertains. « Les investisseurs sont nombreux à vouloir sécuriser leurs avoirs par des actifs tangibles », explique le gérant de fonds. Outre des objets de placement tels que

le vin, l'art et l'immobilier qui nécessitent pas mal d'expertise et de frais de gestion, les voitures forment une classe d'actifs jusqu'ici négligée par les professionnels. Par ailleurs, les classic cars ne risquent pas de connaître de bulle comme l'immobilier. Même s'il y a parfois de petits excès, comme actuellement les Jaguar Type E qui sont plutôt surévaluées du fait du 50e anniversaire du modèle, ou les vieilles Mercedes SL.

DIVERSIFICATION. Outre le fonds de Filippo Pignatti, un seul autre est réputé : IGA Automobile, qui a engagé comme ambassadeur Nick Mason, le percussionniste de Pink Floyd, également célèbre collectionneur. Toutefois, ce fonds fonctionne plutôt sur un modèle de private equity : il s'agit de récolter au moins 50 millions de dollars, si possible jusqu'à 150 millions, et l'investissement minimal est d'un demi-million. L'argent doit ensuite rester sept ans dans le fonds.

Le fonds de Filippo Pignatti est lié à une société d'investissement du Liechtenstein. Pour des raisons de coût, le fonds

n'est pas activement proposé en Suisse, même s'il est possible d'en acheter des parts ici. Il est prévu de conserver 30% des avoirs du fonds en liquidités, éventuellement de garder une petite part en actions proches de l'automobile, d'un côté par souci de diversification, pour être toujours prêt à sauter sur une opportunité d'achat; d'un autre côté pour pouvoir rétribuer les investisseurs qui auraient besoin de leur argent et voudraient sortir. Il est possible d'entrer à partir de 10000 euros, car Filippo Pignatti dit vouloir «fournir également aux petits investisseurs le moyen d'aborder cette intéressante classe d'actifs». Il songe en outre à créer un club d'amateurs qui proposerait des événements exclusifs.

Pour ce qui est des frais de maintenance des oldtimers (service, bichonnage, roulage) il compte 5000 euros par an; les voitures sont entretenues

Les carrosseries rares sont un bien de luxe, comme les montres, les toiles et les sculptures.

par des garagistes professionnels et roulent au maximum 50 à 100 km. Même s'il espère un rendement annuel de 12%, il conseille son fonds en tant que diversification. «J'y mettrais au maximum 15 à 20% de mes avoirs.»

Il a engagé Dirk Boll et Peter Blond comme conseillers indépendants. Dirk Boll est l'actuel patron de Christie's (Suisse) et fan de voitures récentes. Peter Blond était responsable du département des oldtimers chez Sotheby's. Filippo Pignatti peut également se considérer comme expert: le *Financial Times* l'a chargé de rédiger le chapitre sur les classic cars dans son guide traitant de l'investissement dans des «biens émotionnels».

CONSEILS. Pour les amateurs d'oldtimers qui préfèrent gérer activement leurs avoirs – mais à qui il manquerait les millions nécessaires pour une Aston Martin DB4, une Ferrari 250 ou une Lamborghini Miura – Filippo Pignatti conseille entre autres la VW Coccinelle,

actuellement très demandée et qui gagne donc en valeur. Deux modèles en particulier: celui à la lunette arrière ovale et celui, encore plus célèbre, à la lunette arrière séparée en deux. D'autres perles sont les exemplaires bien entretenus de Citroën 2CV et de bus VW de type Samba (celui avec huit petites fenêtres dans les arêtes du toit). Ceux qui ont un budget plus conséquent pourront se tourner vers une vieille Porsche 911 ou la limousine Mercedes 600.

Filippo Pignatti reste un homme très simple. Il porte une montre Citizen Eco-Drive à alimentation solaire et il aime déboucher quelques bonnes bouteilles entre amis. Après notre entretien, il remonte sur sa Vespa et pétarade vers un nouveau rendez-vous. ■

Publicité

TENDANCES ÉCO

Du lundi au vendredi à 19h

Toute l'actualité économique de la Suisse romande est sur

yesfm LAUSANNE 95.6 GENEVE 91.8

Regus
Work your way

PME
MAGAZINE