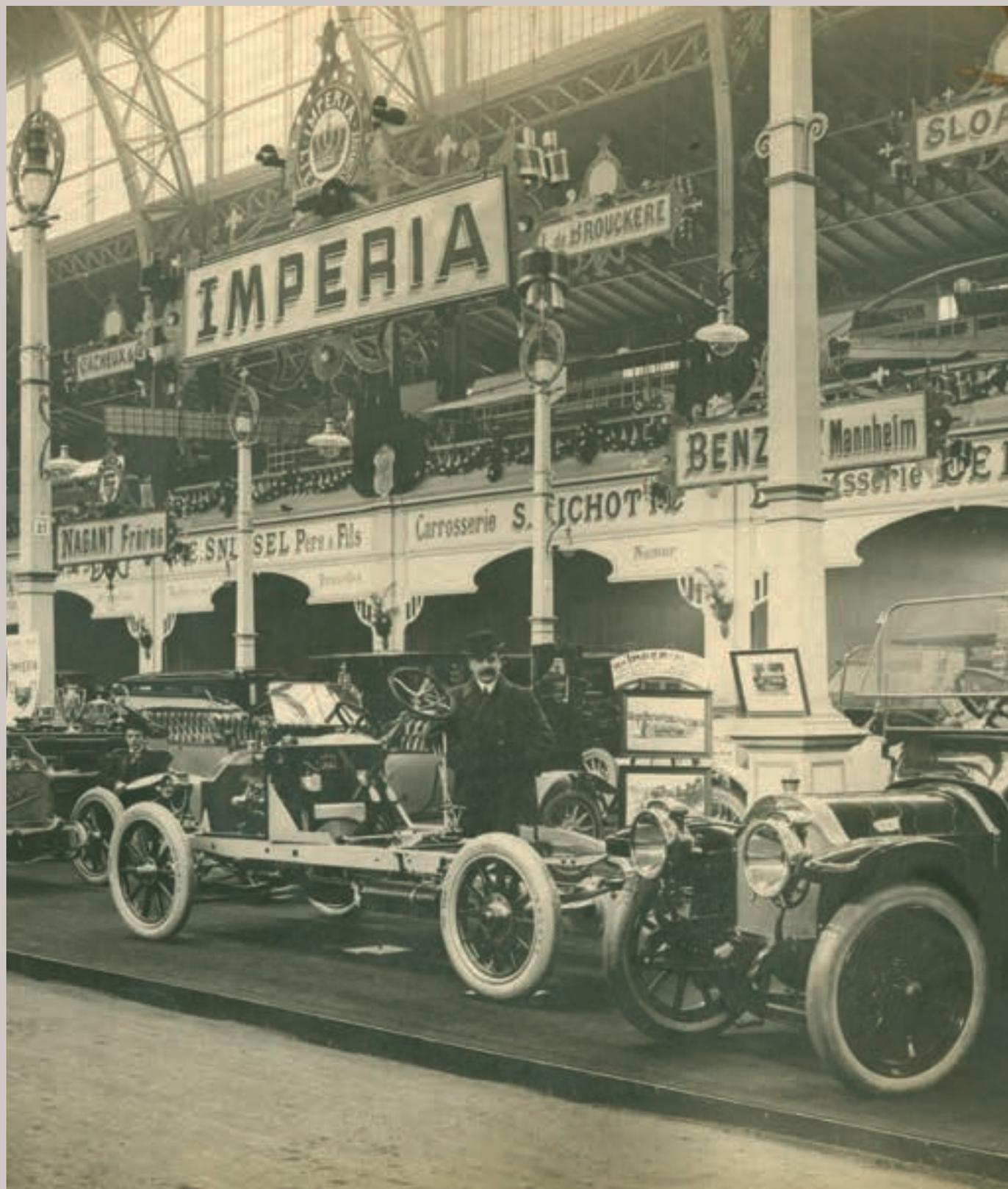




Fsa

HISTORICAR

Edité par la Fondation Belge pour le Patrimoine Automobile et Moto en collaboration avec le RACB Historic Section



Les constructeurs belges: F-K

N°XVIII - OCTOBRE 2008

Marreyt Classics

Het geluk delen zich met de mooiste classics van deze wereld te kunnen omringen.



Vauxhall 30/98 Wensum Tourer - 1924



Bentley 6 1/2 L All Weather Tourer by Corsica - 1927



Lancia Aurelia B24 Spider America - 1955



Aston Martin DB4 GT - 1961

La chance de pouvoir s'entourer des plus belles voitures classiques au monde.

HOME

Tel : +32 2 582 59 28
Fax : +32 2 582 71 53



Twin Cam

Kennis en ervaring om deze droomwagens tot een prachtstaat te restaureren en te handhaven.



Invicta Type S Low Chassis by Corsica - 1933



Alvis Speed 20 Vanden Plas Tourer "Peking to Paris" - 1934



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Aston Martin DB6 Coupé - 1968

La connaissance et l'expérience pour amener nos voitures de rêves au top niveau et les y maintenir.

SHOWROOM & WORKSHOP

Tel : +32 53 63 12 33
Fax : +32 53 63 29 33

HISTORICAR

Editorial



Fsa

Historicar est une publication éditée avec le soutien du Royal Automobile Club Belgium Historic Section et le Fonds Belge pour le Patrimoine Auto-Moto (FSA).

Rédacteur en chef:

Leo Van Hoorick
Kerkstraat, 55 - 1701 Itterbeek

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Avenue G. Macau, 8 - 1050 Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

Daniël Absil - Philippe Casse - Lies De Mol -
Jacques Deneef - Jacques & Yvette Kupélian -
Bart Lenaerts - Jan Van Hoorick -
Leo Van Hoorick - Steven Wilsens -
Laurent Zilli

Historicar est notamment soutenu par:

R.V.C.C.B.
Belgian Triumph Club
British Classics & Rover Club Belgium
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
Brussels Classic Car Club
A Merry Car Club
Amicale Studebaker
Rolls Royce Enthusiasts' Club
Belgium-Luxembourg
Club des Anciennes Citroën
Morgan Owners Club
Lancia Club Belgio
Club Team Lotus
MG Car Club Belgium
Belgian Mercedes Club
Kever Cabrio Club
Historical Vehicle Club
Spa Historic Racing Team
Belgian Vehicle Heritage
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Jaguar Drivers Club
DKW - Auto-Union Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Auto Retro Club du Brabant
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Retromobile Club Spa
Belgian Skoda Drivers Club

Les articles n'engagent que leurs auteurs.
Droits de reproduction réservés pour tous
medias y compris internet.

Maison d'édition:

S.A. Draaiboornken
Kerkstraat 55, B-1701 Itterbeek
TVA : BE0414-830-002

Paul Frère:

Deux tiers de siècle au service de l'Automobile!

Passionné d'automobiles, analyste d'exception de tout ce qui avait des roues et un moteur, pilote de grand talent mais néanmoins amateur dans le plus noble sens du terme, cet ingénieur commercial aura marqué au moins 3 générations. En nous quittant le 23 février dernier à plus de 91 ans, Paul Frère laisse un vide immense et nous lègue un formidable héritage.

Une bonne vingtaine de livres et des milliers d'articles écrits en quatre langues et publiés sans doute dans des dizaines d'autres nous ont appris à regarder l'Automobile avec plus d'intelligence, à en comprendre les finalités techniques et plus encore à en choisir la marque, le modèle et la version avec plus de pertinence.

Avec sa gentillesse exemplaire et une douceur quasi irrésistible, Paul Frère nous a pris par la main, nous les passionnés de voitures, et il nous a appris à nous poser sans cesse les questions du « pourquoi » l'Automobile est conçue comme elle l'est, du « comment » elle fonctionne et du « vers où » elle va. En cela, des millions de lecteurs lui doivent d'avoir été et d'être encore plus heureux de leur choix en plus de leur avoir transmis sa passion de l'efficacité et du progrès en automobile.

Quelques marques et non des moindres l'avait bien compris et ont eu la bonne fortune de s'adjoindre ses services dans la recherche et la mise au point de nombreux modèles. Par la pertinence et l'originalité de son approche, il a vraiment marqué son temps en servant la destinée de l'Automobile.

Pragmatique et peu enclin à succomber à l'émotion de la subjectivité, il s'est vu confier des volants de toute première valeur par des patrons d'écurie les plus exigeants, même à l'improviste comme celui d'une Ferrari F1 au Grand Prix de Belgique de 1956 qu'il mènera à la 2ème place au général. Et on se souviendra pour toujours de ce tour éblouissant au volant d'une Audi R8 qu'il découvrirait à l'instant et qui lui aurait valu une place en milieu de grille des 24 Heures du Mans ... à 86 ans !

Puissent son élégance, sa douceur et sa modestie servir d'exemple à tous ceux qui croient, comme lui, que le journalisme automobile est avant tout l'art de transmettre des impressions au service de la qualité et de l'efficacité pour le plus grand bonheur, la sécurité, l'économie et le plaisir de conduire des automobilistes.

Respecté par les plus grands, interlocuteur privilégié des plus brillants ingénieurs, il n'en était pas moins toujours à l'écoute des plus humbles et sa patience infinie dans les explications sobres et lumineuses des réponses qu'il donnait à leur question laissera à jamais de merveilleux souvenirs à ceux qui les lui ont posées.

Dans un dernier geste au service de l'Automobile peu de jours avant de nous quitter, il confia ses archives professionnelles à la FSA - Fondation pour le Patrimoine Automobile et Moto - afin qu'elles y soient mises au service de tous.

Pour tout cela et bien d'autres choses encore, merci Monsieur Frère.

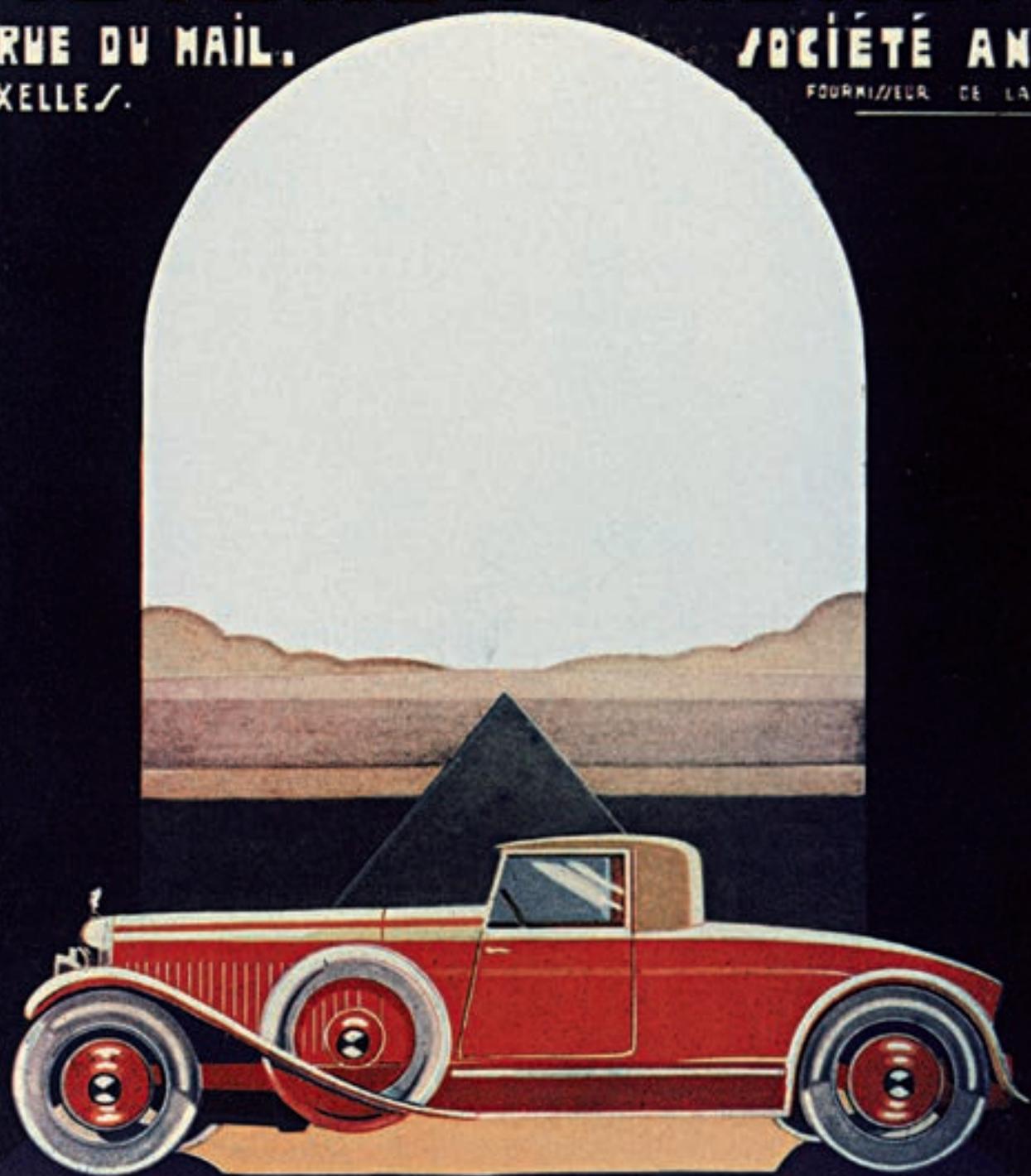
Philippe Casse

ANC. ET AB.

DIETEREN FRERES.

50 RUE DU MAIL.
BRUXELLE/.

SOCIÉTÉ ANO^{ME}
FOURNISSEUR DE LA COUR.



CARROSSERIE DE GRAND LUXE .

Salon de l'Automobile Bruxelles, stands B.65 et 66.
Les voitures WEYMANN sont exposées au stand F. 131.

Sommaire

6 Les constructeurs belges

- 6-17** F.A.B. – Frenay
17-20 Germain – Gysellinck
22-23 Hermes – Houget
23-30 Imperia
30-33 Janssens – Juwel
33-34 Kahn – Koppel

35 Belle Réussite: Aston Martin DBS

39 Mercedes 300 SL: Oben Ohne!

43 Villa d'Este

46 Circuit des Ardennes 2008

48 La Ford T fête ses 100 ans

49 Les pages FSA:

Le piéton

Liste des annonceurs

- 2** *Marreyt Classics*
3 *D'Ieteren*
9 *MW Automotive*
15 *Febiac*
21 *Ogilvy*
29 *Total*
45 *Geert Soomers*
51 *Lexus*
52 *Mercedes*

La couverture:

Stand Imperia au Salon de l'Auto de Bruxelles en 1910.

Ce salon était hébergé dans ce qui est le hall actuel d'Autoworld.

C'est probablement Adrien G. Piedboeuf, fondateur d'Imperia, qui pose au centre de son stand.

Imperia est l'une des rares marques belges à être restée en exploitation après la IIIème Guerre.



Les constructeurs belges

Les sources

Les éditions de *Historicar* consacrées à la nomenclature des véhicules belges sont réalisées grâce à une collaboration multiple.

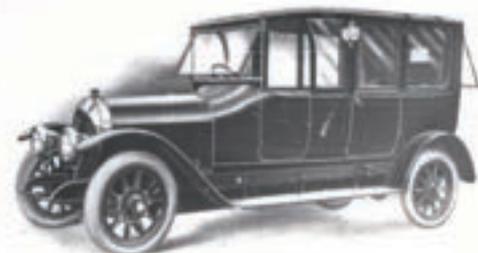
Nous remercions en particulier :

- Yvette et Jacques Kupelian pour leur travail de base essentiel et l'iconographie
- Daniel Absil (histoire abrégé publié par le Royal Veteran Car Club Belgium)
- Steven Wilsens pour ses dessins et commentaires originaux
- Philippe Casse et Leo Van Hoorick qui ont coordonné le tout.

F.A.B.

Fabrique d'Automobile Belge 1912-1914 Bruxelles (Schaerbeek), rue Destouvelles

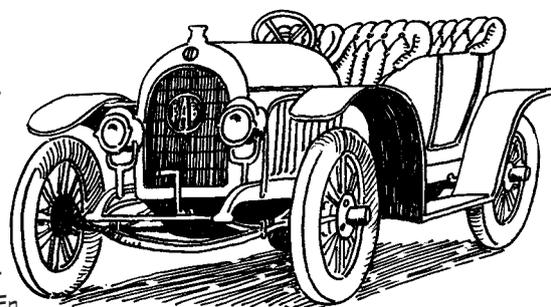
C'est dans les installations rachetées à l'ancienne firme VIVINUS à SCHAERBEEK (Bruxelles) que la F.A.B. entama dès 1912 sa production. Elle présente deux modèles la



F.A.B. 20/28 CV, type B, 1913.

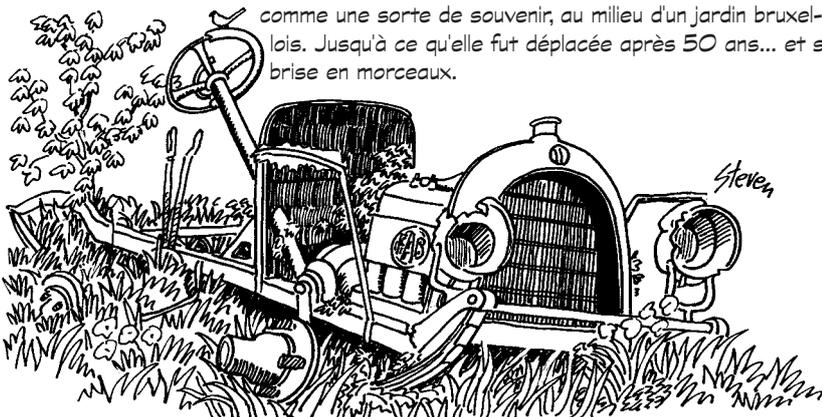
F.A.B.

Avant la Première Guerre Mondiale, les environs de la rue du Progrès à Bruxelles étaient connus pour leurs entreprises. C'est là qu'était installée la Maison Vivinus. En



1912, la "Fabrique Automobile Belge" reprit les ateliers de Vivinus. F.A.B. construisait des châssis équipés au choix d'un petit ou d'un gros 4 cylindres. Dans le blason de la grille de radiateur, trônaient nos trois couleurs. Avec au volant un Coosemans qui ne se défaisait jamais de sa pipe, les F.A.B. se sont illustrées dans de nombreuses compétitions. A cette époque, une moyenne de 80 km/h était une preuve de bravoure. La Première Guerre mondiale mit une fin abrupte à la production F.A.B. Un exemplaire a démontré l'impeccable qualité de la marque et avait bravé

l'épreuve du temps: une F.A.B. avait en effet demeuré comme une sorte de souvenir, au milieu d'un jardin bruxellois. Jusqu'à ce qu'elle fut déplacée après 50 ans... et se brise en morceaux.



12/16 cv type C (75 x 120) de 2 litres de cylindres et la 20/28 cv type B (90 x 140) de 3 112 litres de cylindrée.

Les moteurs étaient des quatre cylindres monobloc à soupapes latérales, allumage par magnéto haute tension Bosch, carburateur Zénith, boîte 4 vitesses et freins agissant sur les roues arrière et sur la transmission.

F.A.B. fut un des premiers constructeurs à livrer à sa clientèle tous ses châssis avec des roues amovibles.

La guerre mit prématurément fin au développement de cette marque prometteuse.

Des 1912, la F.A.B. s'intéressa à la compétition, participant en Belgique à la "Coupe de Liedekerke" que COOSEMANS remporta à 80 km/h

de moyenne, mais aussi à l'étranger (épreuves de la Flèche, Tours, Laval en France ainsi qu'à Stockholm).

En 1913 et 1914 elle participa au

Meeting d'OSTENDE, au Rallye d'OSTENDE ainsi qu'au Meeting de NAMUR, où le pilote de MAN approcha les 90 km/h.

F.D. 1922-1925

Bruggsesteenweg, 1-5 à ROULERS

Mécanicien et constructeur de bicyclettes de marques WONDER et HIRONDELLES, Florent DE PUYDT entreprit la construction automobile en 1922, utilisant des moteurs français RUBY ou C.I.M.E.

Au Salon de BRUXELLES de décembre 1923, trois modèles furent présentés

- le 7 cv quatre cylindres à culbuteurs (62 x 91) freinage sur les roues arrières;

- le 9 cv quatre cylindres à arbre à cames en tête (68 x 103) d'origine C.I.M.E.;

- le 11 cv deux litres à culbuteurs (74 x 116) de marque Altos (les 9 cv et 1 1 cv étaient équipés de freins sur les quatre roues).

F. DE PUYDT fabriquait aussi des voitures en France (à COLOMBES près de PARIS). FD. participa en 1924 à quelques épreuves sportives, dont le Tour de France, où DESPREZ termina un parcours de 3.750 km sans pénalisation, obtenant une médaille d'or.

Les dernières FD. furent construites en 1925.

FEYENS François 1936-1939

Avenue des Nénuphars, 18 à AUDERGHEM (Bruxelles)

Ingénieur, François FEYENS était l'un des spécialistes les plus avertis en Belgique en matière d'alimentation des moteurs au gasoil, mazout, fuel-oil et apparentés. Il possédait un atelier remarquablement outillé.

Au début des années trente, François FEYENS était agent pour les moteurs français PEUGEOT-CLM construits sous licence allemande JUNKERS-DIESEL.

Entre 1936 et 1939, il construit quelques petits véhicules à moteur diesel monocylindrique de 565 cc développant 1,5 cv (puissance spécifique obtenue entre 3000 et 3200 t./min. ce qui pour l'époque était un régime relativement élevé pour un moteur à gasoil monocylindrique), une mécanique qui permettait une vitesse maximum de 60 km/h consommait 4 litres d'huile lourde aux 100

km et était conçue plutôt pour un usage industriel que touristique.

Cette curieuse petite voiture comportait un châssis composé de deux longerons principaux en tube d'acier de section ovale, d'un croisillon central et d'entretoises tubulaires. Le châssis avec ses attaches de ressorts et les supports de caisse ne pesait que 45 kg, donnant au véhicule un poids en ordre de marche de 300 kg et une charge totale de 600 kg.

D'une longueur de 2 m 45 avec 1 m 50 de voie, cette construction laissait un espace disponible pour la carrosserie en porte à faux de 1 m 60.

Les événements de la Seconde Guerre mondiale allaient mettre fin prématurément au développement de cet intéressant véhicule.

FEYENS T. 1898

Avenue de Cortenberg, 32 - BRUXELLES

T FEYENS aurait fabriqué quelques voiturettes en 1898.

F.F. 1924

Avenue de Schaerbeek, 150 - VILVORDE

Des automobiles F.F. furent exposées au Salon de BRUXELLES en décembre 1924.

F.I.F. - 1909-1914

Chaussée St-Pierre, 211-213 - ETTERBEEK (Bruxelles)

La marque F.I.F fut fondée par un industriel d'origine luxembourgeoise Félix HECK. Le type 10/12 de 1909 était une robuste petite voiture de tourisme à moteur quatre cylindres (65 x 120).

En 1911 seront construits les types 12/14 (75 x 120) et 15/18 (75 x 150) dont les châssis étaient d'un prix modéré de 5.000 et 5,500 francs.

Trois modèles seront produits en 1912:

la voiturette 8-10 HP à moteur quatre cylindres (65 x 110) sans doute de marque FONDU;

la voiture légère 12-14 ou 15 HP à moteur 75 x 120; la 18 HP de 85 x 130, tous les modèles à moteur monobloc et allumage par magneto haute tension BOSCH. Une nouvelle gamme sortit en 1913: la 7/12 (60 x

100) et la 8/16 (70 x 120) toutes avec boîte trois vitesses, et radiateur en coupe-vent étroit et profilée.

La fabrication ne sera pas reprise après l'Armistice.

On verra quelques F.I.F en course, mais sans grand succès; - en 1909 au "Grand Prix des Voiturettes" et au "Circuit de BOULOGNE" - en 1911 à la "Coupe des voitures légères" en France et au "Meeting d'OSTENDE" ou une 4 cylindres de 2.950 cc (85 x 130) à culbuteurs se distingua; - en 1913 au "Grand Prix des Cyclecars" en France avec un modèle 7/12 spécialement préparé.

Au début des années 1920, Félix HECK s'installera rue des Coteaux, 129 à SCHAERBEEK où il carrossait des modèles FORD T sous le nom de "Lux-Sport".

FLAID - 1920

Atelier DEPIREUX à LIEGE

La Flaid apparue en 1920 était une voiture légère construite aux Ateliers DEPIREUX à LIEGE.

Voiture classique mue par un moteur

quatre cylindres (59 x 100) de 1095 cc de 10/12 cv, elle était destinée au marche anglais.

FLANDRIA - Ateliers CLAEYS - 1955

ZEDELGEM

En 1955, les Ateliers CLAEYS produisirent un prototype de voiturette

équipée d'un moteur de motocyclette monté à l'arrière.

F.N. - Fabrique Nationale d'armes de guerre

Automobiles 1899-1935

Motocyclettes 1962

Poids lourds 1970

1. Des origines de la firme à la Première Guerre mondiale - les débuts de l'entreprise.

C'est le 3 juillet 1889 que fut fondée à LIEGE la "Fabrique Nationale

d'armes de guerre" dont le sort sera lié dès 1896 au puissant groupe allemand Ludwig LOEWE & Cie, spécialisé dans le domaine des armes portatives et de leurs munitions. La F.N. cherchera à diversifier ses pro-



MW-AUTOMOTIVE

Premium Automotive Services



Vous êtes à la recherche du moyen de transport idéal pour votre voiture de collection?

MW-Automotive vous offre la meilleure solution. Une de nos activités est le transport exclusif de voitures de prestige. Notre semi-remorque

fermée peut assurer le transport de voitures de tous les types. Voitures de prestige, oldtimers, voitures de course et prototypes sont transportés 'à la carte' dans l'Europe entière.

C'est vous, le client, qui décidez où et quand le véhicule doit être enlevé. Selon vos exigences, les voitures sont livrées à votre hôtel, sur un circuit ou un événement.



Notre camion est protégé électroniquement et équipé d'un système de localisation par satellite track & trace. Nous transportons dans l'Europe entière, Royaume-Uni inclus.



En plus de l'enlèvement et de la livraison de votre véhicule, nous pouvons nous occuper de toutes les formalités nécessaires si vous le désirez.

Nous vous garantissons une discrétion totale!

Si vous souhaitez de plus amples informations, n'hésitez pas à nous contacter.



MW-Automotive
Liezebeekwijk 33 • B-1540 Herne

gsm kurt: 0475 380 210
gsm jurgen: 0474 794 225
fax: 02 532 37 14

kurt@mw-automotive.be
jurgen@mw-automotive.be
www.mw-automotive.be



F.N. 1 1/4 CV, 1901.

ductions vers des domaines moins dépendants. Le premier produit fut la bicyclette dont la construction sera entamée en avril 1896 (elle se poursuivra jusqu'en 1926).

En mai 1898, la F.N. mettra au point un modèle de bicyclettes sans chaîne de transmission, le velo acatène.

Dès 1897, la F.N. qui pense à l'automobile achète un quadricycle français pour le faire étudier par ses ingénieurs et, à défaut d'en obtenir la licence de fabrication, décide de construire elle-même un prototype de voiturette.

Avec le concours de J. de COSMO - mécanicien italien engagé par la F.N. en janvier 1899 et qui avait auparavant travaillé dans plusieurs usines européennes - la F.N. met au point un premier prototype dont elle décide la mise en fabrication d'une série de 100 exemplaires en 1900.

Ces voiturettes possédaient un moteur deux cylindres (75 x 90) de 800 cc à soupapes latérales placé transversalement, allumage par bobine et trembleur, graissage par barbotage, refroidissement par eau par pompe, changement de vitesse par courroies avec deux vitesses et marche arrière, et transmission par courroie et secondaire par chaîne.

Ce modèle qui pouvait être équipé de différents types de carrosseries, remporta un tel succès - dont trois grands prix à l'exposition Universelle de PARIS de 1900 - que sa construc-

F.N. 8/12 CV, 1909.



tion se poursuivra en 1901 et 1902, avec une production totale de 280 unités. J. de COSMO quittera la F.N. en 1903 pour créer sa propre firme.

La F.N. envisagera à cette époque la construction de véhicules électriques: ainsi parle-t-on de la présence d'une F.N. électrique à un défilé à SPA en juillet 1899 (sans doute une Columbia d'origine américaine) mais aussi de la construction en 1901 d'une grosse voiture pétro-électrique de 100 cv avec l'aide de Camille JENATZY pour compte du baron Pierre de CATERS.

En 1902, une voiture de 14 cv, ou plus exactement un châssis-car avec transmission à cardan sera présenté au salon de PARIS.

C'est à cette époque que commence pour la F.N. la production de motocyclettes, des monocylindriques à partir de décembre 1901, puis à quatre cylindres des 1905. Le succès sera tel que la firme liégeoise mettra en veilleuse sa production automobile qui ne reprendra réellement qu'en 1906, époque où la F.N. crée sa propre fonderie, ce qui la rend alors autonome dans la majeure partie de ses fabrications. Dans l'intervalle, la F.N. passe un accord en 1902 avec DE DION BOUTON afin de vendre ses voitures en Belgique puis, en 1905 avec l'industriel liégeois Albert ROLLAND de la société LA LOCOMOTRICE qui possédait la licence de construction de la ROCHET-SCHNEIDER fabriquée en sous-traitance chez NAGANT. Albert ROLLAND céda sa licence à la F.N. dont il devient l'agent pour la région liégeoise.

C'est ainsi qu'en 1906 la F.N. reprend la construction automobile en produisant une ROCHET-SCHNEIDER Belge (RSB) ou F.N. "6900" équipée du radiateur typique de la marque lyonnaise, d'un moteur quatre cylindres jumelés de 30/40 cv, allumage par magnéto haute tension et transmission par chaînes.

Constamment améliorée jusqu'en 1913, la F.N. 6900 dont la production totale sera de 125 exemplaires, connaîtra des acquéreurs prestigieux tels le SHAH de PERSE, le KRONPRINZ d'Allemagne et le ROI

Pierre de SERBIE.

Mais des modèles s'adressant à une clientèle moins fortunée verront également le jour durant cette période, ainsi:

- en 1906 la quatre cylindres "type 2000" puis les 2000 A et 2100 munies d'un carburateur à boisseau;

- en 1908 la "type 1400", de 8/10 cv qui innove par un changement de l'alésage permettant une plus grande course du piston, suivie des 1500 et 1560;

- en 1911 la F.N. "type 1600" pour laquelle fut mis au point un dispositif de suspension par jumelles encore utilisé;

- en 1913 deux modèles de voitures moyennes "type 2400" caractérisée par un moteur de quatre cylindres en un seul bloc, un embrayage à disques métalliques renforcés et un cardan à dés;

- et fin 1913, présentée au salon de PARIS où 300 voitures de ce type seront vendues, la F.N. "type 1250" à moteur 4 cylindres (60 x 110) et embrayage à cône cuir, sans doute la première des petites voitures très caractéristique par sa forme "en canot". Le véhicule, contrairement à ce qui se passait généralement alors, était livré équipé d'une carrosserie découverte, en bois, fabriquée à LYON.

La F.N. qui avait construit en 1912 un nouveau hall de 8.500 m² pour y reloger son département automobile était devenue une des firmes automobiles les plus modernes d'Europe et sans doute la plus prospère de Belgique avec un total de 3.600 voitures livrées avant 1914 dont un grand nombre destiné à l'Angleterre, la France, l'Allemagne et la Hollande.

L'invasion allemande donnera un coup d'arrêt à cette expansion par la réquisition des usines, des pièces d'armes et du matériel, les troupes d'occupation y installant un important service de réparations des camions de l'armée allemande.

La Direction de la F.N. et un certain nombre de travailleurs se replieront en France, à SAINT-ETIENNE, où une nouvelle usine d'armement sera

créée pour soutenir l'effort de guerre allié.

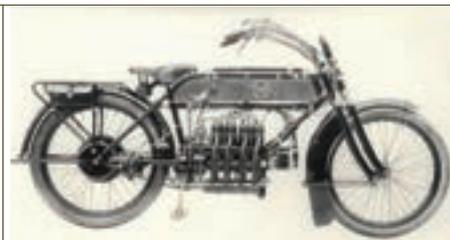
Aucun véhicule ne sera produit durant la guerre 1914-1918.

Lors de l'Armistice de 1918, l'usine sera mise sous séquestre.

Une fois dégagée du groupe allemand LOEWE en 1919 par l'entrée de l'Union Financière et Industrielle Liégeoise dépendant de la Banque de la Société Générale, elle reprendra ses activités mais, bon nombre de machines ayant été enlevées par les Allemands avant leur départ, le redémarrage de l'entreprise n'en fut que plus laborieux.

2. L'entre-deux guerres - expansion et fermeture de son secteur automobile.

Bénéficiant de la législation sur la réparation des dommages de guerre, et d'avances considérables consenties par la S.N.C.I., la F.N. en profita pour moderniser ses équipements et, en particulier, ceux du département



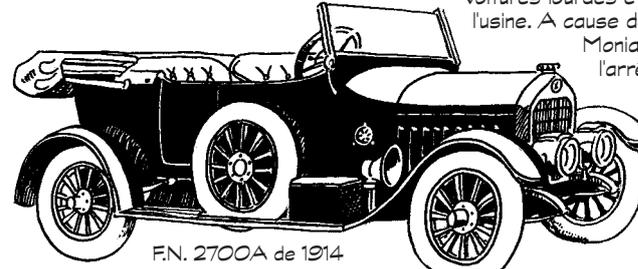
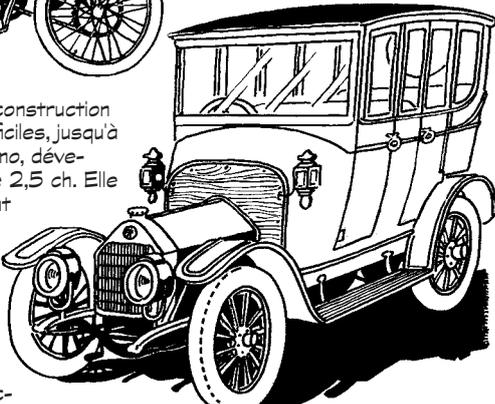
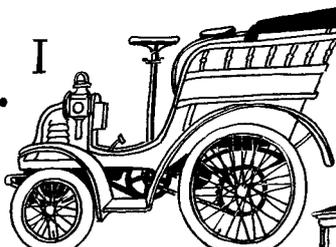
La fameuse F.N. 4 cylindres, 1911.



F.N. Tonneau, 1901, exposée à Autoworld.

F.N. I

La "Fabrique Nationale d'Armes de Guerre" de Herstal était connue pour la construction d'armement mais s'essaya dès 1898 à la construction d'automobiles. Les débuts furent difficiles, jusqu'à ce qu'un ingénieur italien, J. De Cosmo, développe en 1899 une petite voiture de 2,5 ch. Elle fut suivie d'un modèle de 3,5 ch, dont cent exemplaires furent vendus en 1900. Leurs cycles et leurs motos rencontraient eux aussi un joli succès. En compétition, la F.N. était moins chanceuse mais cela allait changer plus tard. En 1901, La F.N. construisit plusieurs lourdes voitures à moteur mixte pétrole-électrique selon l'exemple de Camille Jenatzy. A cette époque, la compagnie construisait aussi sous licence des châssis des français De Dion-Bouton et Rochet-Schneider. Après cette riche expérience, arrivèrent les modèles "maison", équipées du fameux radiateur F.N. portant le blason aux pédales et fusil entrecroisées. En 1914, quelques 3.600 voitures lourdes et légères sortirent de l'usine. A cause de la Première Guerre Mondiale, la production fut à l'arrêt jusqu'en 1920.



F.N. 2700A de 1914

Steven



Moto F.N. M-60, 350 cc, 1924.

des véhicules à moteurs sur lequel elle comptait pour prendre la relève des fabrications militaires que la nouvelle conjoncture internationale semblait "condamner à un déclin irrémédiable".

A la tête de l'entreprise, nous trouvons les grands noms de la finance belge tels que J. JADOT auquel succédera en 1932 Alexandre GALOPIN, jusqu'en 1944 lorsqu'il fut assassiné par des collaborateurs à la solde de l'occupant.

Tous deux furent également gouverneurs de la Société Générale de Belgique. Quant à la Direction générale, elle avait été confiée à Gustave JOASSART dès 1923. Les véhicules automobiles F.N., dont la production reprendra en 1920 ainsi que les motocyclettes dont la construction redémarrera la première, rencontrent un incontestable succès commercial à l'inverse des bicyclettes et de leurs accessoires dont la fabrication fut abandonnée en 1926.

Outre le châssis et le moteur, la

société fabriquait désormais la carrosserie des voitures, laquelle était façonnée dans un atelier situé rue du Vieux Mayeur à LIEGE.

Devant pareil développement du secteur des véhicules à moteurs, la société fit ériger sur un terrain nommé "Prê-Madame" et situé au nord-est des installations primitives, une usine nouvelle où cette fabrication y compris les opérations de carrosserie seront désormais concentrés.

Les travaux commencèrent en 1928 et s'achevèrent durant l'été 1929.

Simultanément, la F.N. rachetait aux Anciens Ets NAGANT les vastes locaux que ceux-ci possédaient au quai de Coronmeuse et y installait les services de réparation et d'entretien.

Le souci d'augmenter l'importance des productions civiles de la société et d'assurer à celles-ci des débouchés réguliers en dépit des restrictions pesant sur le commerce international, amena la FN. à adopter une ambitieuse politique de participation et d'expansion.

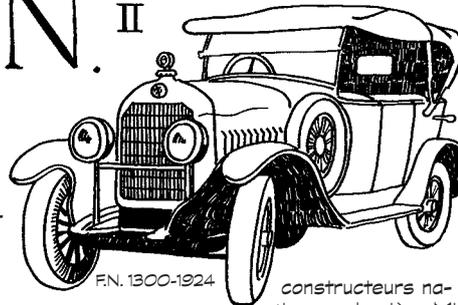
Ainsi développe-t-elle à PARIS la Manufacture d'Armes de PARIS (MAP) créée durant la guerre 1914-1918 qui entame la production de motocyclettes F.N. montées en France, en Suède dès 1928 une succursale la F.N. AKTIEBOLAGET afin de vendre dans ce pays des véhicules à moteur puis à AIX-LA-CHAPELLE en 1929 une usine destinée au montage des motocyclettes pour le marché allemand.

Trop hardiment sans doute, la F.N. s'orientait-elle vers des activités étrangères à son domaine d'origine, de sorte qu'elle sera frappée de plein fouet par la crise de 1929 où, endettée elle se trouvait particulièrement vulnérable, crise qui dura jusqu'en 1935 de sorte que certains départements de l'entreprise telle la division automobile devaient ne pas s'en remettre.

Réduite pratiquement au marché intérieur suite à la fermeture des pays voisins, la F.N. perdit même en 1935 la protection douanière qui lui permettait d'affronter avec plus ou

F.N. II

Chez F.N., l'automobile restait subordonnée à la fabrication d'armes et de motos. Mais après la Première Guerre Mondiale, la production s'intensifia. En 1925, la F.N. occupait la seconde place des



F.N. 1300-1924

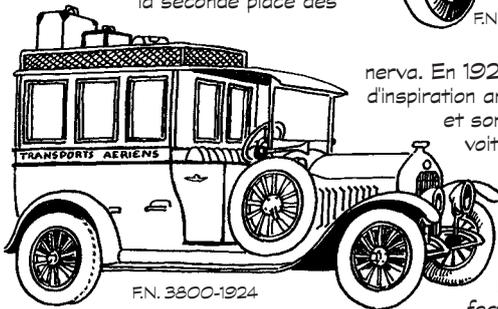
constructeurs nationaux derrière Mi-

nerva. En 1922, on lança la Type 2200, d'inspiration américaine avec sa conduite à gauche et son levier de vitesse au milieu de la voiture. Les plus légères 1300 et

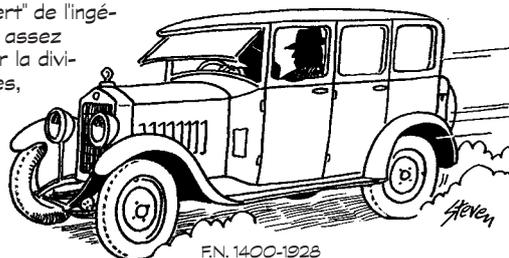
1400 connurent elles aussi un joli succès et étaient très fiables, comme ce fut démontré en 1928. Cette année-là, deux F.N. roulèrent de Liège jusqu'en Afrique du Sud.

Le parcours de 24.500 km fut effectué en à peine 100 jours. Sur circuit, les F.N. occupaient les premiers rangs. En

1932, trois 8 cylindres remportèrent le Coupe du Roi à Francorchamps. Mais les affaires tournèrent mal et les nouveaux modèles "Prince Baudouin" et "Prince Albert" de l'ingénieur P. Herman n'arrivèrent pas assez tôt. En 1935, le rideau tomba sur la division automobiles. Outre les armes, la F.N. construisit encore des motos (jusqu'en 1962) et des camions (jusqu'en 1970).



F.N. 3800-1924



F.N. 1400-1928

moins de succès la concurrence des importateurs de voitures étrangères. Devant celle situation, le Conseil d'Administration de la F.N. décide le 17 septembre 1935 d'abandonner la fabrication des automobiles et d'orienter l'usine vers la construction de véhicules spéciaux.

Bien que nécessaire, cette décision n'en fut pas moins douloureuse. La F.N. restera présente dans le domaine des véhicules utilitaires (camions, autobus et autocars, trolleybus) mais aussi des tracteurs militaires à chenilles en caoutchouc (sous licence CITROEN-KEGRESSE) et véhicules destinés à l'armée.

Elle poursuivait d'autre part la construction de ses célèbres motos.

En 1937 et 1940 elle accepta de sous-traiter pour PEUGEOT le montage de 202, 302 et 402 dont elle assurait le garnissage et la peinture. Singulièrement, alors que l'usine à HERSTAL qui occupait 9.138 personnes en 1929 et n'en comptait plus que 2.580 en 1935, avec un endettement qui faillit ruiner la totalité de l'entreprise, la F.N. va se redresser à la suite de l'arrivée d'Hitler au pouvoir et de sa politique d'agression qui relancera ses productions militaires de sorte que la F.N. se retrouvera en pleine prospérité financière lorsque surviendra la Seconde Guerre mondiale.

Quelles furent les principaux produits automobiles de la F.N. entre 1920 et 1935?

- 1920

trois modèles d'avant-guerre améliorés, radiateur modifié, voies élargies et ressorts plus souples: les 1250A - 2150 et 2700 AT (voir Exposition d'ANVERS de mai 1920) ainsi que la première nouvelle F.N. d'après-guerre, la 3800 de 25 cv présentée au Salon de LONDRES d'octobre 1920 et livrable au printemps 1921 avec ses évolutions les 3800T et 3800F jusqu'en 1925.

Ce modèle 3800 sera habillé par de grands carrossiers tels D'ETEREN, DENS, VESTERS et NEIRINCK, VAN DEN PLAS, WALCH,

SNUTSEL et DE WOLF

- 1922

Au Salon de PARIS d'octobre 1922 présentation de la nouvelle 15 cv type 2200, 4 cyl. à soupapes latérales et 4 vitesses en bloc avec le moteur: c'est la 1re F.N. à avoir la direction à gauche et une commande centrale de la boîte de vitesses, dénotant l'influence américaine (puis 2200E à voies élargies et 2200F).

- 1923

la F.N. présente le modèle qui sera son plus grand succès: la 1300 avec un moteur 4 cyl. à soupapes en tête commandées par culbuteur, des freins sur les quatre roues et des pneus ballons.



René Milhoux sur F.N. bat un record du monde à Bonheyden (Malines), avril 1934.



F.N. M-70, 350 cc., 1929.



F.N. "1400" - Départ pour le raid du Cap, 1928.

Il en sera produit 2.781 exemplaires, dont 200 de types sport qui s'illustrèrent dans différentes compétitions internationales.

Aux côtés de la 1300 sortira une 15 cv utilisant des techniques similaires suivie des 1300D et 1300E à boîte 4 vitesses et voies élargies,

- 1927 à 1933:

Les F.N. 10 cv 1400, 11 cv tôlees et 11 cv "1625" dérivant de la 1300 et versions deux carburateurs type sport type 1800 de 1775 cc (4 cyl. 75 x 100) atteignant 100 km/h.

- 1930 à 1935:

Au Salon de BRUXELLES de décembre 1930 fut présentée une 8 cylindres en ligne à soupapes latérales et boîte 4 vitesses, véhicule conçu par l'ingénieur WARNANT (issu de chez PIPE). Ce véhicule fut



F.N. 8 cylindres, 7 places, Carrosserie Walch, Liège, 1932.



F.N. tout terrain militaire, type 63C, 1938

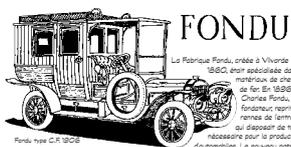


F.N. Ardennes, livré à la Gendarmerie, 1963.



F.N. 350SV Militaire, 1950.

Fondu type CF, 1906, exposée à Autoworld.



FONDU
 La Fabrique Fondu, créée à Vilvorde en 1896 pour exploiter dans les montagnes de chemin de fer de l'Etat, Charles Fondu, fils du fondateur reprit les roues des compagnies qui disposent de tout le nécessaire pour la production d'automobiles. Le nouveau patron nomme dans Julien Poterat, un jeune Suisse, à la tête de la division automobiles. En 1906, la première voiture Fondu les portes de l'entreprise, une lourde 4 cylindres à transmission par cardan. La V14 est exposée à Autoworld, un robuste véhicule dessiné par Victor Decaenel. Fondu se fit aussi un nom en compagnie, Au Meeting d'Etterbeek de 1907, les Fondu se classèrent sur leur 2ème et 3ème places. En 1908, une entreprise de voies ferrées de Lettonie acheta une licence de fabrication. C'est Poterat qui dirigeait l'usine de Riga, où les Fondu étaient fabriquées sous le nom de Russo-Bolshak. La première voiture que cette usine produisit portait aussi le nom de Riga-Bolshak. 500 km sans arrêt, sur des routes ordes. Cette collaboration

construit à 371 exemplaires seulement (ce modèle gagnera la Coupe du Roi aux 24 h de FRANCORCHAMPS de juillet 1932).

1933:

la 1625 aux formes dépassées est remplacée par la F.N. "42" dite Prince Baudouin 4 cyl., 2 l. à soupapes latérales et carrosserie tout acier, puis la "Prince Albert" dernière réalisation automobile de la marque - version plus puissante et coûteuse.

Il sera fabriqué 1.274 exemplaires de la "Prince Baudouin" et 499 exemplaires de la "Prince Albert" et quelques châssis de la Prince Albert seront habillés par le carrossier liégeois, PRITCHARD-DUMOULIN, de caisses aérodynamiques dites "surprofilées".

FOIDART & ROSENTHAL 1900 (1914)

Quai du Hainaut, 63 à BRUXELLES

Les Ets Foidart et Rosenthal exposèrent en mars 1900 une voiturette deux places à moteur horizontal avec boîte trois vitesses par engrenage,

Quant au prototype Prince Albert à roues indépendantes, l'arrêt de la production en 1935 ne lui permettra pas de voir le jour et d'être mis en production.

3. La survie de ses divisions en tant que constructeur de poids lourds et de motocyclettes

Lusine sera occupée par les Allemands en 1940 et partiellement détruite par les bombardements alliés avant d'être occupée en 1945 par l'armée américaine. En 1947 la production reprend dans le secteur de la motocyclette (suspension originale à "roue tirée") production qui ne sera arrêtée définitivement qu'en 1962 - ainsi que des camions destinés à des usages aussi bien commerciaux que militaires. Ainsi en 1950 une commande de plus de 4.000 camions pour l'armée belge amènera la collaboration entre F.N., MIESSE et BROSEL.

Les derniers véhicules sortiront dans les années septante, la FN. ayant orienté depuis lors ses seules productions vers l'armement et les moteurs d'avions.

Quant aux archives de la F.N. relatives à sa production de véhicules motorisés, c'est le Musée du Circuit de FRANCORCHAMPS ancienne Abbaye de STAVELOT qui en est aujourd'hui le dépositaire.

FONDU

Automobiles Charles FONDU à VILVORDE

En 1896, Charles FONDU prend la direction de la firme paternelle qui fournissait du matériel à la Société Nationale des Chemins de Fer.

Il aborde alors la construction automobile en 1906.

en versions de 3 et 7 cv, Vers 1914, cette firme aurait également construit un camion à vapeur.

Le premier modèle de type 1 CHF était une robuste voiture 20/24 cv à quatre cylindres jumelés (100 x 120) à boîte trois vitesses et transmission par cardan. Il était l'oeuvre d'un jeune suisse Julien POTTERAT qui



AutoWorld & Febiac... Historical Road-Companions.

FEBIAC, force motrice de la voiture historique et future



www.febiac.be

deviendra directeur de la division automobile des Usines FONDU.

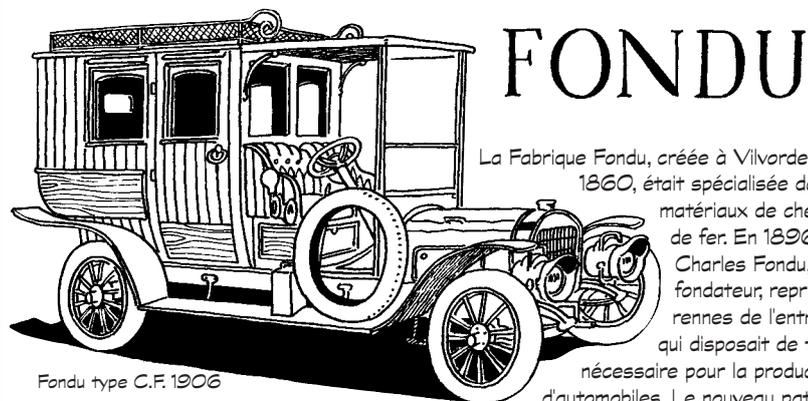
Ce modèle devient en 1907 une 24/30 cv (105 x 130) et FONDU lance une 50 cv six cylindres.

Charles FONDU cède la licence de fabrication des 24/30 cv à une entreprise de Riga (Lettonie) où Julien POTTERAT va s'installer pour lancer la marque "Russo-Baltique" modèle qu sera construit jusqu'en 1915. La firme FONDU s'oriente ensuite vers des voitures plus légères. En 1912, on trouve trois types de quatre cylindres monobloc: les (60 x 100) de 1131 cc, les (70 x 110) de 1690 cc et les (75 x 120) de 2120 cc. FONDU fabriquait aussi des pièces détachées, notamment des ensembles moteurs/transmissions qu'elle livrait à différentes firmes belges (SAVA, LINON, ELGE, FIF, HERMES) ou anglaises (TURNER) à raison de

50 unités par mois, lesquels seront encore présentés aux salons de BRUXELLES de décembre 1920 et 1921 alors que la construction automobile cessa dès 1912 à la suite du décès de Charles FONDU. En course les voitures FONDU se distingueront en diverses occasions - en 1906: une 5e place à OSTENDE devant 30 concurrents; - en 1907 à OSTENDE encore, 1ère, 2ème et 4ème places dans toutes les épreuves et le kilomètre lance à 97 km/h ainsi que la course de BOULOGNE-S./MER, la Coupe "Franchomme", la Coupe "Caraman-CHIMAY", et le Critérium International avec les 1ère, 3ème et 4ème places; - en 1908 à la Coupe d'OSTENDE que d'Aoust remportera. Pendant les années 1920-1930, l'usine FONDU de VILVORDE abrita la fabrication des motos "La Mondiale".

FORD - transformée 1924-1925

(voir DEWANDRE) - Chaussée de Jette, 368 Bruxelles



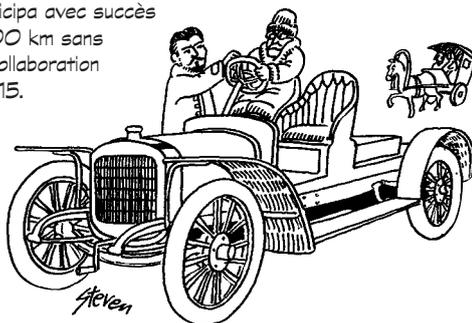
Fondu type C.F. 1906

FONDU
La Fabrique Fondu, créée à Vilvorde en 1860, était spécialisée dans les matériaux de chemin de fer. En 1896, Charles Fondu, fils du fondateur, reprit les rennes de l'entreprise qui disposait de tout le nécessaire pour la production d'automobiles. Le nouveau patron

nomma donc Julien Potterat, un jeune Suisse, à la tête de la division automobiles. En 1906, la première voiture franchit les portes de l'entreprise, une lourde 4 cylindres à transmission par cardan.

La N°4 est exposée à Autoworld: un robuste véhicule carrossé par Victor Decunsel. Fondu se fit aussi un nom en compétition. Au Meeting d'Ostende de 1907, les Fondu se classèrent aux 1ère, 2ème et 3ème places. En 1908, une entreprise de voies ferrées de Lettonie acheta une licence de fabrication. C'est Potterat qui dirigeait l'usine de Riga, où les Fondu étaient fabriquées sous le nom de Russo-Baltique. La première voiture que cette usine produisit participa avec succès au rallye Riga-Saint Petersburg: 600 km sans arrêt, sur des routes arides. Cette collaboration Belgo-russe se poursuivit jusqu'en 1915.

Charles Fondu présente la première Russo-Baltique à un Russe



A l'initiative du constructeur F DEWANDRE, les Ford T étaient transformées en les surbaissant et en les habillant de carrosseries plus raffinées.

FORD MOTOR CY (Filiale belge) 1922-

Anvers 1922-1964

Genk 1964 à nos jours

Située entre le Rhin et le canal Albert, le site de production de GENK fut choisi en 1962. Deux ans plus tard, la "méga-usine" du Limbourg belge devenait la plus grande unité du groupe Ford, avec cette particularité que la Ford Belgium est, avec la filiale danoise, la seule à disposer d'un actionnariat de particuliers représentant, 16% de son capital. Avec le modèle MONDEO produit exclusivement à GENK pour le monde entier et livré dans 61 pays, Ford Motor Cy est ainsi devenu le principal exportateur belge.

FRANCO BELGE



La Ford Motor Company of Belgium fût fondée à Anvers en 1922. La première usine était situé dans la Rue Dubois. Cette photo a été prise la, à l'occasion de la production de la 50.000ième Ford T en Belgique, début des années vingt.

(Carrosserie)

Gent

Le carrossier gantois présentera des transformations de la Traction avant

Citroën en découvrable, 3 types 11 BL et 2 types 15 cv.

FRENAY 1913-1914

LIEGE

Petit constructeur liégeois qui présenta fin 1913 une voiture légère équipée d'un moteur Ballot quatre cylindres (65 x 110) 10/12 HP de 1460 cc à refroidissement par thermosiphon, allumage par magnéto Bosch et alimentation par carburateur Claudel, ce qui se faisait de mieux à l'époque, l'embrayage cône cuir (dont la réalisation était arrivée à son apogée) boîte à 3 vitesses, poussée et réaction par les ressorts.

La FRENAY avait un beau radiateur cloisonné et pointu inspiré de la MÉTALLURGIQUE et de MIESSE. Quelques exemplaires seront construits juste avant la déclaration de guerre de 1914 et certains furent vendus en Angleterre.

Cette voiture qui ne manquait pas de qualité et eut pu connaître une vogue méritée, ne survécut pas aux conséquences de la première guerre mondiale.

GERMAIN 1957-1967

- Ateliers BRISON (1857-1896)
- S.A. des Ateliers GERMAIN (1896-1945)
- (secteur automobile) (1897-1914)
- ANGLO-GERMAIN (1946-1967)

rue de Trazegnies 50 à Monceau-sur-Sambre

Les Ateliers BRISON fondés en 1857 étaient spécialisés dans la construction du matériel roulant de chemin de fer et de tramways.

En 1896, ils se transformèrent en S.A. des Ateliers GERMAIN et entamèrent dès l'année suivante la construction automobile.

La première GERMAIN sortira des Usines le 25 juin 1898.

Dans un premier temps - et jusqu'en 1903 GERMAIN produira des véhicules sous licence, ayant acquis les brevets de fabrication pour la Belgique des moteurs DAIMLER-PHOENIX et la licence de construction des voi-





Germain 28/35 CV « Chainless » 1909, avec radiateur rond, typique pour la marque dès 1907.

tures PANHARD-LEVASSOR, puis la licence des voituresses ELAN, de la RENAULT légère à cardan et des moteurs britanniques de type HARDT de deux cylindres deux temps.

On appelait alors les premières GERMAIN, les “Panhard belges” ou les “Daimler belges”.

Il s'agissait de petites deux et quatre cylindres de 6 cv, 8 cv et 12 cv.

La production de la firme s'étendit aux véhicules utilitaires allant de la camionnette de 500 kg au camion de 5 tonnes, en passant par un autobus expérimental fourni en 1903 à la Ville de Londres qui passera ensuite commande aux Ateliers GERMAIN. Les premières créations originales de la marque furent exposées au Salon de Paris de 1903 et connaîtront un grand succès.

Il s'agit des GERMAIN STANDARD

à quatre cylindres séparés le 16/32 (95 X 130), le 24/32 (115 X 130) et le 35/45 (140 X 160) remarquablement construits et bénéficiant d'un rendement supérieur à la moyenne.

L'aspect du moteur était caractérisé par des chemises en cuivre entourant les cylindres et les moteurs étaient dotés de soupapes latérales, d'un double allumage par magnéto et par batterie et - fait inhabituel pour l'époque - d'une boîte à quatre vitesses. La transmission se faisait par chaînes et le châssis était en bois armé. En 1904, la société GERMAIN qui fêtait déjà la sortie de son 1.000^{ème} véhicule était prospère, occupant 650 ouvriers (dont la moitié pour le seul secteur automobile) et ses installations s'étendaient sur 30.000 m².

Au Salon de Paris de 1905 sera présentée le modèle le plus connu de la marque, la “CHAINLESS” 14/20 cv, avec essieu arrière oscillant et transmission par cardan remplaçant l'ancienne transmission par chaînes. Le châssis était alors en tôle emboutie.

Ce modèle se distinguait par une silhouette assez basse et un radiateur de forme ovale d'abord, puis rond à partir de 1907 et qui sera caractéristique de la marque.

Des modèles plus puissants apparurent ensuite, dont en 1907 la très belle 6 cyl. 22 cv de 3834 cc avec vilebrequin à roulement à billes.

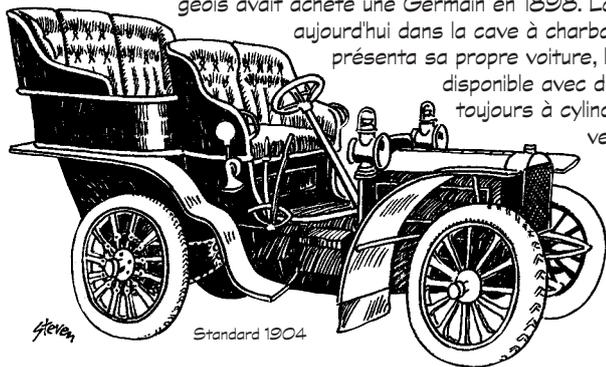
A la veille de la première guerre mondiale, les Usines GERMAIN sont des plus prospères et ses exportations en Angleterre florissantes.

Son catalogue comprend alors sept modèles dont deux équipés de moteurs sans soupape DAIMLER-KNIGHT construits en Angleterre et montés dans les châssis en Belgique. La guerre 1914-1918 voit les Usines Germain pillées de leur matériel et les bâtiments partiellement détruits. Quant aux ouvriers qualifiés, la plupart ont disparu. Le secteur automobile des Usines Germain ne se relèvera pas de ce désastre.

Seules quelques voitures fabriquées avec des pièces d'avant-guerre, miraculeusement épargnées, seront



A Monceau-Sur-Sambre, dans le Hainaut, existait durant le 19^{ème} Siècle une fabrique de matériel de voies ferrées. Et c'est là qu'en 1897 on décida un jour de fabriquer des automobiles. Un an plus tard naissait la première Germain. C'était une voiture légère, suivant les préceptes de Panhard-Levassor, équipée d'un moteur Daimler, bicylindre à allumage par brûleurs, qui culminait à 45 km/h. Le meilleur exemple roulant que l'on pouvait trouver à cette époque. L'histoire de cette Germain est remarquable. La voiture N°1 est restée dans l'usine jusqu'au début des années 70. Puis elle déménagea à Bruxelles où, cent ans après sa construction, elle fut restaurée par un collectionneur. Une autre Germain fit mieux encore. Un châtelain limbourgeois avait acheté une Germain en 1898. La voiture est encore aujourd'hui dans la cave à charbon. En 1903, Germain présenta sa propre voiture, la Germain-Standard, disponible avec différents moteurs, mais toujours à cylindres séparés recouverts de cuivre.



encore vendues.

La sociale recentrera alors ses activités sur le matériel ferroviaire - sa production d'origine - ainsi que la commercialisation d'une gamme importante de moteurs industriels de 14 à 100 cv, de moteurs marins et de moteurs d'autorails tel le 8 cyl. de 500 cv destiné au réseau français.

En 1937 est encore présenté au Salon de Bruxelles un camion de 5 tonnes.

La société GERMAIN survivra au second conflit mondial, devenant "l'ANGLO-GERMAIN" après fusion avec la société "ANGLO-FRANCO-BELGE" de la Croyère.

Son nom sera encore lié à la fabrication de bennes de voirie avant de disparaître définitivement en 1967.

Les voitures GERMAIN se firent également remarquer dans de nombreuses épreuves sportives entre 1899 et 1908.

En 1899, une GERMAIN remporte son premier succès en course dans l'épreuve Bruxelles-Spa avec un véhicule spécialement préparé, équipe de roues en Lickory et d'un carter ainsi que différents accessoires en aluminium.

Au Circuit des Ardennes de 1902, elle se classe première en catégorie voitures à 4 places.

La "Chainless" participe avec succès à la Coupe de Liedekerke, à la course de côte de Spa-Malchamps, à la Semaine d'Ostende où elle se classe à la tête de sa catégorie dans la course des 5 km, au Circuit des Ardennes où elle réalise le tour le plus rapide, remporte la Coupe de la Meuse ainsi que la Coupe "CARAMAN CHIMAY" à Boulogne-sur-Mer.

Ses démonstrations sportives se succéderont également à l'étranger. Ainsi à BROOKLANDS en 1905 une petite Chainless 14/20 gagne sa catégorie à 84 km/h. de moyenne. Les GERMAIN se distingueront encore au Scottish Trials, à la Coupe HERKOMER ainsi qu'au Grand Prix de France de 1907 où les trois Chainless engagées termineront la course au complet à des moyennes de 73 à 80 km/h.

Au Grand Prix de France de 1908 où trois puissantes GERMAIN de

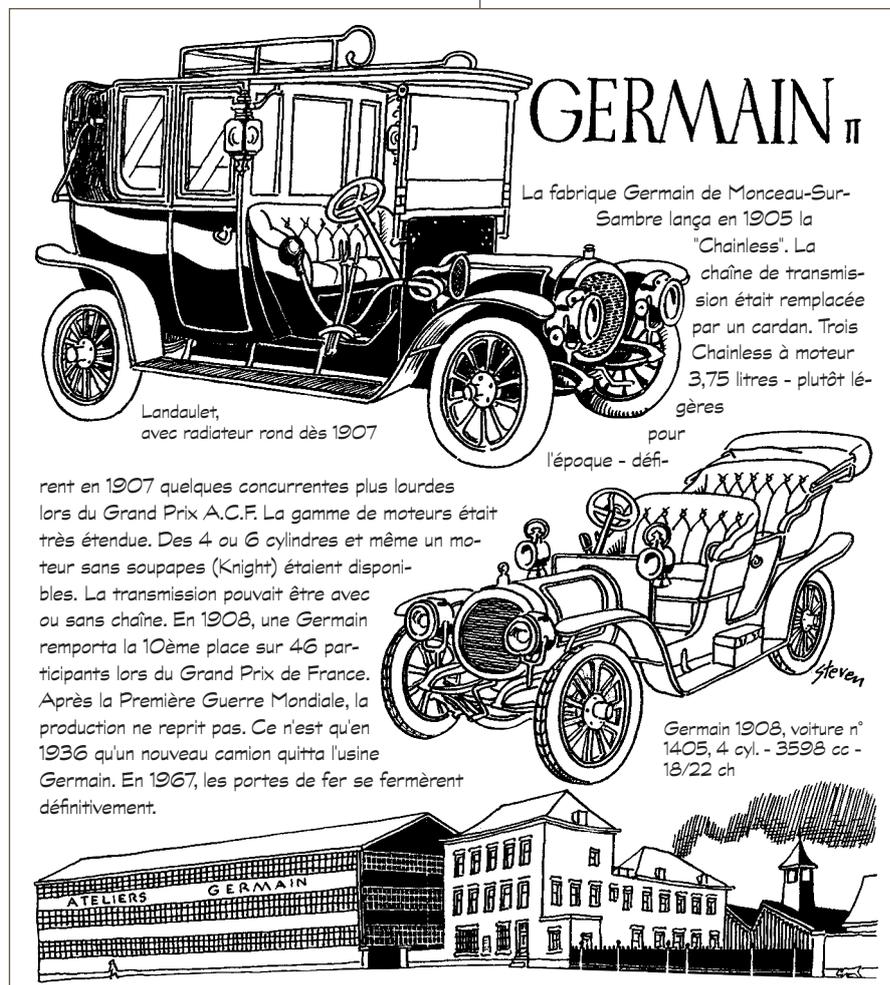


Germain deux cylindres 10 CV, 1900-1901. Carrosserie D'Ieteren.

70/80 cv sont engagées, le succès ne sera plus au rendez-vous. Ce sera la dernière participation des GERMAIN en course.

Les automobiles GERMAIN étaient réputées pour la qualité de leur finition ainsi que pour leur conception et leur rendement mécanique.

Entre 1899 et 1903, les Usines



GERMAIN II

La fabrique Germain de Monceau-Sur-Sambre lança en 1905 la "Chainless". La chaîne de transmission était remplacée par un cardan. Trois Chainless à moteur 3,75 litres - plutôt légères pour l'époque - défi-

Landulet, avec radiateur rond dès 1907

rent en 1907 quelques concurrentes plus lourdes lors du Grand Prix A.C.F. La gamme de moteurs était très étendue. Des 4 ou 6 cylindres et même un moteur sans soupapes (Knight) étaient disponibles. La transmission pouvait être avec ou sans chaîne. En 1908, une Germain remporta la 10ème place sur 46 participants lors du Grand Prix de France. Après la Première Guerre Mondiale, la production ne reprit pas. Ce n'est qu'en 1936 qu'un nouveau camion quitta l'usine Germain. En 1967, les portes de fer se fermèrent définitivement.

Germain 1908, voiture n° 1405, 4 cyl. - 3598 cc - 18/22 ch





Une Germain "Chainless" à Bastogne, lors du récent Circuit des Ardennes.



Gillet Vertigo 5, présentée au Salon de Bruxelles 2008.

GERMAIN déposeront quelques brevets tels ceux concernant:

- la soupape d'aspiration à double passage
- la direction par volant incline sans vis, toutes les pièces travaillant sans porte-à-faux, ce qui empêchait toute prise de jeu;
- le coussinet à billes à réglage facile pour la commande de marche avant
- un dispositif d'ouverture des soupapes par régulation centrifuge de

vitesse, limitant le régime de rotation du moteur à 1000 tours afin de le préserver des surrégimes;

- un système de changement de vitesse électrique.

Quoi d'étonnant des lors de voir les Usines GERMAIN recevoir à l'Exposition de Milan de 1906 une récompense bien méritée: le Grand Prix de Qualité Technique.

GILLET AUTOMOBILES - 1993 -

rue Saucin 84 - GEMBLoux

Importateur des "DONKERVOORT" hollandaises, Tony GILLET est devenu en 1993 un constructeur à part entière avec la présentation et la mise en production de la "VERTIGO".

Dotée d'une silhouette unique, la VERTIGO occupe une place à part dans le paysage automobile.

Présentée d'abord avec un châssis en aluminium et carbone, elle dispose maintenant d'une structure monobloc en carbone/nomex moulée sous vide lui conférant, avec son 4 cyl. Ford Cosworth turbo de 1994 cc développant 220 cv, un rapport poids/puissance exceptionnel.

Ainsi la VERTIGO détient-elle le record du monde de 0 à 100 km/h en 3,266 sec.! ce qui lui vaut une place

dans le Guinness Book des records.

Avec sa suspension in-board type F1 lui conférant une tenue de route exceptionnelle et des accélérations phénoménales, ce modèle offre à son conducteur-pilote des sensations insoupçonnables.

Cependant, sa production artisanale et l'adoption de technologies de pointe influencent son prix.

- lequel demeure un handicap face à la concurrence actuelle de quelques sportives bi-places offrant également un réel plaisir de conduire.

GILLET AUTOMOBILES n'a pas cessé de se distinguer. Encore reste-t-il à cette firme de démontrer que performance peut se conjuguer avec endurance...

GOLDSCHMIDT Robert - 1906

rue Hôtel des Monnaies à St Gilles - Bruxelles

En 1906, Robert GOLDSCHMIDT fit construire chez Cockerill, d'après ses plans, un camion à vapeur d'une tonne et demi de charge utile.

Ce véhicule était équipé d'une chaudière à vaporisation instantanée. Elle

était chauffée au bois.

Quant à la transmission, elle se faisait par chaînes. La vitesse d'utilisation courante était de 18 km/h. Il fut fabriqué sous la marque PARETTE et reçut diverses applications au Congo.

GYSELINCK Fernand - 1930

Anderlecht

Ce jeune carrossier bruxellois s'était spécialisé dans les transformables légers étanches et insonores qu'une

seule personne pouvait ouvrir et refermer en un minimum de temps.

HERMES (H.I.S.A) 1906-1909

Liège (Bressoux)

Cette entreprise italo-belge (HERMES ITALIANA s.a.) fut fondée le 10 juillet 1906 par le sénateur italien Frigero.

Elle disposait de deux sièges d'exploitation, l'un à Naples, l'autre à Liège où fut montée une usine outillée de façon moderne.

De la courte existence de cette firme, retenons la 4 cyl. 20/24 cv. à culasse en T, boîte à quatre vitesses et transmission par cardan, le châssis en tôle emboutie provenant de chez Dyle et Bacalan.

La mécanique était portée par un berceau comparable à celui de nos structures auto portantes actuelles. Un modèle fut exposé au Salon de Paris de décembre 1906.

Le Baron Pierre de Caters était à l'origine de cette firme ainsi que de la conception technique de cette voiture qui se signalait par la sûreté de sa construction.

En 1908 fut construite une version développant 40 cv. à 1300 tours/minute. Elle était équipée d'un bloc en aluminium et d'un double allumage commandé par magnéto Bosch. Son capot de style Renault et son radiateur incliné la différenciait du précédent modèle. La crise industrielle provoqua la chute de la firme des 1909, le prix de revient trop élevé des voitures ne permettant pas à l'entreprise de résister à la concurrence étrangère qui disposait de capitaux considérables.

Quelques HERMES (HISA) participèrent à des épreuves sportives, telles que la "Coupe de la Commission sportive de l'A.C.F.", la course de côte de "Spa-Malchamps" et de "Château-Thierry" et, en 1908, la "Coupe d'Ostende", mais ce fut sans résultat marquant.

HERMES (MATHIS-HERMES) - 1912-1914

Liège (Bressoux)

Au Salon de Bruxelles de 1912 réapparaît la marque HERMES (ou MATHIS-HERMES ou encore MATHIS type HERMES) produite cette fois par l'Usine "s.a. Appareils Mécaniques et Engrenages" de Bressoux.

Il s'agit de véhicules dérivés des MATHIS et comportant trois modèles à moteur monobloc désaxe et sou-

papes latérales: la 8/10 (65 x 110), la 12 (70 x 120) et la 16 (90 x 120).

Ces voitures légères et économiques s'illustrèrent brièvement en compétition, enlevant la "Coupe du Roi" au Grand Prix du RACB de 1912, se distinguant également à la "Coupe de la Meuse" et à la course de côte de "Spa-Malchamps" La firme se mit en liquidation au début de 1914.

HEYMANS S.A. - 1955

Bruxelles

Ce carrossier bruxellois réalise sur châssis Mercédès type L une tapissière destinée à compléter le parc automobile de la maison Vandergoten. Le véhicule fut présenté au Salon

de Bruxelles de 1955 par la firme MATINAUTO.

Il était équipé d'un moteur diesel 6 cylindres de 4580 cc. développant 100 cv. à 2800 tours/minute.

HOLFACK - 1901

Rue Corton n°33, Bruxelles

Cette firme, dirigée par François HOLFACK, construisit plusieurs voiturettes équipées de moteurs ASTER de 3,5 HP à refroidissement par

eau et transmission à deux vitesses. Elle était également l'agent, pour la Belgique, des motos françaises "Lamaudière et Labre".

HOFKENS 1926-1927

Anvers

Quelques très belles carrosseries furent réalisées par HOFKENS sur châssis MINERVA, telles que la type

AG 16 cv. de 1926 et la type AF 30 cv. de 1927.

HOUGET (Société de constructions de machines) 1904

Verviers

Connu dans la région verviétoise des 1825 pour ses recherches sur les machines à vapeur, puis par la construction de trams à vapeur et de locomotives à bandages élastiques, la firme HOUGET s'intéressera aux voitures automobiles au tournant du siècle en devenant le représentant de la "Société belge pour l'exploitation en Belgique et en Hollande des moteurs Gobron-Brillié", précurseur des automobiles NAGANT.

Poussés par l'enthousiasme de cette époque, les Ateliers HOUGET s'attaquent à la construction et au développement d'une automobile sur les projets de l'ingénieur Jules LAMBIN. Un premier brevet est déposé en 1903 pour un système de vaporisation et, l'année suivante, le premier prototype à vapeur est breveté à son tour: il s'agissait d'un châssis automoteur à vapeur propulsé par un moteur compound.

Baptisée "La Thaïs", sa première sortie le 5 juillet 1904 est fort remarquée.

Marchant superbement, cette puissante machine 8 cylindres compound

de 90 cv. participera à la course de côte de "Spa-Malchamps" puis aux "Coupes de la Meuse" en 1902 où, par manque de mise au point, elle ne sera pas classées.

Elle participera encore en seul 1905 à la "Semaine automobile de Liège" conduite par Adrien HOUGET.

Un jour de 1906, la chaudière de la voiture explosera par surpression. Elle ne sera jamais reconstruite.

Les plans de l'ingénieur LAMBIN ne connaîtront pas de développement ultérieur, ce type de véhicule souffrant de la complexité de sa formule et d'un poids excessif lié au volume de coke et d'eau nécessaire à son fonctionnement.

Adrien HOUGET deviendra un des actionnaires principaux de la firme DASSE et Président de l'Automobile Club Verviétois.

Quant à ses ateliers et fonderies qui occupaient encore plus de 500 ouvriers en 1930, ils poursuivront leurs activités dans le domaine de la fabrication des machines textiles jusqu'en 1966 puis seront repris par une firme italienne.

IMPERIA - 1905-1958

Liège (Nessonvaux)

Parmi les grandes marques belges, IMPERIA occupe sans conteste une place particulière avec une activité de constructeur automobile d'un demi siècle et une présence significative en compétition, tant en Belgique qu'à l'étranger.

1. Période 1905 à 1914

Automobiles IMPERIA Liège-Nessonvaux (PIEDBOEUF - IMPERIA)

Adrien G. PIEDBOEUF fut le fondateur de la marque. Il commença

sa carrière à Aix-la-Chapelle où il exploitait une agence de la marque belge METALLURGIQUE.

On lui doit l'écusson de la marque IMPERIA, couronne rappelant Aix-la-Chapelle et l'Empire de Charlemagne. Les premières IMPERIA seront construites à partir de 1905 dans les Ateliers PIEDBOEUF à Liège, suivant la conception de l'ingénieur allemand Paul HENZE.

Il s'agissait d'un moteur de 4 cyl. de 4,9 litres de cylindrée et d'une puissance de 20/30 cv. avec magnéto à





Imperia 9,9 l, Formule Kaiserpreis, prêt pour le départ d'une course, 1909.

basse tension, allumage par bobine, boîte 4 vitesses et entraînement par arbre ou par chaîne latérale.

Avec le rachat en 1908 des Usines PIEPER de Nessonvaux, IMPERIA déplace le siège de ses activités de Liège vers la région verwiétoise.

Suit alors la mise en production d'une 3 litres de cylindrée à entraînement par arbre et, en 1909, d'un 4 cyl.

de 1767 cc. coulé d'un bloc, sans oublier l'imposant 9,9 l. de 50/60 cv. à entraînement par chaîne, modèle inspiré de la KAISERPREIS.

En 1912 intervient la fusion d'IMPERIA et de SPRINGUEL, Jules SPRINGUEL prenant alors la direction de l'association. Son nom disparaîtra assez rapidement de la marque qui produira sous le nom d'IMPERIA des modèles SPRINGUEL avec soupapes d'admission situées au dessus des soupapes d'échappement.

A l'aube de la Grande Guerre, IMPERIA offrait à sa clientèle une gamme étendue et soignée de 4 cyl. à soupapes latérales de 1,8 l., 2,6 l., 3,6 l. et 5 litres de cylindrée.

Mais l'histoire de la firme IMPERIA serait incomplète si nous n'évoquions pas ses liens avec Francisco ABADAL, agent d'HISPANO-SUIZA à Madrid puis à Barcelone qui, à partir de 1912, se lança dans la construction de voitures portant son nom et dont les blocs-moteurs et les châssis provenaient - selon toute vraisemblance - des Usines IMPERIA.

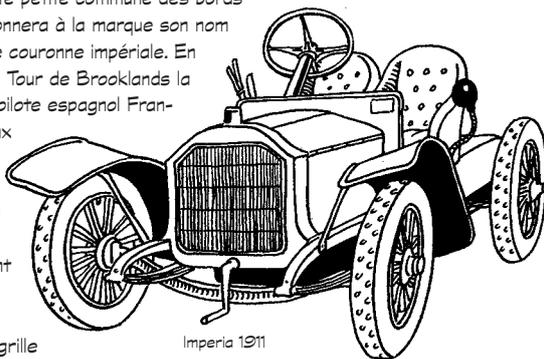
De 1907 à 1913 IMPERIA participera à de nombreuses épreuves sportives, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Ses succès contribuèrent à asseoir la notoriété de la marque d'autant qu'il s'agissait le plus souvent de voitures de série utilisant des carrosseries allégées. Parmi les multiples participations d'IMPERIA en course, retenons notamment:

- en 1907 au Circuit des Ardennes où trois voitures sont inscrites dans la formule "KAISERPREIS";
- en 1908 sa participation au Meeting d'Ostende et au meeting de Spa où elle s'octroie la victoire dans sa catégorie avec une 1764 cc.;
- en 1909 à la Coupe de la Meuse où elle remporte la catégorie "tourisme" et "voitures fermées", à la Semaine d'Ostende et à la Coupe d'Ostende qu'elle remporte également;
- en 1910 où elle s'adjuge les deux premières places de la course de côte de BETHANE (région mosane) en catégorie "voitures fermées", participe à la Semaine d'Ostende et se distingue sur la piste des BROOKLANDS en atteignant la vitesse de 144 km/h.;

IMPERIA I

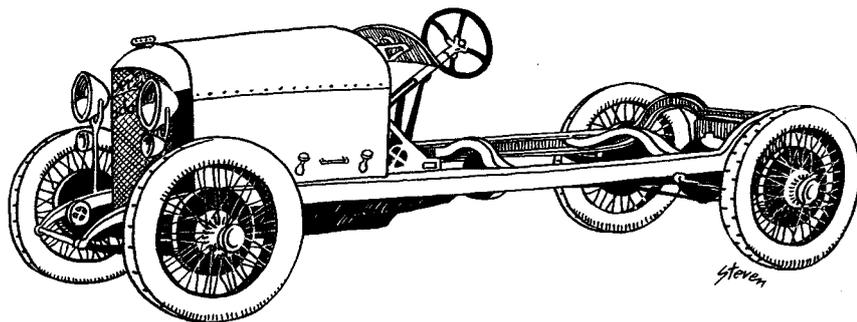
Fabrique d'autos et de motos créée en 1908 à Nessonvaux, où l'industrie sidérurgique était déjà présente depuis longtemps. Henri Pieper (1848) et Adrien Piedboeuf (1904) avaient déjà construits des véhicules dans cette petite commune des bords de Vesdre. C'est Piedboeuf qui donnera à la marque son nom Imperia et son blason frappé d'une couronne impériale. En 1910, une Imperia atteint lors du Tour de Brooklands la vitesse de 144 km/h. En 1913, le pilote espagnol Francisco Abadal arriva à Nessonvaux et emmena diverses Imperia à la victoire. Après la Première Guerre Mondiale, l'Imperia-Abadal fut lancée sur le marché. Entre 1919 et 1923, 200 châssis furent construits.



Imperia 1911

L'Imperia-Abadal de 1921, avec grille de radiateur affûtée

Moteur: huit cylindres en ligne de 5630 cc, arbre à cames en tête. Ce châssis avec freins sur les quatre roues coûtait 55.000 FB (une somme pour une voiture dans laquelle on ne pouvait s'asseoir)



- en 1913 où les SPRINGUEL-IMPERIA s'octroient les trois premières places de la Course de Huy, et remportent la Semaine d'Ostende et le Meeting de Spa.

Un tel palmarès sportif plaçait la marque de Nessonvaux parmi les meilleures voitures de l'époque.

2. Période de 1918 à 1929 "Automobiles IMPERIA S.A., Anc. Ets. SPRINGUEL, Huy, Mathieu VAN ROGGEN, Nessonvaux"

Pendant la période de guerre, la firme n'eut aucune activité. La paix revenue, c'est un nouveau patron qui allait prendre en mains les destinées des marbreries de Sprimont, VAN ROGGEN possédait depuis 1914 la marque automobile ATA (Usines TEXEIRA) qui s'intégra dans le groupe IMPERIA.

Il rachète alors le brevet de fabrication de la marque espagnole ABADAL et propose dès 1919 une type E de 3 litres et une type T de 3,6 l de cylindrée, laquelle sera produite en série limitée jusqu'en 1922.

L'IMPERIA-ABDAL de 8 cylindres et 6 litres de cylindrée restera au stade de prototype, tout comme l'éphémère, bien que prometteur, modèle sport de 4 cylindres et 3 litres de cylindrée avec arbre à cames en tête et 16 soupapes.

Les IMPERIA-ABDAL qui ressemblaient à l'HISPANO-SUIZA, adoptèrent alors un élégant radiateur en coupe-vent qui équipera ensuite toutes les IMPERIA. Trois IMPERIA-ABDAL furent préparées pour le Grand Prix de Belgique organisé à Spa-Francorchamps en 1922 par le RACB. Une seule terminera, celle conduite par de TORNACO qui remporta l'épreuve en couvrant les 600 km à 89 km/h de moyenne.

Mais la direction d'IMPERIA estimait plus rentable de développer la construction de véhicules plus économiques et de plus grande diffusion. Elle chargea alors l'ingénieur COUCHARD - ancien chef des services d'études de la FN - de préparer un tout nouveau modèle dont l'originalité de la mécanique allait

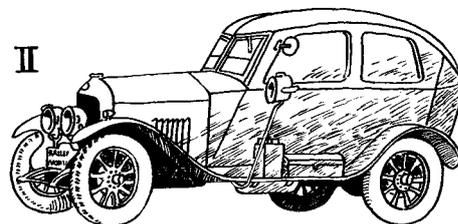
surprendre les constructeurs de l'époque.

Cette nouvelle petite IMPERIA qui sera baptisée à ses débuts "Impéria - Tili" était équipée d'un nouveau moteur sans soupape dont la distribution originale était assurée pour chaque cylindre par deux tiroirs coulissant dans des gorges taillées dans l'alésage du cylindre et commandés chacun par un arbre à cames, les cames assurant tant l'ouverture que la fermeture des tiroirs.

En outre, l'admission et l'échappement des gaz se faisant de part et d'autre du bloc cylindre, la culasse se résumait en un simple couvercle dans lequel la bougie se trouvait dans l'axe du cylindre, c'est-à-dire dans la position la plus favorable à une bonne combustion. La valeur de la solution s'exprime dans une puissance de 27 cv/litre, à une époque où les valeurs de l'ordre de 20 cv/litre étaient considérées comme élevées.

Le système COUCHARD, très dif-

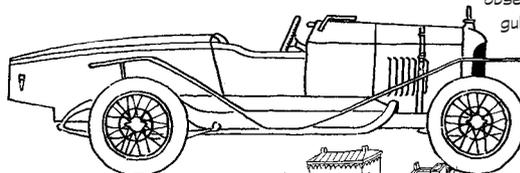
IMPERIA II



Imperia Rallye 1925

La fabrique Imperia de Nessonvaux (Liège) connut un nouvel élan sous la direction de Mathieu Van Roggen. Il engagea en 1923 le chef-ingénieur Arnold Couchard, qui un an plus tard présenta un nouveau moteur. Un moteur sans soupapes, dérivé du système Knight, et qui était également coulissant. Le 4 cylindres ne revendiquait que 1.0 litre de cylindrée mais pouvait atteindre de très hauts régimes. Le "Imperia-Tili" était très économique (3 litres) et rapide (80 km/h). Plus tard vinrent les 6 cylindres de 1.650 et 1.800 cc, qui accrochaient sans peine les 100 km/h.

Au Rallye de Monte Carlo de 1925, le patron conduisit en personne dans la catégorie 1.100 cc. Imperia l'emporta avec trois voitures. Parce que toutes les voitures devaient accomplir un parcours d'essai avant d'être vendues, on débuta en 1928 la construction d'un circuit sur le terrain de l'usine. Ce circuit passait en partie par le toit. On pouvait observer les voitures du haut des anguleuses tours d'eau.

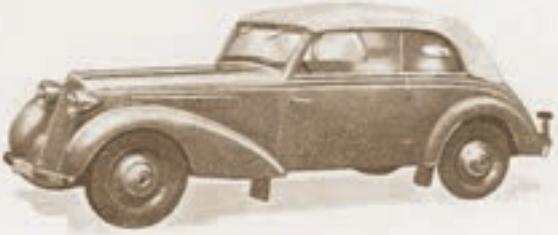


Imperia Course 1925



L'Automobile Belge, 5 janvier 1938

I M P E R I A



Construite par des Belges
pour les routes européennes
à des prix belges

TYPE TA - 7 C.V.
29,900 frs

TYPE TA - 9 C.V.
37,900 frs

Performances et confort d'une grosse voiture
sur voiture moyenne à faible consommation

AGENCES DANS PIÈCES DE RECHANGE
TOUT LE PAYS .. A LETTRE LUE ..

Société Nouvelle des Automobiles Impéria
Nessonvaux-lez-Liège

SALON DE BRUXELLES
Stands 49 à 52 (Grand Palais) et 225 à 228 (Palais de droite)

*Annonce parue dans l'Automobile Belge,
5 janvier 1938.*

fèrent du sans soupape de type KNIGHT à double fourreau commandé par deux arbres excentriques - adopté par les marques PANHARD-LEVASSOR, MINERVA, DAIMLER

*Imperia 8CV Sans Soupapes, Carrosserie
Van den Plas, 1927.*



et VOISIN - avait l'avantage d'être d'un coût de construction beaucoup moins élevé et par conséquent mieux adapté à une petite voiture.

Ce moteur 4 cylindres de 1100 cc. capable de tourner plus vite que ses concurrents - ce que n'autorisait pas un moteur traditionnel à soupapes - avait donc un rendement exceptionnel et ses performances amenèrent VAN ROGGEN à le faire participer à de multiples compétitions.

Ce seront les 200 miles de BROOKLANDS où elle dépassera les 130 km/h, les journées des records de OOSTMALLE où elle s'attribuera deux records belges du kilomètre en 1100 cc., le rallye de MONTE-CARLO de 1925 dont elle remportera les trois premières places, rééditant l'exploit au Grand Prix de Belgique de Spa - Francorchamps la même année.

Produite à plus de 1100 exemplaires de 1925 à 1927, la petite sans soupape évoluera entre 1927 et 1929, suivant la même technique, avec un six cylindres de 1650 cc. puis de 1800 cc. encore plus performant.

Le moteur n'était pas la seule particularité de cette petite IMPERIA sans soupapes qui se signalait aussi par l'excellence de ses freins assistés par le servofrein IMPERIA, la précision de la direction et son comportement routier.

En 1929, les bons résultats financiers de l'entreprise poussent VAN ROGGEN à se rapprocher des marchés étrangers.

C'est ainsi que des accords furent

passés en France avec les Ateliers VOISIN - lesquels carrosseront dans un style très particulier quelques 6 cylindres IMPERIA - et en Angleterre avec l'usine G.W.K.

Ces tentatives demeurèrent cependant sans suite pratique pour l'entreprise, même si les sociétés VOISIN et IMPERIA avaient souscrit des participations financières croisées et comptaient des représentants aux Conseils d'Administration de ces sociétés.

3. Période de 1929 à 1940

S.A. des Automobiles IMPERIA-EXCELSIOR et Groupe MINERVA-IMPERIA

Mathieu VAN ROGGEN - à l'image de la GENERAL MOTORS aux Etats-Unis - tente alors de regrouper l'industrie automobile belge pour faire face à l'importation massive des voitures américaines.

IMPERIA rachète ainsi les firmes EXCELSIOR, NAGANT et l'usine de METALLURGIQUE - dont il démontrera l'outillage pour renforcer celui de NESSONVAUX avant de revendre le bâtiment à MINERVA - ainsi que les Ateliers de Carrosserie MATTHYS Frères et OSY.

Ces derniers qui avaient réalisé de belles carrosseries sport sur châssis IMPERIA étaient restés le carrossier attitré de la marque.

Cependant, l'arrivée de la grande crise plongera IMPERIA dans de graves difficultés financières, l'empêchant de mettre à l'étude de nouveaux modèles.

Les types N-4 et N-6 sans soupape ne sont, en 1933, qu'une pâle évolution des modèles précédents bien qu'équipés cette fois d'un freinage hydraulique.

Fin 1933 IMPERIA sauve encore la situation en négociant avec l'usine allemande ADLER de Francfort la construction sous licence de ses modèles TRUMPF à traction avant dessinés par l'ingénieur ROHR. IMPERIA importait alors les moteurs et transmissions, mais construisait les châssis, suspensions et carrosseries.

En 1935, Mathieu VAN ROGGEN

rachète ce qui subsiste de MINERVA après la retentissante faillite de la marque en 1934 pour fonder, par fusion ou absorption, le Groupe MINERVA-IMPERIA qui subsistera jusqu'en 1940.

Avec cette fusion disparaissait la dernière compagnie belge produisant encore des voitures particulières ainsi que les gros moteurs sans soupape fabriqués à Anvers par MINERVA.

De la production sous licence ADLER sortiront des usines de Nessonvaux un assez grand nombre de véhicules dont différents modèles méritent d'être mis en évidence.

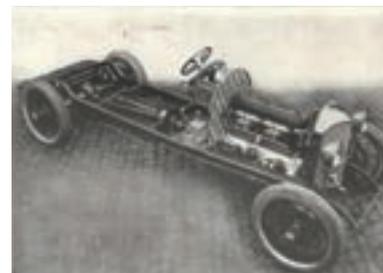
Il s'agit notamment

- des IMPERIA 9/40 HP type ALBATROS et DIANE (TA-9), conduites intérieures équipées d'un 4 cyl. de 1645 cc. (74,25 x 95) ainsi que de l'IMPERIA SPORT;

- de l'IMPERIA TA-7 à deux portes, découvrable, type HIRONDELLE, disposant d'un 4 cyl. de 995 cc. développant 25 cv, au frein;

- de l'IMPERIA TA-11 type JUPITER équipée d'un 4 cyl. de 1912 cc. développant 50 cv. au frein.

IMPERIA engagera régulièrement ses versions sport dans des épreuves belges telles celles de Francorchamps en 1934, 1936 et 1938 où ses voitures remporteront la Coupe du Roi. Avec la fusion MINERVA-IMPERIA apparaîtra un V8 transversal de 3,6 l, à traction avant qui ne jouera cepen-



Chassis Imperia-Abadal 8 cylindres, 1921.



Imperia TA-11 Jupiter, 1939.



Imperia TA-8 Sport, Autoworld, Bruxelles.

dant aucun rôle dans les compétitions sportives. Nous ne saurions passer sous silence les travaux particulièrement intéressants poursuivis à partir de 1936 par MM, ROBIN et VAN ROGGEN pour la mise au point d'un transformateur de vitesse continu et automatique dont seront équipés entre 1936 et 1939 les gros 8 cyl. de la marque. Avec l'arrivée du conflit mondial de 1940, VAN ROGGEN cède l'usine de Nessonvaux au groupe lainier verviétois GERARD HAUZEUR qui, sous la pression de l'Allemagne nazie, avait contribué au troc et à l'échange des mécaniques ADLER contre les textiles verviétois. Il conservera cependant l'usine MINERVA de Mortsels qui sera occupée par les troupes allemandes de 1940 à 1944 puis par les troupes anglaises de 1944 à 1947.

Dans les premiers mois du conflit mondial, l'usine de Nessonvaux livrera encore, avec l'autorisation de l'occupant allemand, quelques TA-7 et TA-11 à des particuliers à condition que ces véhicules soient équipés d'un gazogène ou de bonbonnes de gaz comprimé, mais la production cessera très rapidement lorsque l'armée allemande occupera l'usine et décidera de transférer les stocks de pièces en Allemagne.

Ainsi durant la période de guerre, l'usine de Nessonvaux dut elle assurer la maintenance et la remise en état des camions et autocars de l'armée allemande, sous la direction de l'ingénieur MULLER nommé par

l'occupant.

4. La période postérieure à la seconde guerre mondiale

Le secteur automobile ADLER ayant disparu au cours de la guerre, IMPERIA - d'abord mis sous séquestre - reprendra sa production par l'assemblage de quelques 800 châssis équipés alors du groupe moto propulseur HOTCHKISS de 1340 cc. et 45 cv. au frein.

La TA-8 traction avant était une synthèse des modèles ADLER et AMILCAR d'avant-guerre.

IMPERIA produira également de 1947 à 1949 quelques petites sport deux places.

Entre-temps la direction d'IMPERIA qui avait envisagé de négocier avec VW le montage des "Coccinelles" en Belgique, préféra passer un accord avec la firme anglaise STANDARD-TRIUMPH.

Des 1946 elle emportera le modèle STANDARD-TRIUMPH de 2088 cc., avant d'en assurer le montage dans l'usine de Nessonvaux à partir de 1948, produisant également les sportives TRIUMPH TR 2.

En 1950 pas moins de 300 VANGUARD sortaient mensuellement de la chaîne de montage belge qui produira également quelques exemplaires originaux - mais peu élégants - de cabriolets sur châssis VANGUARD.

A cette époque, IMPERIA assure également le montage des motos ADLER, des voitures ALFA-ROMEO (la 1900 cc. 4 portes) et des camions BÜSSING, produi-

Partie de la piste d'essais, sur le toit de l'usine Imperia à Nessonvaux.



Pleasure has no price...



Give your engine
the best lead
substitute.

S.A. TOTAL BELGIUM N.V.
lubricants.belgium@total.com
Tel.: 02/288.98.72
www.total.be



TOTAL

Dernière production automobile d'Imperia à Nessonvaux, fût la Standard Vanguard (à droite). En bas, la chaîne de montage en 1950.



sant également un grand nombre de machines outils.

Lorsqu'en 1958 STANDARD-TRIUMPH décide de monter directement ses voitures dans sa nouvelle usine de Malines, IMPERIA abandonne toute participation dans le

secteur automobile.

Après un demi siècle d'activité, IMPERIA ferme définitivement ses portes en 1958 et sera mise en liquidation.

JANSSENS (Ateliers A. JANSSENS) 1902 - 1910

Gasmeterstraat à Saint Nicolas

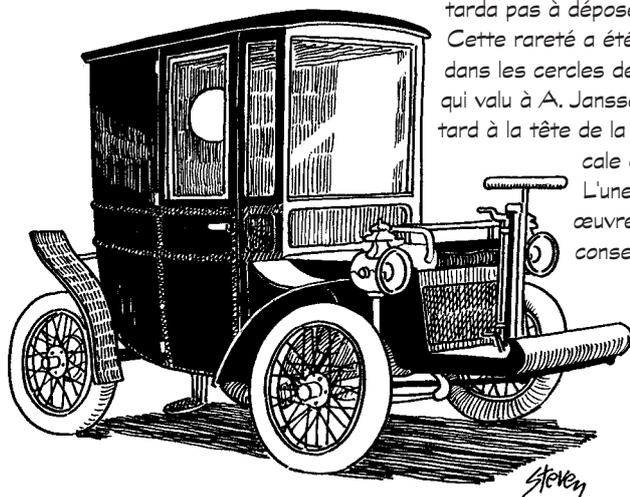
JANSSENS

A la fin du 19^{ème} siècle, A. Janssens de Vaerebeke occupait un nouvel atelier situé Rue du Gazomètre, dans la ville flamande de Saint-Nicolas. Son idée de voiture sans chevaux était révolutionnaire et simple: il avait développé un châssis à deux roues équipé d'un moteur, qui pouvait prendre place sous la place du cocher d'une carrosserie existante. Le moteur: un bicylindre horizontal refroidi par air.

Janssens présenta son invention en deux variantes de carrosserie, l'une ouverte, l'autre fermée: une voiture par saison. En outre, le volant et les pédales pouvaient être déplacées de la place du cocher "dans" la carrosserie, de manière à ce que même le conducteur soit installé à l'abri. En fait, A. Janssens de Vaerebeke venait

en quelque sorte d'inventer la traction, et ne tarda pas à déposer un brevet.

Cette rareté a été très remarquée dans les cercles de l'automobile, ce qui valu à A. Janssens d'être plus tard à la tête de la Chambre Syndicale de l'Automobile. L'une de ses premières œuvres a pu être conservée.



Carrosse Sans Chevaux Janssens

Titulaires des 1900 d'un brevet concernant l'avant-train moteur pouvant être fixe sur un véhicule hippomobile, les Ateliers JANSSENS construiront une voiture de ville à moteur 2 ou 4 cylindres monté à l'avant avec traction avant.

Présente au Salon de Bruxelles de mars 1902, ce véhicule ne sera commercialisé que fin 1903. Ce constructeur se limitera ensuite à la seule production de châssis.

JEECY-VEA - 1926

ateliers: rue du Frontispice 83. magasins: rue Defacz, 30, Bruxelles

Jean WATELET et Jacques VERGOTE de LANTSMEERE étaient connus dès 1923 pour leur construction de motocyclettes dans les Ateliers de la "Bruxelloise d'Auto-Transport".

En 1926 ils produiront quelques voitures à moteur 2 cyl. opposés, à soupapes latérales, refroidi par eau, de 750 cc. provenant de chez COVENTRY-VICTOR. Ce moteur

développait 17 cv. à 3500 t/min
Des carrosseries torpédo et cabriolet figuraient au catalogue. Très peu

JENATZY Camille 1868 - 1913

Le nom du pilote belge Camille JENATZY ne à Schaerbeek le 4 novembre 1868 reste incontestablement lié à l'histoire de l'automobile. Qui ne connaît pas sa "Jamais contente", voiture électrique en forme d'obus pointu aux deux bouts, longue de quatre mètres, carrossée en partinium chez Rotschild et mue par un propulseur électrique de sa réalisation?

C'est avec ce véhicule qu'il établit le 29 avril 1899 sur la route du parc agricole d'Achères près de Paris le record mondial de vitesse terrestre en dépassant la barre alors fatidique des 100 Km/h. (105,882 Km/h.).

Ce vénérable engin repose aujourd'hui au Musée de la voiture de Compiègne. Ingénieur en électrotechnique surnommé "le diable rouge", à cause de son intrépidité mais aussi de la couleur de sa barbe et de ses cheveux, Camille JENATZY faisait partie de la grande lignée des coureurs automobiles de son temps, s'illustrant notamment sur PIPE, MORS et MERCEDES pour qui il remporta le 21 juillet 1903 de haute lutte, la Coupe Gordon Bonett en Irlande, après un duel mémorable avec Barrou de KNYFF sur PANHARD.

Retiré du sport automobile actif en 1910, il décédera en 1913 des suites d'un accident ... de chasse et sa

de JEECYVEA furent cependant construites.

sépulture repose au cimetière de Laeken.

Son nom restera également associé à la conception de plusieurs voitures électriques ou mixtes (pétro-électriques) et d'un type d'embrayage électromagnétique utilisé sur différentes voitures de courses de l'époque dont une PIPE de 1904.

Son premier véhicule électrique fut une quatre places dos à dos à transmission par chaîne construite en 1898.

De 1899 à 1901, des voitures électriques plus lourdes et des fourgonnettes furent produites, d'après ses croquis, par la "Compagnie Internationale des Transports Automobiles" à Paris.

Il collaborera également à la construction de moteurs pétro-électriques en 1901 par transformation d'une MORS, puis à la FN où - pour compte du Baron de CATERS - il contribuera à la sortie d'une grosse voiture pétro-électrique destinée aux courses de vitesse, mais celle-ci qui développait alors 100 cv. ne répondra guère à son attente. Des véhicules de moindre puissance (12/15 et 20/28 cv.) seront encore fabriqués sous le nom de JENATZY-MARTINI à Liège.

Après 1903 son nom ne sera plus associé à aucune marque automobile.



Achères, France, 29 avril 1899: Jenatzy bat le record du monde de vitesse avec "La Jamais Contente".

JONCKHEERE BUS & COACH n.v. (1881-)

Schoolstraat 50 - ROESELARE

En 1881 Henri JONCKHEERE installe à BEVEREN-ROUSELAERE une petite entreprise familiale spécialisée dans la construction de carrosses. Dès 1902 il présente la première carrosserie d'une "voiture de luxe", Ce sera le départ d'une longue collaboration avec des constructeurs aussi prestigieux que MINERVA, ROLLS-ROYCE, FN, METALLURGIQUE,

BOVY, PIPE notamment pour qui il habillera, dans un style très personnel, de nombreux véhicules.

La première guerre mondiale marquera un coup d'arrêt des activités de la firme dont les installations seront dévastées. Avec sa reconstruction dans l'immédiat après guerre. le fils d'Henri JONCKHEERE, Joseph JONCKHEERE, donnera à l'entre-



Un car VDL-Jonckheere de grand luxe.

prise un développement international, comprenant que la diversification de ses activités était la meilleure garantie pour assurer son avenir.

Ainsi dès 1922 la firme de Roeselaere, répondant à une demande croissante des transports en commun, entame-t-elle la carrosserie d'autobus faisant de cette activité son principal créneau sans pour autant négliger sa collaboration avec le secteur automobile. On lui doit, parmi d'autres, l'habillage en 1927 d'une MINERVA. Six de très belle facture.

Anticipant sur l'ouverture du marché belge aux constructeurs américains par la suppression des barrières douanières - politique qui sonnera le glas de la production automobile nationale tant artisanale qu'industrielle - JONCKHEERE échappera à la récession du secteur en développant l'important marché des transports en commun qu'il domine en Belgique et qu'il étendra à la Hollande dans la période qui précède le second conflit mondial.

C'est encore JONCKHEERE qui, en 1934, carrossera de façon très moderne pour la société des Tramways Bruxellois un châssis d'autobus à cabine avancée construit par MINERVA.

Après la seconde guerre mondiale s'ouvre le développement rapide du transport routier et du tourisme .

Sous la direction d' Henri JONCKHEERE, l'entreprise poursui-

vra son développement et sa diversification dans le secteur des autobus, ambulances, véhicules publicitaires, mais aussi dans les composants et l'électronique industrielle ainsi que dans les machines de construction.

Le Groupe JONCKHEERE se composait ainsi de plusieurs divisions industrielles. Au Salon de Bruxelles de 1955, le carrossier JONCKHEERE présente une série d'auto-bus et d'autocars dont un car grand tourisme de 28 places sur châssis CHEVROLET, véhicule particulièrement attractif avec toit ouvrant en plexiglass, soute à bagages de grande capacité et arrière surélevé pour obtenir une meilleure visibilité.

Aujourd'hui, la seule division "Bus & Car", produit des autobus et autocars de tous types (autobus destinés au transport urbain, autocars luxueusement équipés ou encore autobus spécialement conçus pour les pays industrialisés ou en voie de développement), JONCKHEERE qui exporte pas moins de 85% de sa production à l'étranger où il dispose de plusieurs filiales, reste une entreprise belge performante dont le label de qualité tant de ses produits que du service proche de la clientèle reste exemplaire tant ses choix furent à l'origine judicieux.

Outre des bases implantées au Pérou, aux Caraïbes, dans les Bermudes, l'Éthiopie, le Yemen, Oman, la Nouvelle Calédonie ou l'Islande, la firme livre également ses productions en Israël, au Ghana, en Grande-Bretagne et en Algérie, pour ne citer que ses principaux points d'exportation, adaptant ses produits à la clientèle, qu'il s'agisse de petits bus étroits pour les Bermudes ou de cars spécialement conçus pour la police algérienne, tandis qu'en Belgique elle fournit de nombreux véhicules destinés à équiper les TEC en Wallonie, la STIB à Bruxelles ou De LIJN en Flandres.

A partir de 1994 JONCKHEERE devint part du groupe hollandais Berkhof, qui en 1998 devint à son tour part du Groupe VDL. En 2003 la raison sociale fût changée en VDL-JONCKHEERE.

JOOS - 1913

Louvain

Carrossier belge à qui l'on doit notamment une très belle limousine sur châssis MINERVA en 1913.

JUWEL Bruxelles et Herstal 1922 - 1928

Société des Autos JUWEL: siège social rue Royale 51 à Bruxelles

Usines , rue Petite-voie 259 à HERSTAL (1922 à 1927)

Usines JUWEL - Constructions Automobiles s.a. à HERSTAL (1927 - 1928)

JUWEL décide de construire une voiture populaire à quatre places, voiture "relativement légère, pouvant loger confortablement quatre passagers, consommant peu et susceptible de moyennes horaires honorables".

Son programme était ambitieux , sortir 800 voitures au cours de la première année.

Présentée au Salon de Bruxelles de 1922, la première JUWEL était équipée d'un moteur 4 cyl.(60x100) de 6/8 cv. et de 6/10 cv. à soupapes latérales. Deux types de châssis étaient proposés ainsi que différentes carrosseries avec radiateur en coupe-vent conduite intérieure deux portes, torpédo 2 ou 4 places, sport 3 places et camionnette. Confronté rapidement à des difficultés financières justifiant dès 1924 une importante augmentation de capital, JUWEL n'arrivera jamais à produire un nombre suffisant de véhicules lui

usine d'Herstal.

KAHN - 1950 - 1952

Ixelles (Bruxelles)

Robert KAHN, mécanicien à Ixelles, fit construire en 1950 un racer 500 équipé d'un moteur F.N., la KAHN Spéciale 1.

Complètement redessinée durant l'hiver 1951-1952, la nouvelle

d'INDIAN et de BSA.

KELLNER 1910 - 1930

Fin 1910 est présenté au Salon de Paris une PIPE de 80 cv. équipée

permettant d'atteindre un prix de revient acceptable.

Au Salon de Bruxelles de 1924, la firme présente une nouvelle version 4 cyl. à soupapes en tête à culbuteurs, freins sur les roues avant et différentiel, modèle orné d'un nouveau radiateur plat. Cette version n'eut guère de diffusion tandis qu'un audacieux modèle sport construit en 1926 restera à l'état de prototype.

En septembre 1927 est fondée une nouvelle société au capital de cinq millions de francs: les Usines JUWEL Constructions Automobiles s.a. - dont le siège sera cette fois situé à HERSTAL.

Elle présentera au Salon de Bruxelles de 1928 un véhicule à traction avant très inspiré de la TRACTA et équipé du moteur 4 cyl. JUWEL.

Ce modèle TA-4 ne sera pas produit en série.

De cette JUWEL TA-4 sera dérivée l'ASTRA construite dans cette même

KAHN Spéciale 2 bénéficiait, outre une carrosserie plus basse, mieux finie et plus jolie, d'un bicylindre à plat BMW.

Cette initiative restera cependant sans lendemain, tout comme son projet d'élaborer un moteur 2 cyl. en V de sa conception au départ de pièces

par le carrossier belge KELLNER.

Il s'agissait d'une conduite intérieure d'aspect assez futuriste avec pare-brise en coupe-vent.

Peu d'informations semblent subsister sur les activités de KELLNER

auquel il est encore fait référence au Salon de Bruxelles de 1930.

KLEINSTWAGEN (Ets DE REUCK) 1951 -1952

Gand

Inspirés d'une voiturette de conception allemande assez rudimentaire, quelques prototypes plus élaborés sont présentés par les Ets DE REUCK de Gand au Salon de Bruxelles de 1952.

Quelques prototypes carrossés en coupé et en cabriolet deux places seront construits. Ils étaient pourvus d'une suspension par anneaux

en caoutchouc, les quatre roues étant indépendantes.

Quant à la motorisation, il s'agissait d'un JLD de deux cylindres deux temps de 400 cc. refroidi par eau.

Un deux cylindres opposés à deux temps, refroidi par air, et d'une cylindrée de 350 cc. était également prévu. La KLEINSTWAGEN ne sera finalement pas commercialisée.

KNAP (Société de Construction Liégeoise d'Automobiles) 1897 - 1899

Rue des Wallons puis rue Lairesse 83 - 85 à Liège

Conçues par le technicien français Georges KNAP, originaire de Troyes, les voiturettes KNAP à trois roues - dont une roue arrière motrice - furent d'abord produites à Liège à partir de 1897-1898. Sa construction s'inspirait de la Léon BOLLEE. Le moteur était un monocylindre horizontal de 4 cv. à allumage électrique, deux vitesses et transmission par chaîne.

Les premières voiturettes KNAP furent exposées à Liège au Café National où se tenait alors le Salon du Cycle, puis à l'exposition de Bruxelles en mars 1899. C'était le grossiste en bicyclettes LOPPART qui assurait la représentation de KNAP, des courses ayant même été organisées pour ses

seuls clients.

Bien que vendu en Angleterre sous le nom de "The Tourist", ce véhicule déjà démodé ne fut plus construit après 1899.

KNAP retournera en France où il poursuivra la construction de motocyclettes et de voiturettes à moteur monocylindrique. Quant à la firme beige "Société de Construction Liégeoise d'Automobiles", elle obtint la licence de construction pour la Belgique de la DURYEA américaine qu'elle produira jusqu'en 1903 et dont la distribution à Bruxelles était assurée par un garage de la marque installé au 147 de l'avenue de l'Hippo-drome.

KOPPEL (Compagnie Belge

de Vélocipèdes) 1901

rue de Fatime n°60 à Liège

En 1901 KOPPEL construit quelques voiturettes à moteur monocylindrique monté à l'arrière et relié à l'essieu arrière par engrenage.

La voiture disposait d'une carrosserie tonneau à quatre places et l'accès au moteur se faisait en soulevant la carrosserie. On pouvait faire démarrer

le moteur par un levier placé près du siège.

La partie avant du châssis contenait la direction et pouvait être dissociée de la partie arrière contenant le moteur.

La publicité d'époque met en évidence le "système KOPPEL breveté.

Belle réussite



Texte: Bart Lenaerts Photos: Lies De Mol

Aston Martin va mieux que jamais. La mission de la DBS est-elle de prolonger le succès, ou est-elle simplement là pour épater la galerie?

26 voitures en un an: c'est quelque part au milieu des années '80 qu'Aston a du inscrire dans ses registres une année aussi déplorable. Mais ces temps sont fort heureusement révolus. En 2007, plus de 5.000 voitures sont sorties de l'usine et pour la première fois en 92 ans, Aston Martin est sorti du rouge. Cette année, Aston Martin planche sur l'assemblage de 7.000 exemplaires. Ils devraient y arriver puisque dans notre pays seulement, ce sont plus de 100 voitures qui sont livrées chaque année à des heureux propriétaires. Et c'est surtout grâce à la DB9: elle est depuis quelques années déjà une valeur sûre dans le segment de meilleures voitures de sport. Par ailleurs, la toute jeune V8 Vantage est déjà un modèle à succès. En coupé ou en cabrio, c'est elle qui désormais représente le plus gros des bons de commande. La toute récente DBS contribuera-t-elle à faire grimper d'encore quelques milliers d'exemplaires les chiffres annuels?

■ Edition limitée

Non, mieux vaut ne pas l'espérer. Ou ne pas le craindre, selon votre vision de la chose. La DBS est en fait le porte

drapeau de la famille. Pas une Miss Populaire ayant pour but de faire du volume, mais plutôt l'ultime symbole de ce dont est capable Aston en ce début de siècle. C'est pourquoi elle en coûtera tant au candidat acheteur, et aussi pourquoi il n'en seront produits que 500 exemplaires par an. Au début, il était même question de 300 par an. Mais les clients ont réagi avec tant d'enthousiasme que la marque n'a pas pu camper sur sa décision.

Ce que les 500 chanceux annuels reçoivent pour leur argent est donc une voiture magnifiquement présentée et immédiatement reconnaissable comme une Aston. Et peut-être que cet air de famille commence à être trop exploité. Après la DB9 et la Vantage, c'est ici la troisième voiture à reprendre les mêmes lignes caractéristiques. Et bientôt arrivera encore la 4 portes Rapide.

■ Obesitas

Avec ses boucliers avant et arrière très expressifs, ses garde-boue surdimensionnés tout comme son spoiler avant, son capot aux multiples ouvertures, ses seuils de portes très bas et son impo-





sant spoiler de coffre, elle ressemble à une DB9 sous stéroïdes. Mais lorsque l'on se penche sur la fiche technique, on constate que la DB9 et la DBS reposent sur un même empattement et que leurs longueurs respectives sont identiques. Comment est-ce fait? "La DBS est un pont entre la DB9 classique et la DB9-R, la voiture de course qu'Aston engage au Mans", comme le dit l'explication officielle. Et nous qui pensons que la DBS était l'héritière morale de la Vanquish, qui a cessé d'exister en 2007, en même temps que l'usine de



Newport Pagnell. Et bien non. La DBS n'est donc ni plus ni moins qu'une variante de la DB9, même si elle a une toute autre allure et semble surtout plus musclée. Est-elle donc une variante sérieusement plus puissante et terriblement plus légère que la DB9? Ou est-elle une "Streetracer" épurée qui va se mesurer aux Ferrari Scuderia et autres Lamborghini Gallardo Superleggera? On pourrait le croire en voyant son corps athlétique et ses multiples panneaux de fibre de carbone. Jusqu'à ce que vous portiez à nouveau les yeux sur la fiche technique: le supplément de puissance par rapport à



une DB9 est prometteur, mais le poids de 1.695 kg l'est beaucoup moins. Une perte de 65 kg sur la DB9 c'est pas mal, mais face aux petits 1.350 kg de la Ferrari 430 Scuderia, l'anglaise semble atteinte d'obésité.

■ Confort pour deux

Lorsque vous ouvrez l'énorme portière, vous comprenez immédiatement de quoi est faite cette DBS. Il ne s'agit pas ici d'une sportive spartiate ayant éliminé tous ses kilos pour être plus explosive encore. On trouve bien quelques éléments de carbone sur les panneaux de porte et selon Aston Martin, les tapis sont faits d'un matériau léger. Mais là s'arrête le combat de la voiture contre le surpoids. D'épais sièges baquets recouverts de cuir, une planche de bord élégamment revêtue, du mobilier réglable électriquement et encore une foule d'équipements luxueux révèlent que cette Aston a d'autres priorités que la vitesse pure. Délivrer à ses passagers fortunés tout le confort et le bien-être qu'ils espèrent semble être bien plus haut sur la liste.

La planche de bord est immédiatement identifiable comme provenant de la DB9. Cela dit, la console centrale a, elle, été entièrement redessinée. Les commandes de la clim, de la navigation et du système audio sont très élégantes mais le tout n'est pas encore un modèle d'ergonomie. La finition est encore un peu plus soignée que dans la DB9 mais décidément, dommage que cette console soit si haute et que le levier de vitesse soit positionné de manière si peu pratique. Vous êtes dès lors obligé de changer les rapports avec le pouce et tout le monde ne trouve pas ça particulièrement plaisant. Et à part cela, il est bien vu de la part d'Aston de ne plus se donner la peine d'installer de mini sièges à l'arrière, dans lesquels personne ne pouvait de toute façon prendre place. Autant d'espace de rangements qui viennent bien à point.

■ Avide de tours

Plus de clé, dans cette DBS, mais bien un "Emotional Control Unit". Il s'agit



d'un "bijoux" très stylé, incrusté d'un saphir qui s'illumine d'un doux rouge lorsqu'on le place dans l'emplacement prévu à la planche de bord. Il faut le pousser une fois et le V12 se réveille avec une voix coléreuse. Voilà qui promet du spectacle. Puis le son se stabilise en un grondement profond et civilisé. Sous le capot, on trouve le même 6.0 litres atmosphérique que dans la DB9. Mais ici, il affiche 60 ch de mieux pour un total de 510 grâce à une respiration améliorée et à des taux de compression revus. Le couple reste par contre à 570 Nm mais il faut pousser le moteur à 750 tours de plus pour en jouir. Heureusement, ce moteur déborde de vie, répond parfaitement aux sollicitations du pied droit et grimpe avec enthousiasme à l'assaut du compte-tours. Un peu trop d'enthousiasme même, puisque on arrive plus tôt qu'on ne s'y attend au rupteur calé à 6.800 tours.

Provisoirement, la DBS n'est disponible qu'avec une boîte manuelle 6. Son étagement est parfait et jamais lors des accélérations on ne trouve le moindre trou. Les changements s'effectuent aussi avec un peu plus de souplesse que ce que nous avons relevé à bord de la V8 Vantage. A terme, une boîte automatique avec palettes derrière le volant sera aussi proposée.

■ Icône de la mode

Comme le moteur, la carrosserie et l'habitacle, la DBS partage son châssis

en alu avec la DB9. Cela dit, la DBS est posée sur une plus grande surface puisque les voies ont été élargies de 4 cm à l'avant comme à l'arrière. Et la DBS reçoit des amortisseurs adaptatifs. Selon les conditions, l'électronique opte pour la plus adaptée des cinq lois d'amortissement disponibles. Ce système travaille si rapidement que le conducteur ne peut le remarquer. Et on ne peut pas en dire autant de systèmes comparables disponibles chez certains concurrents. On dispose aussi d'un "Trackmode" qui rend l'amortissement plus dur encore. Idéal si vous désirez conduire le couteau entre les dents, mais vraiment, la voiture devient alors aussi dure que du bois.

La direction assistée asservie à la vitesse affiche un fonctionnement parfait. On ressent à peine qu'elle est





variable, et c'est un grand compliment. Il n'est jamais nécessaire de corriger dans les courbes longues mais, à notre goût, ce système pourrait être un peu plus communicatif.

La DBS est tout sauf un poids plume. Mais tout de même, avec 510 ch, il y a largement de quoi la rendre redoutablement rapide. Le sprint de 0-100 km/h s'effectue en 4,3 secondes. Un score qui en dit long. Tout comme la

Murcielago qui, avec un bon pilote au volant, ne laisseront apercevoir que de loin leurs feux arrière à la DBS. Alors pourquoi choisir la Britannique? Parce que tout de même, elle roule merveilleusement bien, parce qu'elle procure énormément de plaisir et qu'en plus d'être vélocité, elle est aussi aisément utilisable au quotidien. Et parce qu'elle a plus de style que James Bond et Nicole Kidman réunis.

■ Mais qui va payer?

Mais la DBS a tout de même un point faible: son prix exubérant. Pour 243.750 euro, cette pure beauté prendra place dans votre allée de garage. C'est à peu près 82.000 euro – le prix d'une Porsche 911 – de plus qu'une DB9 dont elle est dérivée. Même en s'appelant Aston, il est difficile de justifier une pareille différence. Car les améliorations ne sont pas si bluffantes que cela. Alors pourquoi, chez Aston Martin, se permet-on pareille fantaisie? Parce qu'on peut. Voyez la production: c'est sous la pression des clients qu'il a fallu la porter à 500 exemplaires par an. On ne peut donc pas en vouloir à Aston de tirer profit de cette situation, surtout aujourd'hui que les affaires marchent bien. Les Britanniques ont assez souffert, ces dernières années. Et puis après tout, lorsqu'on fait son shopping dans cette catégorie de prix, on ne pinaille pas pour quelques centimes. Surtout pas pour un symbole de réussite comme la DBS.



pointe de 307 km/h. Mais de nouveau, les prestations pures ne sont pas l'ambition première de la voiture. Pour des chiffres à tomber à la renverse, des prestations à couper le souffle et des accélérations à vous enfoncer les yeux dans les orbites, c'est plutôt chez Ferrari ou Lamborghini qu'il faut aller voir. Pour le même prix, les Italiens nous livrent une 599 GTB ou une

300 SL: Oben Ohne*

*en Topless



Texte: Leo Van Hoorick Photos: Roos Maes

La Mercedes 300 SL, avec ses portes papillon, jouit dans l'histoire de l'automobile d'un véritable statut de mythe. Oui, ses racines remontent au début des années 50, au glorieuses Siberpfeile (les Flèches d' Argent), et elle peut elle-même s'enorgueillir d'un très riche palmarès en course. Nous-mêmes avons toujours eu un faible pour la Roadster qui dès 1957 allait prendre la succession de la "papillon" (Gullwing). C'est vous dire notre enthousiasme lorsque l'occasion d'en essayer une s'est présentée.

La voiture qui nous a été confiée pour ce test ne sort pas tout droit de sa (boîte de) restauration mais est toujours dans son jus. Non, elle n'est pas parfaite. Une éraflure sur l'aile arrière droite a été repeinte par le garagiste du coin et les petites marques d'usure du capot et des portières ont été traitées soigneusement avec un stick de peinture. A droite, une petite zone proche de l'arche de roue est quelque peu piquée et le travail cosmétique à été un rien bâclé. Si on la regarde en pleine lumière, on trouvera encore ci et là bien des ondulations dans les impressionnantes ailes avant, probablement occasionnées lors d'une ou l'autre vidange. Sous le capot, ce n'est pas non plus nickel-chrome. Les tubulures d'admission en alu, qui

occupent tout le côté droit du compartiment moteur, ne sont pas polis mais dans leurs état d'origine, un peu ternes et mats. Mais sinon, tous les autocollants d'origine sont toujours présents sur le cache-soupapes, sous la saleté accumulée au fil des ans. Enfin, les caoutchoucs ont eux aussi connus de meilleurs jours.

Cette auto affiche 13.000 miles au compteur, soient 20.000 km. Naturellement, difficile de savoir si le chiffre est exact. Mais quelques éléments plaident cependant pour l'affirmative, outre l'état général de la voiture qui n'a manifestement jamais été restaurée. Le livret d'entretien d'origine, par exemple. Ou les documents témoignant des successifs changements de propriétaires.





Même la roue de secours est toujours d'origine, montée d'un Continental 6.50/6.70 – 15 « Extra Super Record » jamais utilisé. Et on citera encore le kit d'outils livré à l'époque, toujours complet.

Cette Roadster avait été livrée le 4 mars 1961 à une entreprise de Elmira (NY). En 1982, il a été vendu à un certain Walter Price, toujours à New York. Le "Original Certificate of Sale" (sorte de Car Pass avant la lettre) délivré par l'Etat de New York mentionne, à côté des noms du vendeur et de l'acheteur, le "kilométrage" de 1.931 miles. La voiture était déjà à l'époque une pièce de collection et non une occasion. Il est donc très probable que peu de distance se soit ajoutée au compteur entre cette vente et le moment où la voiture prit le bateau vers la Belgique et son troisième propriétaire, fin 1990. Combien de miles affichait le compteur à ce moment, nous l'ignorons. Mais lui-même utilisa la voiture comme une pièce de collection (il en a plusieurs) et roulait donc à peine quelques centaines de kilomètres par an.

■ Série limitée

Au total, 1.400 "papillons" ont été produites. Pas mal pour une super sportive. Hoffman, l'importateur américain de Mercedes – qui importait d'ailleurs d'autres sportives européennes et pouvait, grâce à ses volumes, avoir une certaine influence sur les constructeurs du vieux continent – avait su convaincre Mercedes de produire une version ouverte de leur "populaire" sportive. Et la moitié

à peu près des 1.858 Roadsters produits furent exportés vers les USA. Aujourd'hui, on peut trouver que la quantité de chrome affichée par la 300 SL est un peu surfaite. Mais le Bling Bling ne date pas d'hier aux Etats Unis. Et associé avec la peinture blanc ivoire du modèle qui nous est proposé, ce n'est guère choquant. L'intérieur est recouvert de cuir rouge et les sièges sont perforés. Typique des Mercedes de cette période. Une brûlure sur le siège du conducteur est la preuve qu'à l'époque, on fumait beaucoup.

Tous les cadrans sont parfaitement regroupés derrière le volant couleur ivoire au diamètre impressionnant et à la commande de klaxon chromée. A droite, le tachymètre gradué jusqu'à 160 miles à l'heure. A gauche, le compte tours qui monte jusqu'à 7000, avec une zone rouge débutant à 6000. Au milieu, disposés verticalement, d'autres indicateurs. En haut à gauche, la température d'eau en bleu. Dessous, la jauge d'essence – avec une coûteuse contenance de 100 litres – en vert. En haut à droite, la température d'huile qui débute à 100° Fahrenheit, mais n'indique rien d'autre. En dessous, la pression d'huile en vert. Les indications ne sont pas délivrées par des aiguilles mais par des petits axes rotatifs colorés. Ça me rappelle le compteur de vitesse vertical coloré de la 190D "Heckflossen" de mon voisin. Enfant, j'étais fasciné par cet objet. Je ne comprenais pas comment ce bidule changeait de couleur en fonction de la vitesse.

■ A l'américaine

Devant, les yeux glissent le long de l'interminable capot garni de ses deux "powerdomes". Lorsqu'on est assis au volant, ce capot semble plus grand encore. Les arches de roues sont caractérisées par des « sourcils » horizontaux qui donnent à la voiture une allure encore plus puissante. Le pare-choc avant est plutôt du genre baroque, avec ses rondeurs parfaites au niveau des passages de roues et



ses butées massives.

Les signes qui trahissent la provenance américaine de la voiture sont les phares à optiques séparées et les énormes clignoteurs, le tout emballé dans une profusion de chrome. Sur les versions européennes, les optiques sont réunies dans une sorte de gros bocal de verre.

Personnellement, je préfère la solution américaine, plus légère et élégante.

À l'arrière, les feux sont minces et larges, ils suivent presque fidèlement les chromes de la poupe. Et pour l'époque, ces feux étaient plutôt avant-gardistes: clignoteurs séparés, feu de recul, feu stop, feu de position... alors que bien d'autres voitures se contentaient d'une misérable loupotte rouge d'à peine quelques centimètres. Bien que la porte de coffre ait une forme arrondie, la partie arrière très basse combinée à un grand réservoir et une roue de secours installée à plat avait pour effet de ne laisser qu'un assez petit volume pour les bagages. "Das Haus" proposait en option un kit de bagages fait sur mesure pour ce coffre, composé de deux valises qui occupaient tout l'espace disponible. La plus grande des deux était vraisemblablement destinée au passager (la passagère) de droite (l'usine de Sindelfingen n'a jamais produit de Roadster en conduite à droite). Cela dit, c'était là un énorme progrès par rapport à la Gullwing dont le "coffre" était intégralement occupé par la roue de secours.

La grille est frappée d'une énorme étoile à trois branches, placée en position centrale, le tout barré par une épaisse baguette chromée. D'ailleurs, la toute nouvelle SL qui vient d'être lancée semble vouloir évoquer son aïeule mais à notre avis, ça ne fonctionne qu'à moitié.

■ Carter sec

Il est temps de démarrer la machine. Dès que l'on tourne la clé, la pompe d'injection se met en alerte. À ce propos, la SL était la première voiture de série à recevoir une injec-



tion d'essence (signé Bosch dans ce cas), procédé que Mercedes développa durant la seconde guerre mondiale pour les moteurs des avions de chasse (le Messerschmitt BF 109 est l'exemple le plus connu). Un témoin à la planche de bord vous indique que cette pompe est en train de tourner. Ce qui est confirmé grâce au bruit strident qu'elle produit. À ce stade, il est vivement déconseillé de donner du gaz. C'est au feeling et en jouant soigneusement de la commande de choke qu'il faut régler le mélange air/essence. Le moteur démarre à la première tentative, hésitant, et il nous faut tout notre feeling pour le maintenir en vie. Amusant comme ce moteur tremble au démarrage, et cela est dû à son positionnement quelque peu diagonal: les ingénieurs Mercedes avaient choisi cette solu-



HISTOIRE D'SL

1954 - 1962 Type W198 + Type W121

- 300 SL "Gullwing" / W 198 I, 1954 - 1957
- 300 SL Roadster / W 198 II, 1957 - 1963
- 300 SL Roadster avec hardtop / W 198 II, 1958 - 1963
- 190 SL (W 121), 1955 - 1963
- 190 SL Roadster / W 121 B II, 1955 - 1963
- 190 SL Coupe / W 121 B II, 1955 - 1963

1963 - 1970 Type W113 "Pagode"

- 230 SL / W 113, 1963 - 1967
- 250 SL / W 113 A, 1966 - 1968
- 280 SL / W 113 E 28, 1968 - 1971

1972 - 1986 Type R107

- 280 SL / R 107 E 28, 1974 - 1985
- 350 SL / R 107 E 35, 1971 - 1980
- 450 SL / R 107 E 45, 1971 - 1980
- 380 SL / R 107 E 38, 1980 - 1985
- 500 SL / R 107 E 50, 1980 - 1985
- 300 SL / R 107 E 30, 1985 - 1989
- 420 SL / R 107 E 42, 1985 - 1989
- 500 SL / R 107 E 50, 1985 - 1989
- 560 SL / R 107 E 56, 1985 - 1989

1990 - 2001 Type R129

- 300 SL / R 129 E 30, 1989 - 1993
- 300 SL-24 / R 129 E 30, 1989 - 1993
- SL 280 / R 129 E 28, 1993 - 1995
- SL 320 / R 129 E 32, 1993 - 1995
- 500 SL, de 06.1993:
 - SL 500 / R 129 E 50, 1989 - 1995
- 600 SL, de 06.1993:
 - SL 600 / R 129 E 60, 1992 - 1995
 - SL 60 AMG / R 129 E 60 AMG, 1993 - 1995
 - SL 280 / R 129 E 28, 1995 - 1998
 - SL 320 / R 129 E 32, 1995 - 1998
 - SL 500 / R 129 E 50, 1995 - 1998
 - SL 600 / R 129 E 60, 1995 - 1998
 - SL 60 AMG / R 129 E 60 AMG, 1996 - 1998
 - SL 500 (M 113 moteur) / R 129 E 50, 1998 - 2001
 - SL 280 (V6 moteur) / R 129 E 28, 1998 - 2001
 - SL 320 (V6 moteur) / R 129 E 32, 1998 - 2001
 - SL 600 / R 129 E 60, 1998 - 2001
 - SL 55 AMG / R 129 E 55, 1999 - 2001
 - SL 73 AMG / R 129 E 73, 1999 - 2001

2001 - ... Type R230

- SL 500 / R 230 E 50, 2001 - 2004
- SL 55 AMG / R 230 E 55 ML, 2001 - 2004
- SL 350 / R 230 E 35, 2001 - 2004
- SL 600 / R 230 E 60, 2001 - 2004
- SL 65 / R 230 E 65, 2001 - 2004
- SL 350 / R 230 E 35, 2004-2008
- SL 500 / R 230 E 50, 2004-2008
- SL 55 Kompressor AMG / R 230 E 55, 2004-2008
- SL 600 Biturbo / R 230 E 63, 2004-2008
- SL 65 AMG / R 230 E 65, 2004-2008
- SL 280 / R 230 E 28, 2008 - ...
- SL 350 / R 230 E 35, 2008 - ...
- SL 500 / R 230 E 50, 2008 - ...
- SL 600 / R 230 E 60, 2008 - ...
- SL 63 AMG / R 230 E 63, 2008 - ...
- SL 65 AMG / R 230 E 65, 2008 - ...

tion pour pouvoir placer leur gros 6 cylindres de 3 litres sous ce capot si bas. Ils avaient aussi résolu le problème de la lubrification en optant pour le carter sec, une technique que la marque maîtrisait parfaitement depuis les succès en course des Flèches d'Argent, dont la 300 SL originelle était l'héritière.

Ce six cylindres de 2.992 cc est une machine puissante. Sur la Gullwing (nom de code W198), il livre 215 ch et 200 Nm. Sur la Roadster (nom de code W198-II), cette puissance est portée à 235 ch (à 3.000 t/min) et 202 Nm. De quoi lui donner une vitesse de pointe de 235 km/h, ce qui en faisait probablement à l'époque la voiture véritablement de série la plus rapide du monde. A la fin de la production, elle a été expérimentée avec sous le capot un bloc en aluminium et en 1961, les tambours de freins avant ont été remplacés par des disques. Notre exemplaire dispose encore de tambours qui se sont avérés très efficaces.

La marche arrière est située plusieurs longs centimètres à côté de la deuxième. Et à l'usage d'ailleurs, il semble que tous les rapports, quatre en tout, soient à de longs centimètres les uns des autres. Au premier contact, nous sommes même un peu horrifiés par le sentiment "camionnesque" que procure l'ensemble. La pédale d'embrayage est particulièrement lourde et en fait, le gaz et les freins le sont aussi. Le volant est



gigantesque et le capot est immense. Mais une fois que la mécanique arrive à température et à l'approche des 3000 tours, ce lourd roadster se transforme en bête féroce émettant un grondement qui donne des frissons. Et c'est là que se révèle l'âme de compétitrice de la SL. Aussi luxueux que soit ce roadster, il est basé sur le châssis tubulaire de la Gullwing. Mais ce châssis a bel été adapté pour le roadster, et a par ailleurs reçu de bien meilleures suspensions arrière: la Gullwing doit en effet se débrouiller avec des bras oscillants, ce qui lui procure une tenue de route aléatoire. La Roadster est aussi plus confortable qu'une Gullwing, parce que par exemple, même avec le hard top, la chaleur est bien moins insupportable dans l'habitacle.

Lors de son lancement commercial, la Roadster coûtait quelques 32.500 DM (à peu près 16.500€ d'aujourd'hui). Pour un exemplaire aussi présentable que le nôtre, des prix proches de 30 fois le prix d'origine étaient demandés au récent Techno Classica de Essen, où différents exemplaires (restaurés) étaient à vendre...



Destination Villa d'Este

L'important, c'est d'y être...

Leo Van Hoorick

Villa d'Este est, selon toute vraisemblance, le "Concours d'Elégance" le plus prestigieux d'Europe. Le petit village de Cernobbio sur les rives du lac de Côme est, le temps de l'évènement, le centre du monde automobile.

Depuis longtemps déjà, le "Concorso d'Eleganza" figurait sur la liste de nos choses à faire au moins une fois. Mais cette année, nous avions l'alibi idéal. L'un de nos amis venait d'achever la restauration d'une Jaguar très spéciale qu'il avait achetée en 1994 dans un état déplorable: une remarquable XK 140 à carrosserie Ghia. Ghia avait déjà réalisé quelques carrosseries de XK 120 basées sur la Supersonic (surtout connue sur la Fiat 8V). De la XK 140, trois versions différentes avaient été construites dont deux sont encore connues: une américaine et "notre" belge (même si celle-ci a porté des plaques suisses et britanniques). Et quoi de plus beau que d'emmener cette voiture dans son pays d'origine pour l'offrir au jugement d'amateurs avertis? Grâce à BMW, sponsor principal de ce prestigieux évènement depuis 1999, nous avons eu accès aux coordonnées du sélectionneur. Nous lui avons envoyé quelques photos et un bref descrip-

tif de la voiture puis, comme nous l'avions espéré, une réponse positive n'a pas tardé à arriver. Ce qui est déjà un grand honneur puisque seules une cinquantaine de voitures sont admises annuellement. Et être parmi elles est une petite victoire en soi.

■ Soigneusement emballée

Noël Van Haute est le carrossier de Hamme qui a apporté les touches finales à la carrosserie de la Jaguar: une sublime peinture deux tons, blanc ivoire et bleu foncé. Il offrit aussi de préparer la voiture pour son voyage vers l'Italie sur une remorque ouverte. Lorsqu'au matin du départ nous sommes allés prendre livraison de la remorque et de son précieux chargement, nous ne pouvions en croire nos yeux. La Jaguar était intégralement emballée dans un film noir. On aurait dit une œuvre de Christo! Chemin faisant, nous avons évidemment eu droit à nombre de regards d'automobilistes dont cette étrange silhouette éveillait la curiosité. Noël avait accompli son travail avec soin, mais une petite erreur subsistait: il avait emballé la voiture de l'avant vers l'arrière, omettant de faire se chevaucher les bords de l'emballage.



BMW, le sponsor principal, a fêté à la Villa d'Este le trentième anniversaire de la M1. De nombreux exemplaires de cette supercar dessinée par Giugiaro étaient présents. Et pas seulement en version production comme sur cette image, mais aussi en différentes versions course.



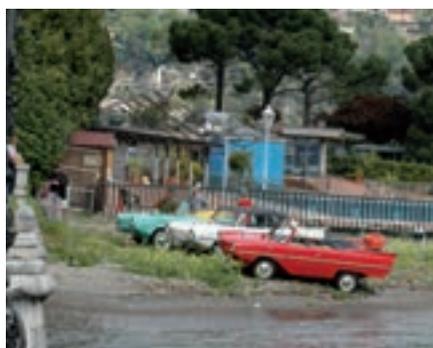
La Jaguar XK140 Ghia prête pour la route de l'Italie, un jour plus tard au déballage... et plus tard encore lors de la présentation au public par Simon Kidston le maître de cérémonie.



Car of the show: la plus haute distinction, la "Coppa d'Oro Villa d'Este", est allée à cette Ferrari 166/195S Berlinetta Touring Le Mans. Avec cette voiture, Gianni Marzotto remporta à l'âge de 22 ans les Mille Miglia 1950. Marzotto remplaça le moteur d'origine par un V12 Type 195 de Colombo, d'où le double chiffre de son appellation. Le fait que la voiture affiche une couleur bleue claire et non rouge est déjà tout une histoire en soi. Quelques mois avant la course, le père de Gianni avait sommé ses fils "d'arrêter de faire la course dans ces autos rouges". En peignant sa voiture en bleu, Gianni évita de désobéir à son père!

Malgré les mètres de bande adhésive, le vent parvint donc peu à peu à s'infiltrer sous le film noir au point de le déchirer par endroits. Nous n'eûmes donc d'autre solution que de nous mettre sur la route en recherche de bande adhésive et de refixer les morceaux qui flottaient au vent.

Arrivés sur le parking des exposants à Cernobbio, notre Christo attira immédiatement l'attention de quelques équipes de télévision, surpris par le travail d'emballage réalisé par notre carrossier de Hamme et par nous-mêmes. Sous le film noir,



Certains visiteurs ne sont pas venus en voiture. Si vous voulez arriver par les eaux avec style, le mieux est de venir en Riva. Ou pourquoi pas en Amphicar.

on trouvait encore une couche de mousse puis sous cette mousse enfin, collé tout contre la carrosserie, un autre film protecteur. Il nous a fallu donc un certain temps pour libérer la Jaguar de son cocon avant de pouvoir le descendre de la remorque puis la conduire en direction du Grand Hôtel Villa d'Este, un luxueux palace sis au milieu d'un magnifique parc sur les rives du lac de Côme.

Nous-mêmes n'avons pas logé au Villa d'Este – nous avons choisi le Miralago, lui aussi au bord du lac mais aux tarifs bien plus démocratiques – contrairement à notre Jaguar, bien installée dans son parking en sous-sol, sur une double place, comme toutes les autres concurrentes. Pendant que nous recherchions la place réservée pour notre voiture, nous ne pouvions qu'essayer de deviner à quelles concurrentes elle allait devoir se mesurer, puisque toutes les voitures étaient couvertes. Un exercice passionnant.

Notre Jaguar – véritablement parfaitement restaurée et assez unique en son genre – n'est certes pas une bête à concours. Son propriétaire n'hésite pas à parcourir quelques centaines de kilomètres contre vents et marées, juste pour le plaisir, tandis que les 1.500 mètres qui séparent la Villa d'Este de la Villa Erba semblent être, pour certains concurrents, une véritable expédition suivie, malgré le soleil radieux, d'une intensive séance de dépoussiérage. La plupart des voitures présentées ici sont dans un état d'entretien quasi absurde, puisqu'elles semblent plus neuves encore que le jour où elles quittèrent l'atelier où elles furent construites. Elles sont toutes sublimes et remarquables, si pas uniques. Ici, pas de place pour les voitures construites en série. Seulement pour les superlatifs.

Le fait que nous ne figurions pas dans la sélection finale ne fut donc pas une vraie déception. Nous avons pu voir de l'intérieur cet événement automobile le plus prestigieux d'Europe, et c'était déjà une belle récompense.



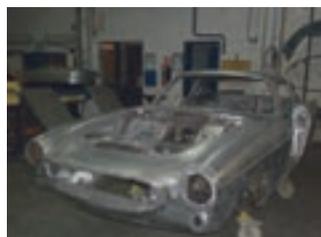
Lors de la Villa d'Este, on fête aussi la renaissance de la Carrozzeria Touring Superleggera avec la première de la Maserati A8CGS Berlinetta, dessinée par notre compatriote Louis de Fabricebeckers qui pose fièrement à côté de son enfant. Il s'agissait en fait d'une double première puisque cette auto était posée sur de toutes nouvelles roues à rayons Borrani Xray, créées spécialement pour répondre aux exigences de couple et de puissance d'une voiture de sport moderne.

DU SUR MESURE EN RESTAURATION...

La restauration d'une automobile classique exige de l'expertise et du savoir faire. De par des années d'expériences et des formations permanentes en Belgique et à l'étranger, je peux me permettre d'affirmer ma parfaite maîtrise du sujet: je restaure tout, de la restauration complète à la restauration de pièces. Je peux même reproduire des pièces devenues introuvables. Ce savoir faire me permet de rendre à un oldtimer son état originel à 100%. Quel que soit le matériau, aluminium, acier, inox, cuivre, bronze, fer mais aussi bois et tissus, je peux les travailler avec le souci de la perfection!

Y a-t-il dans votre garage un projet de restauration qui attend? Avez-vous une réparation que vous ne savez par quel bout entreprendre? Avez-vous déjà pensé à demander un conseil extérieur?

Votre voiture préférée demande un peu - ou beaucoup - de travail? Vous êtes sur le point d'acheter une automobile classique et vous avez besoin d'un conseil? Prenez contact.



Geert Soomers

Restoration d'oldtimers
Travail de métaux
Koning Leopoldstraat 8
2610 Wilrijk
TVA: BE 0894.514.501
GSM: 00 32 475 61 25 91

Circuit des Ardennes:



A la prochaine...

Le "pre run" et le "1900 Rally" s'arrêtaient vendredi à la mi-journée à La Roche.



Le premier jour se clôture sur un "Quarter Mile Run", une épreuve de vitesse courant sur 402,25 mètres, sur une route fermée par la police et chronométrée très officiellement par le RACB. L'une des participantes les plus impressionnantes fut sans conteste une Mercedes Grand Prix authentique de 1913.

En 1902, le Baron Pierre de Crawhez, alors Président de la Commission Sportive de l'Automobile Club de Belgique, introduisit un renouvellement bienvenu dans le sport automobile. Jusque là, les compétitions étaient organisées de ville en ville (Bruxelles-Spa, Paris-Bordeaux, Paris-Vienne...), avec l'inconvénient que les spectateurs qui se massaient au long du parcours ne voyaient passer les concurrents qu'une seule fois. En lançant le concept de courses sous formes de boucles, de Crawhez introduisit un renouveau dans le sport auto qui allait bientôt faire des émules.

Le 31 juillet 1902, 56 voitures et motos partirent de Bastogne pour une course connue sous le nom de "Circuit des Ardennes". Les participants devaient parcourir cinq fois un itinéraire de 85,4 km qui reliait Bastogne... à Bastogne, en passant par Longlier/Neufchâteau et Habay. L'édition 1902 fut remportée par Charles Jarrot au volant de sa Panhard, qui parcourut les 512 km à une vitesse moyenne étourdissante pour l'époque de 100 km/h. Le Baron de Crawhez, qui lui-même participait avec une Panhard, dut abandonner suite à un accrochage avec un autre participant.

Le "Circuit des Ardennes" connut un retentissement international et devint rapidement un événement spor-

tif qui allait influencer des courses aussi célèbres que la Coupe Gordon Bennett ou la Targa Florio. C'est aussi lui qui fut à la base du circuit de Spa-Francorchamps.

Pour célébrer comme il se doit le centenaire de cette première édition du "Circuit", une première commémoration "Circuit des Ardennes" fut organisé en 2002 sous l'impulsion de Jacques Deneef. Dans le monde de la voiture ancienne, l'évènement fut de taille, et ce bien au-delà de nos frontières. Il en devenait donc naturel qu'il ait une suite.

La troisième édition du Circuit des Ardennes s'est déroulée du 3 au 6 juillet 2008. Le programme officiel débuta le 4 juillet avec un "pre run" pour véhicules d'avant 1918, et un tour séparé pour les véhicules d'avant 1904, le "1900 Rally" annuel organisé par le Royal Veteran Car Club Belgium, qui avait déménagé dans



Départ face à la tribune sur la "Place Mac Auliffe" de Bastogne. Jacques Deneef lance la course.



Pas seulement des voitures, mais aussi des motos historiques...

les Ardennes pour l'occasion. Le deuxième jour était consacré aux participants ayant inscrit des véhicules d'avant la première Guerre Mondiale. Il y en avait cette année quelques 67, dont une grande partie venue de bien au-delà des frontières. Il est donc heureux pour elles que l'évènement ait offert plus d'animation qu'un évènement d'une seule journée.

Le premier jour se termina par un "Quarter Mile Run", sur une portion de route fermée pour l'occasion et chronométré par des officiels du RACB, puis par une commémoration sur le rond point "Circuit des Ardennes", que la ville de Bastogne a aménagée depuis l'énorme succès des éditions de 2002 et 2005.



Une catégorie à part fut créée pour les nombreuses Bugatti.

Le samedi était consacré au parcours des voitures pré 1918. Elles coururent de Bastogne à Bastogne via Libramont, Florenville et Habay, saluées tout au long du parcours et dans les villes étapes par des milliers de spectateurs. Les voitures étaient ensuite exposées dans les rues de Bastogne.

Le dimanche, ce furent les voitures plus jeunes (de 1919 à 1970) qui parcoururent le même itinéraire mais dans le sens inverse.



Avec au total quelques 550 véhicules participants, le succès fut encore plus grand que lors des éditions de 2002 et 2005. Le plus remarquable étant le nombre de participants venus de l'étranger, dont les plus nombreux venaient de Grande Bretagne. Mais est-ce vraiment une surprise? Citons encore les Français, les Néerlandais et les Suisses, eux-aussi venus en nombre. Il y eut bien une rumeur affirmant que ceci serait la dernière édition, mais ce bruit n'était basé sur rien de concret. Car à présent, l'organisation peut se vanter d'avoir accumulé une belle expérience et est convaincue de la qualité et de la bonne image de l'évènement ardennais.

Rendez-vous donc dans trois ans à Bastogne!

Conduite délicieuse sur les routes ardennaises.

La De Dion Bouton de René Ville, de Bordeaux, avait déjà pris part au Circuit des Ardennes en 1903... ainsi qu'à tous les commémorations organisés depuis.



La Ford T a 100 ans



Une dizaine de T prête pour un petit trajet d'hommage.



Un joli Roadster venu des Pays-Bas.



La plus vieille participante était une Runabout de 1912 avec, au volant, Francine Keys-Luyckx.



Le tableau de bord d'une T n'a pas grand-chose à offrir, et les pédales ont des fonctions bien mystérieuses!

Le 1er octobre 1908, la première Ford T fut construite. Non, elle ne sortit pas encore d'une chaîne de montage. La première ligne d'assemblage de l'histoire de l'automobile (et de l'histoire industrielle) ne fut élaborée par Ford qu'en 1913: le temps de production d'une Ford T passa alors de 12H30 à une heure et demie!

Avec la T, Henry Ford a mis le monde sur des roues. Nous connaissons tous la phrase de Ford disant que toutes les couleurs étaient disponibles, à condition que ce soit du noir. Mais sérieusement, le concept de la T cachait véritablement une vision mûrement réfléchi: "une voiture pour le peuple, assez grande pour la famille, mais assez petite pour le conducteur non expert, facile à piloter et à entretenir, légère et économique à l'emploi. Construite avec de bons matériaux par les meilleurs ouvriers, selon le dessin le plus simple que des ingénieurs modernes puissent développer. Mais elle serait si bon marché que même la population aux moyens limités pourraient se l'offrir et en profiter avec toute la famille dans les grands espaces que Dieu nous a donnés..." Ainsi parla Henry Ford.

La T devint rapidement une icône de l'histoire de l'Automobile. Ce n'est pas pour rien si, en 1999, elle fut élue Voiture du Siècle par un panel de 130 professionnels de l'automobile.

Le premier modèle fut lancé pour un prix de 850\$, sans options. Il s'agissait d'une voiture dotée d'un 4 cylindres de 2,9 litres et 20 ch, couplé à une boîte à deux rapports avant et un arrière. En ordre de marche, la version Torpedo pesait 540 kg. La première année, on en produisit 10.660 exemplaires, alors un record dans l'industrie automobile. En 1911 déjà, une première usine fut construite en dehors des USA, à Manchester. En 1919 suivit la première usine sur le continent européen, à Copenhague. Entretemps, la gamme se développa sans cesse et le prix chuta à 345\$ pour un modèle

de base. En 1922, la Ford Motor Company s'installa en Belgique. La même année, la production débuta à Anvers.

La dernière T du monde sortit des chaînes le 27 mai 1927. Au total, quelques 15 millions d'exemplaires ont été construits, et elle resta jusque dans les années 70 la voiture la plus produite de l'histoire... jusqu'à ce que la Coccinelle lui prenne ce titre. L'anniversaire a été fêté en Belgique par la réunion d'une dizaine de T, un dimanche de septembre ensoleillé. Nous avons même pu rouler à bord de la plus ancienne d'entre-elles, une "Runabout" de 1912 d'origine anglaise. La voiture était conduite avec maestria par Madame Francine Keys-Luyckx. Nous avons entre autres appris que la T dispose d'un moteur volontaire capable de reprendre dès les plus bas régimes en deuxième vitesse, que le réservoir de 38 litres est un peu juste pour une voiture qui consomme tout de même ses 17 l/100km et que les côtes ne doivent pas être trop raides si l'on ne veut pas mettre en difficulté l'alimentation d'essence, qui ne fonctionne que grâce à la pesanteur (notre chauffeur nous dira qu'il vaut mieux négocier les fortes côtes en marche arrière). Mais ce que nous aurons surtout retenu, c'est que le chauffeur d'une T mérite un permis de conduire spécial: la pédale de gauche sert à changer de vitesse (pousser pour la première, lâcher pour la seconde), la pédale du milieu enclenche la marche arrière et celle de droite commande le frein. On débraye avec le levier situé à droite, qui sert également de frein à main. Il n'y a pas de pédale de gaz. Pour cela, on joue avec un levier situé sur le volant, à la main gauche. A droite, un autre levier règle l'avance à l'allumage. Simple? Peut-être pour Henry Ford (et pour Francine), mais pas selon nos normes, et certainement pas dans le trafic démoniaque qui est le nôtre!

Le PIÉTON



par Sacha Guitry

Dans les rues, il y a des voitures — et cela, c'est tout naturel! — mais il y a aussi des personnes qui vont à pied — et cela, ce n'est pas tout à fait naturel. Cependant, il convient de faire une importante distinction entre les piétons et les personnes qui vont à pied d'un point défini à un autre point défini. Celles-ci ne font rien que de normal, en somme — tandis que le piéton est un individu tout à fait particulier. Il ne va nulle part — mais, en revanche, il est partout, partout où il ne devrait pas être.

C'est un être diabolique, qui possède une mentalité tout à fait singulière. C'est une sorte d'ennemi, une espèce de microbe qui vit dans les artères et qui a été créé et mis au monde pour rendre la circulation difficile.

Le piéton, comme son nom l'indique, ne marche pas : il piétine. Il piétine et passe sa vie entière à traverser les boulevards, les places, les avenues et les rues. Quand il est fatigué,

il cherche un endroit où il y a déjà une agglomération causée par un accident ou par des réparations tardivement apportées aux chaussées et il vient augmenter le nombre infini des badauds. Le piéton, en vérité, c'est l'individu dont la fonction naturelle est d'empoisonner la vie de ceux qui possèdent des automobiles. Par exemple, il attendra patiemment au bord d'un trottoir l'arrivée d'une voiture pour enfin traverser.

Il ne craint pas d'être écrasé, car il se sait invulnérable. En effet, on n'écrase jamais de piéton. Ce qu'on écrase, hélas! parfois, ce sont de pauvres gens distraits ou maladroits ou follement imprudents. Le piéton, lui, « sait » traverser. Il est la cause de la plupart des accidents, mais il n'en est jamais la victime. Son but, son rêve est d'être égratigné par le pare-choc ou par l'une des ailes d'une voiture dite de luxe. Car on a bien la sensation que le piéton, quand il traverse a, dans sa poche, ses papiers d'identité tout prêts et bien en règle.



Autres temps, autres véhicules, autres moeurs...

L'ÉCOLE DU PIÉTON



— Mesdames, messieurs, je vais vous apprendre en deux leçons l'art et la manière de traverser les rues sans gêner la circulation...

Fsa

Fondation Belge
pour le Patrimoine
Auto Moto

Raison d'Être

La FSA a pour objet de favoriser la connaissance et la conservation en Belgique du patrimoine belge. Par patrimoine, on entend véhicules, automobilia, documentation technique et journalistique, livres, objets d'art et de publicité, films, affiches, ect.

La Fondation peut notamment :

- acquérir des véhicules et pièces d'Automobilia par dons, legs, prêt à long terme, achats, viager, location-vente ou toute formule jugée adéquate.
- gérer ce patrimoine (restauration, maintenance, vente, ect.)

- obtenir des lieux et assurer les modalités de conservation du patrimoine.
- organiser des expositions et autres manifestations susceptibles de mettre en valeur des collections.
- mettre sur pied des réunions, colloques et tout événement susceptibles de servir la notoriété et l'objet de la Fondation.
- créer et gérer une bibliothèque accessible au public.

FSA c/o Fondation Roi Baudoin
Rue Bréderode, 21
1000 Bruxelles
Tél. 02 511 18 40
Email allard.d@kbs-frb.be

L'AVENIR EST HYBRIDE... ET LEXUS OUVRE LA VOIE.



MOTEURS
PUISSANTS
ET SILENCIEUX

TECHNOLOGIE
ESSENCE-
ÉLECTRICITÉ
INNOVANTE

DES PERFORMANCES
HORS DU COMMUN

EFFICACITÉ ÉLEVÉE
ET ÉMISSIONS CO₂
RÉDUITES : 219 g/km

LA GS 450h:
LA PREMIÈRE BERLINE
HYBRIDE DE LUXE
AU MONDE

LE RX 400h:
LE PREMIER SUV
HYBRIDE À HAUTES
PERFORMANCES
AU MONDE

CONTACTEZ LE CONCESSIONNAIRE
LEXUS LE PLUS PROCHE POUR ESSAYER
UN DE NOS MODÈLES HYBRIDES.

www.lexus.be



LA NOUVELLE LS 600h

Afin de vous garantir des performances élevées et raffinées au volant, la nouvelle Lexus LS 600h associe un moteur essence 5 litres V8 à haut rendement énergétique et un moteur électrique très puissant. Cette combinaison astucieuse permet aux émissions de CO₂ d'atteindre un plancher historique pour la catégorie. En outre, la transmission intégrale permanente offre à ses 445 ch une liberté d'expression totale à tout moment. Tandis que le système de pré-collision PCS avec détection proactive des obstacles redéfinit les standards de sécurité. Toutes ces technologies ne vous attendent pas demain. Mais dès aujourd'hui.

LEXUS HYBRID DRIVE



The pursuit of perfection

 DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Consommation moyenne et émissions CO₂: GS 450h (7,91/100 km et 186 g/km), RX 400h (8,11/100 km et 192 g/km), LS 600h (9,31/100 km et 219 g/km).

Lexus Antwerpen Tél: 03 - 355 36 50 • Lexus Brussels Tél: 02 - 721 11 89 • Lexus Waterloo Tél: 02 - 384 50 00 • Lexus Latem Tél: 09 - 242 90 70 • Lexus West Flanders Tél: 056 - 72 59 09
Lexus Hasselt Tél: 011 - 85 11 66 • Lexus Liège Tél: 04 - 340 0 340 • Lexus Luxembourg - GGL Tél: +352 - 45 57 15 333 • Segers (Lexus Service Center - Wezemaal) Tél: 016 - 58 24 24
Stoops (Lexus Service Center - Oostende) Tél: 059 - 70 24 72 • Ets. Nachsem - Lejoly (Lexus Service Center - Malmedy) Tél: 080 - 31 00 20



Mercedes-Benz

Parce qu'une belle histoire peut se répéter à l'infini...

Parce qu'il n'y a aucune raison qu'une voiture qui fut un modèle d'exception ne le reste pas, Mercedes-Benz vous offre aujourd'hui un service exclusif pour faciliter l'entretien de votre ancienne Mercedes. Vous trouverez chez les Partenaires Mercedes-Benz mentionnés ci-dessous toutes les pièces détachées - 100 % d'origine et garanties 2 ans - dont vous avez besoin pour l'entretien et la mise en forme de votre Mercedes de collection. Vous y bénéficiez aussi d'une assistance pour toute recherche et commande de pièces rares, à des prix compétitifs.

Et s'il faut passer commande, ils se chargent de tout, dans des délais très courts. Quant à l'assortiment d'articles de collection en provenance du Classic Center, d'aucuns prétendent qu'il vaut le détour. Vous n'avez pas envie que l'histoire entre votre Mercedes et vous s'arrête, n'est-ce pas? Rassurez-vous: nous non plus. www.mercedes-benz.com