



FSA

# HISTORICAR

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



## Les constructeurs belges: L-M

N°XIX - MARS 2009

# 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 - Christian Durieux - Jacques & Yvette Kupélian - Bart Lenaerts - Xander 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 médias y compris internet.

**Maison d'édition:**  
S.A. Draaiboomken  
Kerkstraat 55, B-1701 Itterbeek  
TVA : BE0414-830-002

### *1 Belge sur 12 !*

*En 1900, la Belgique était, après la Grande Bretagne, la deuxième économie la plus puissante au monde, notre pays ayant su tirer le meilleur parti de la révolution industrielle.*

*Les Cockerill, Solvay, Coppée, Jenatzy et tant d'autres l'avaient menée à cette place enviable.*

*L'automobile devenait rapidement un véritable outil de travail, qui a été produit à plus de deux milliards de fois depuis lors.*

*Le protectionnisme qui régna en maître sur toute l'Europe de 1918 à la création de la Communauté Européenne amena une majorité de distributeurs et importateurs à ouvrir des usines d'assemblage en Belgique afin d'éviter le paiement de lourdes taxes d'importation grevant le prix des voitures importées.*

*Aujourd'hui, les 4 usines d'assemblage d'automobiles en Belgique et de nombreux sous-traitants dont certains sont mondialement connus, génèrent un emploi direct et indirect considérable. Si on l'additionne à celui de tous ceux qui vendent, entretiennent et réparent les millions de véhicules roulant sur nos routes, on atteint la proportion de 1 travailleur sur 12.*

*Et si on y ajoute tous les emplois liés directement ou indirectement à la route elle-même, cette proportion passe à 1 sur 8 soit 12 % de l'emploi !*

*La croissance attendue de la demande de transport – de l'ordre de 50% sur les 15 ans à venir – fera peser un poids énorme sur la route dans la mesure de la regrettable limitation de croissance des autres modes, en particulier des chemins de fer. Cette croissance de la demande et la pression écologique obligent plus que jamais les constructeurs de véhicules à accélérer encore le développement de leurs produits et la flexibilité technique et sociale de leurs outils de production...*

*Et la crise financière et économique qui a éclaté l'automne 2008 obligera les constructeurs à une créativité encore jamais égalée.*

*Aux choix traditionnels, que l'acheteur d'une voiture doit faire entre les moteurs essence ou diesel, vont s'ajouter de nombreuses autres options : hybride diesel ou essence, électrique (batteries) ou piles à combustible voire d'autres encore. Plus que jamais, il faudra bien connaître les types de déplacements que l'on devra faire avec une nouvelle voiture pour faire l'achat adéquat. La relation de conseil entre le vendeur et son client n'en sera que plus nécessaire.*

*Les voitures de collection montrent que beaucoup de solutions, motorisations alternatives ont existé dès le début de l'automobile ; simplement les conditions psycho-socio-économiques n'étaient pas réunies alors pour permettre leur mise en exploitation.*

*L'histoire de l'automobile comporte un passé garant d'un avenir porteur de solutions nouvelles.*

*Les voitures de collection, démonstration du progrès ! Pourquoi pas ? Une raison de plus d'y prêter bonne attention et de remercier les milliers de leurs passionnés.*

Philippe Casse



Years  
Vorsprung durch Technik

[www.audi.be](http://www.audi.be)

# 100 years of Audi. Vorsprung durch Technik.

FSI®

quattro

ASF

TDI



13,7 - 14,7 l/100 km 327 - 351 g CO<sub>2</sub>/km.

 Dileten  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.



Audi  
Vorsprung durch Technik

# Sommaire

- 6** **Les constructeurs belges**  
**6-13** La Gracieuse- Loza  
**13-16** Malevez – Mécanique et Moteurs  
**17** Métallurgique  
**20** Miesse  
**23** Minerva

**31** **La plus belle fille de la classe:  
Maserati Gran Turismo**

**36** **Visite au Musée Audi**

**40** **Les pages de FSA**

**42** **London-Brighton:  
L'année des belges**

## Liste des annonceurs

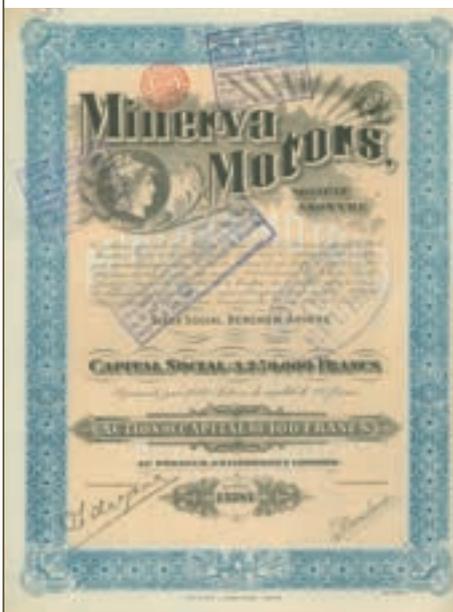
- 2** *Marreyt Classics*  
**3** *Audi*  
**30** *Circuit des Ardennes*  
**35** *Geert Soomers*  
**39** *Febiac*  
**43** *ING*  
**44** *Mercedes*

## En couverture:

La S.A. Minerva Motors fût fondée en 1903, avec un capital de 1.250.000 francs. L'action illustrant notre couverture porte les marques laissées par les augmentations successives du capital, dont la dernière date de 1927.

Fin 1935 la société Minerva – virtuellement en faillite – fût reprise par Imperia.

Après une longue agonie, la grande marque Belge fût déclarée définitivement en faillite le 20 mars 1958.



# 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.

## **LA GRACIEUSE 1899** **(Soc. Electricité Mécanique Automobile)**

*Cureghem – Bruxelles*

Présentée en 1899, “LA GRACIEUSE” était supposée réunir tous les progrès techniques de l'époque.

Son moteur de 6 cv à refroidissement

par air (à disques radiaux creux en aluminium) était équipé d'un allumage à bobine avec tube subsidiaire en cas de défektivité de l'accumulateur.

## **LA LOCOMOTRICE 1903 – 1905** **(Soc. Belge La Locomotrice)**

*Liège*

Créée par MM. ORBAN et LALOUX et dirigé par Albert ROLAND et le Baron Raoul de MACAR, la société belge LA LOCOMOTRICE exploitait en Belgique les brevets du constructeur français ROCHET-SCHNEIDER.

Vendue en Belgique sous le nom de “LA LOCOMOTRICE”, le montage de ce véhicule était assuré par les Usines NAGANT de Liège jusque fin 1905, époque à laquelle Albert ROLAND céda sa licence à la F.N. dont il devint agent de la marque

pour la région liégeoise.

Ainsi les F.N. qui sortirent en 1906 et 1907 s'appelaient-elles LOCOMOTRICE ou R.S.B. (ROCHET-SCHNEIDER BELGE), conservant le radiateur à pans coupés typique de la firme lyonnaise.

Sous l'impulsion d'Albert ROLAND et du Baron de MACAR, les premières LOCOMOTRICES furent préparées pour la course et participèrent avec succès à diverses épreuves belges dont le Meeting Automobile d'Ostende où elles étaient pilotées par KINET et de LAMINE.

## LAMBERT 1919 – 1931

*(Ateliers Louis LAMBERT) – Ensival lez Verviers*

*- 1919/1922: Anciens Ateliers LINON – successeur Louis LAMBERT*

*- 1922/1931: S.A. Fabrique Belge pour la construction de cycles et automobiles*

*(F.B. Anciens Ateliers Louis LAMBERT)*

Louis LAMBERT, ancien comptable de la firme LINON, décide en avril 1919 de reprendre l'entreprise dont l'activité avait cessé lors de la grande guerre et de louer les bâtiments de la famille LINON.

Sous la dénomination "Anciens Ateliers LINON – successeur Louis LAMBERT- Ensival-les-Verviers", Louis LAMBERT vendra des vélos, motos, pneus et autres accessoires avant de s'associer en 1920 à Edouard MAIGROT pour la vente des voitures CITROEN, MORS, MAXWELL et CHALMERS.

Ils réaliseront également quelques véhicules de leur propre construction – principalement des vélos – ainsi

que quelques voitures sous licence LINON, utilisant les dernières pièces qui subsistaient.

En 1922 Louis LAMBERT rachète les bâtiments de l'usine et constitue la S.A. "Fabrique Belge pour la construction de cycles et automobiles", en abrégé "F.B. Anciens Ateliers Louis LAMBERT".

Il devient alors agent de la firme CITROEN.

Confronté à d'importantes difficultés financières, Louis LAMBERT tentera de se reconvertir en créant en 1931 la "Compagnie Verviétoise des Taxis Citroën", mais sans plus de succès, la firme étant mise en liquidation en 1935.

## LA TORPILLE 1900 – 1902 (S.A. L'AUTOMOBILE)

*- ateliers: rue de Praetere et rue Bonnetterre à Ixelles*

*- bureaux: avenue Louise 533 à Bruxelles*

Le carrossier et mécanicien bruxellois J. MATTHYS se lancera dès 1900 dans la construction de voitures à moteur DE DION-BOUTON ou KELECOM.

Mieux connus sous le nom de "LA TORPILLE", il s'agissait de véhicules à un ou quatre cylindres de 6, 8 et 12 cv, à boîte trois vitesses et transmission par cardan, "sans chaîne ni courroie" - comme le mentionnait la publicité d'époque - pour les moins puissantes d'entre elles, et

à chaîne pour la 12 cv.

Les vitesses annoncées étaient, suivant la puissance du moteur, de 15, 30 et 45 km/h.

La première voiturette MATTHYS sera remarquée lors de la course de Spa en août 1900 où elle remportera la catégorie des moins de 400 kg devant les F.N. et VIVINIUS.

Exposées encore en mars 1902, la production de ces véhicules ne semble pas avoir été ensuite poursuivie.

## LAVIOLETTE 1911 – 1920

Joseph Valentin LAVIOLETTE, ingénieur d'origine liégeoise, entama sa carrière auprès de la firme hollandaise SPYKER qu'il quitta en 1911 pour s'installer à Liège et entamer la construction d'un prototype à traction avant dont la tenue de route, testée

lors du Salon de Bruxelles de 1913, en étonnera plus d'un.

Après la première guerre mondiale, LAVIOLETTE s'associera à deux industriels bruxellois, DE WITTELEIR (dirigeant d'une importante firme d'accessoires automo-

biles) et DE MIDDELAER (fabricant de soupapes et de produits automobiles). Cette association aboutira à la construction en 1920 de deux exemplaires d'une nouvelle version du prototype de LAVIOLETTE, version dont la mécanique sera réalisée par les Ateliers DE MIDDELAER.

Le moteur était un 4 cylindres à soupapes en tête avec boîte montée à l'aplomb de l'axe des roues avant. L'essieu avant rigide bénéficiait de ressorts semi-elliptiques et la transmission se faisait par joints de cardan.

Cette voiture dont le comportement routier demeurait excellent n'entrera

cependant jamais en production de série, les tentatives de négociations avec différents constructeurs – dont l'usine METALLURGIQUE – n'ayant pas abouti.

DE WITTELEIR fera carrosser l'un des deux châssis par Albert D'IETEREN et utilisera personnellement ce véhicule jusqu'à l'aube de la seconde guerre mondiale.

Déçu du désintérêt du Musée Belge de la Voiture à qui il avait proposé d'en faire don, il mettra ce véhicule à la casse!

Quant à LAVIOLETTE, il s'était entre temps reconverti dans l'industrie textile.

### **LEGIA 1900 (Usines Deprez-Joassart) – Herstal**

La voiturette LEGIA conçue par M. SKLIN fut construite dans l'usine de bicyclettes DEPREZ-JOASSART à Herstal.

Il s'agissait d'une petite trois roues de 160 kg équipée d'un moteur mono-

cylindre DE DION ou ASTER avec transmission à deux vitesses.

La roue avant unique était motrice et directrice.

Ce véhicule pouvait atteindre 30 km/h.

### **LEFERT 1898 – 1902**

*Peperstraat 17 à Gand*

Carrossier gantois, J. LEFERT fabriqua un petit nombre de voitures électriques dont trois modèles furent exposés au Salon de Bruxelles de 1902.

On lui doit également un omnibus construit pour le Grand Hôtel de Liège.

### **LEMAIRE et PAILLOT 1896**

*Herstal*

Apparue en 1896, la LEMAIRE et PAILLOT fut une des premières voitures construite dans la région de Herstal.

Il s'agit d'une création isolée, témoi-

gnant du dynamisme naissant du développement de la construction automobile en Belgique.

### **L'ETOILE 1985 – 1986**

### **(Ronny Coachbuilding Company l'Etoile)**

*Brugsesteenweg 221 à Roksem*

Cette société s'est spécialisée dans l'aménagement des hauts de gamme MERCEDES et en particulier de ses modèles 500, berlines et coupés.

Il s'agit de transformations sportives

ou luxueuses (frigo, chaîne hi-fi, climatisation, télévision couleur) ainsi que de versions allongées avec fauteuils club.

## **LIBERTA 1972 – 1974** **(Liberta Engineering S.A.)**

*Quai de Coronmeuse 59 à Liège*

Produits depuis 1964 par MEAN MOTOR, les véhicules de Jacques D'HEUR le seront à partir de 1972 sous l'appellation "LIBERTA".

C'est ainsi qu'au Salon de Paris de 1972, il présente une nouvelle version de sa barquette vendue en kit, sans moteur ni boîte, les éléments châssis, carrosserie et suspensions ne dépassant pas le poids de 200 kg. Ce véhicule (fausse coque à châssis tubulaire habillé) était destiné à recevoir des moteurs dont la puissance se situait à 200 cv.

Un buggy MEAN/LIBERTA sera également produit en 1973. Il se caractérisait par ses lignes anguleuses aux surfaces vitrées assez importantes. Cette voiture, supérieure à un buggy de plage, se présentait sous forme d'un châssis rigide à section rectangulaire, un toit fixe avec arceau de

sécurité et était équipée d'un moteur RENAULT 8 ou 10 monté à l'arrière. Plus artiste que gestionnaire, Jacques D'HEUR ne parviendra jamais à surmonter ses difficultés financières et la société sera déclarée en faillite le 19 mars 1974.

Environ 300 véhicules MEAN/LI-BERTA avaient été construits.

Jacques D'HEUR décèdera accidentellement à Liège début 1981.

Il vivait alors dans le plus total dénuement.

Rares sont ceux qui se souviennent encore de Jacques D'HEUR, mécanicien apprécié par Jo SCHLESSER et qui travailla pour l'Écurie FORD France, pour André PILETTE, ABARTH, MASERATI et LIGIER et qui construisit de ses mains quelques quatorze prototypes.

## **LIBERTY 1920 – 1948**

- 1920: *Compagnie belge des autos-camions Liberty*

- 1930: *Société Franco-belge des autos Liberty*

- 1936: *Société des camions Liberty S.A.*

*Menin et Bruxelles – rue Léopold Ier 297/299 à Laeken*

Fondée au lendemain de la première guerre mondiale, la Compagnie belge des autos-camions LIBERTY s'installe à Menin, venant de Rethel (France).

A la fin des années vingt, devenue la société Franco-belge des autos LIBERTY, elle produit à Bruxelles des camions de sa propre fabrication, les séries FB, à l'aide de pièces importées des Etats-Unis.

En 1936 la gamme comprend cinq types de camions et tracteurs d'un

tonnage variant de 5 à 15 tonnes.

Quant aux moteurs, il s'agissait soit du 6 cylindres WAUKESHA, soit du 4 ou 6 cylindres à huile lourde BUDA Diesel ou WAUKESHA-HESELMAN.

Ils furent construits jusqu'en 1939 puis produits à nouveau en nombre limité à partir de 1946.

Après avoir encore exposé trois véhicules au Salon de Bruxelles de 1948, la firme disparut ensuite définitivement.

## **LINON 1900 – 1914**

### **“Les Ateliers de Constructions Automobiles LINON”**

*rue Grande à Ensival-lez-Verviers*

Avant de s'intéresser à l'automobile, la famille LINON est connue dans la région verviétoise pour la fabrication des cycles de marque "CYCLOPE"

où, en cette fin du 19ème siècle, l'industrie de la bicyclette est à l'apogée de son succès. Essentiellement localisé dans la province de Liège,





le cycle occupe plus de deux mille ouvriers répartis dans une centaine d'établissements.

A la suite de leur aménagement à Ensival-lez-Verviers en 1897, les frères Louis et André LINON décident de construire des véhicules automobiles dans leurs nouvelles installations.

Dès 1898 ils vendent les voitures françaises GAUTHIER-WEHRLE dont la transmission est réalisée par cardans, sans chaîne ni courroie.

L'année suivante ils acquièrent la licence de fabrication de cette marque.

C'est au Salon de Bruxelles de mars 1900 qu'apparaît la première voiturette LINON de conception propre, équipée du moteur DION BOUTON monté à l'avant, en version 3 ou 5 cv, et boîte deux ou trois vitesses.

Très rapidement la production des Ateliers LINON va se diversifier.

En 1901 sont présentées au public les premières deux places à moteur LINON de 4 ou 5 cv, mais aussi des 4 places équipées de deux moteurs LINON accouplés et montés à l'arrière ainsi que des modèles de 4 et 6 places dont les moteurs développaient de 7 à 20 cv.

Ces voitures connaîtront un certain succès à l'exportation, la firme d'Ensival livrant également pièces détachées, châssis et moteurs à d'autres constructeurs.

En janvier 1904, LINON expose au Salon de Bruxelles des modèles deux cylindres de 8/12 cv et un quatre cylindres de 24 cv.

S'ajoute à sa production des motos de 3 et 4,5 cv à transmission par courroies.

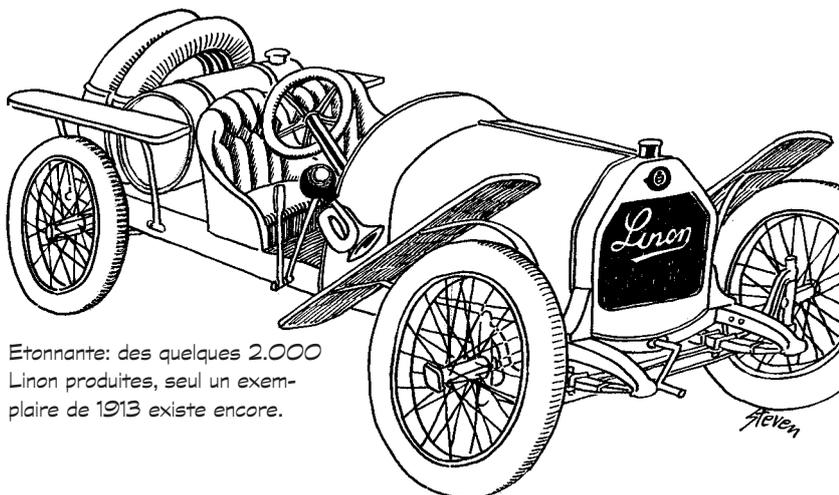
Entre 1909 et 1914 la gamme LINON dont la production atteint 200 à 300 voitures par an se compose des

# LINON

Les frères André et Louis Linon étaient des bricoleurs nés. Ils possédaient une fabrique de bicyclettes à Ensival (Verviers).

En 1897, ils importèrent les voitures à essence de Gautier-Wehrlé, deux ingénieurs français qui en 1894 déjà construisaient des voitures à vapeur et s'étaient illustrés avec elles en compétition. Plus tard, cette marque attribuait des licences de fabrication mais en 1900, Gautier-Wehrlé disparut pour de bon. Linon lança donc sa propre petite voiture, mais cette fois avec un moteur De Dion-Bouton.

L'affaire était lancée et Linon développa divers modèles, avec des moteurs légers pour l'époque et des transmissions à cardan. En courses, les Linon se défendaient plus que bien. En 1913, durant une tentative de record sur 20 km à Ostende, une Linon 1.327 cc atteignit 88 km/h tandis qu'une Linon 2.650 cc franchit les 100 km/h. La Première Guerre Mondiale mit un terme à l'histoire Linon.



Étonnante: des quelques 2.000 Linon produites, seul un exemplaire de 1913 existe encore.

modèles suivants, certains équipés de moteurs LINON, d'autres de marques FAFNIR, FONDU, BALLOT ou VAUTOUR:

- des quatre cyl. de 10/12 cv (80 x 80), 10/15 cv (80 x 105) et 16/20 cv (95 x 120) toutes à boîtes trois vitesses et transmission par cardans;
- les types AL 8 cv (60 x 100), F 12 cv (75 x 120), G 16 cv (80 x 140) et H 22 cv (90 x 150) à allumage par magneto BOSCH à haute tension, la type AL à embrayage à disques, les types F, G et H à embrayage cône cuir et moteur monobloc.

On estime à près de 2.000 exemplaires les voitures qui sortiront des Ateliers LINON avant que ne survienne le premier conflit mondial.

Les frères LINON abandonnent ensuite le marché automobile, leur cadence de production étant considérée comme insuffisante pour se maintenir et se développer dans un secteur ouvert à la concurrence industrielle étrangère.

Quelques LINON seront encore assemblées dans l'immédiat après guerre puis la firme sera rachetée en 1919 par Louis LAMBERT, ancien comptable de la firme LINON.

Entre 1898 et 1914 les LINON auront connu quelques bons résultats en course avec des voitures strictement de série.

Ainsi, dans une publicité de 1910, Louis LINON insistait-il sur les performances de ses voitures de série en compétition:

“La voiture LINON donne des preuves de sa supériorité en luttant en course en “véritable voiture de tourisme à 4 places entièrement équipée, contre des voitures “préparées spécialement et, malgré ce désavantage, accomplit les performances

suivantes:.....” (au démarrage – km/arrêté: moyenne 65 km/h – en vitesse, les 500 m lancés: “moyenne 82 km/h)” Cependant, en 1913 et 1914 quelques LINON seront spécialement préparées et carrossées pour la compétition.

Le palmarès des LINON en course est assez éloquent et nous ne citerons ici que quelques résultats significatifs:

- en 1899, au Meeting de Liège, deux

LINON se classent aux premières places, la seconde pilotée par André LINON;

- en 1903 (Meeting de Spa) et en 1905 (Coupe du journal “La Meuse”) des motos LINON se distinguent parallèlement aux voitures de la marque;

- en 1909 lors de la 5ème Coupe de la Meuse une LINON pilotée par JERUSALEM termine 2ème de la catégorie Tourisme, et 4ème au classement général derrière une IMPERIA, une MINERVA et une OPEL battant des voitures équipées de moteurs beaucoup plus puissants (cette LINON construite en 1907 totalisait alors 40.000 km...);

- en 1912 LINON remporte des premiers prix à Namur et Ostende avec une 22 cv atteignant 100 km/h;

- en 1913 à Ostende, lors de l'épreuve de vitesse des 20 km sur circuit, la petite LINON de 1,3 L sera la véritable révélation de ce meeting très fréquenté, se classant première de sa catégorie, battant au passage des SPRINGUEL, IMPERIA et MERCEDES beaucoup plus puissantes.

La marque d'Ensival remportera la même année à Westmalle devant une quarantaine de concurrents le record du km lancé;

- en 1914 au Meeting d'Ostende LINON améliore le record de vitesse à plus de 102 km/h avec une 12 cv de 2650 cc.

Ce sera la dernière victoire de



*Une voiturette Linon de 1913.*

LINON avant le déclenchement de la grande guerre et...la disparition de la marque.

Quant aux frères Louis et André LINON ils décèdent tous deux en 1955, leur nom restant indissociable

de l'histoire de l'automobile belge de la première décennie du XXème siècle.

## **LONGTIN et Le HARDY de BEAULIEU 1902 – 1904**

*rue Royale 89 à Bruxelles*

*rue Dupré 82-86 à Jette St Pierre*

Honoré LONGTIN, bien connu dans le monde automobile belge par ses brevets qui furent à la base de la création en 1898 de la Compagnie Belge de Constructions Automobiles (PIPE) s'associera au début du siècle avec C. Le HARDY de BEAULIEU. Ils étaient des agents de la marque française CGV (CHARRON-GIRARDOT et VOIGT).

Parallèlement à cette activité d'agence, ils décidèrent d'entamer la construction d'une voiturette à moteur avant de leur conception (mono et bicylindrique) dans leurs nouveaux ateliers de la rue Dupré à

Jette St Pierre.

Le châssis en tube d'acier étiré recevait à l'avant le moteur fabriqué par les constructeurs eux-mêmes.

En 1902 quatre modèles étaient proposés: des 8, 10 et 12 cv à transmission par cardan et une 20 cv, moteur 4 cylindres et transmission par chaînes.

LONGTIN fabriquera également quelques camions ainsi que des moteurs à essence et à vapeur pour bateaux (dont un moteur marin à vapeur de 30 cv du type Compound). Son activité de constructeur automobile sera cependant de courte durée et cessera dès 1904.

## **LORENC 1903 – 1904**

### **Transmission LORENC – Bruxelles**

La LORENC se caractérisait par ses deux moteurs DE DION monocylindriques placés à l'avant et entraînant chacun une roue avant par chaîne.

Sa carrosserie tonneau comportait

quatre places. Ce constructeur exposa en décembre 1903 au Salon de Paris et début 1904 au Salon de Bruxelles.

## **LOPPART et TAYMANS**

## **1965 – 1967**

*rue des Bataves n° 17 à Bruxelles*

Cette firme bruxelloise, spécialiste des pièces détachées pour les formules Vé était également connue pour ses préparations moteurs (dont

le 1300 VW monté sur les LOVA) ainsi que pour le montage des formules Vé Formcar et Beach Mark 5 B.

## **LOVA 1966 – 1967**

*Louvain*

Joseph DEJOURIE, constructeur belge de monoplace, s'était distingué dès 1950 dans ses réalisations des Formule III (500 cc) des Formule

Junior et Formule III (1000 cc).

En 1966 il construit pour compte du Race Filling Team la LOVA de Formule V présentée au Salon de Bruxelles à l'état de prototype. Les

essais effectués à Zolder avec la version définitive du moteur 1300 VW préparé par les ETS. LOPPART et TAYMANS mettront en évidence le potentiel de ce véhicule et son excellente tenue de route.

Les caractéristiques de cette construction en faisait une machine particulièrement attrayante pour les jeunes

## **LOZA 1925**

La société LOZA fut créée en 1925 pour exploiter le brevet PICHA.

Il s'agissait de la construction d'une voiture présentant la particularité d'avoir les roues situées au sommet d'un parallélogramme.

pilotes: châssis extra-rigide en tubes d'acier, réservoir à essence incorporé dans les flancs de la carrosserie, colonne de direction et suspension arrière réglables, câblage, conduite d'essence et commandes protégés à l'intérieur des tubes du châssis.

Cette technique sera reprise dix ans plus tard par Gabriel VOISIN lorsqu'il concevra son projet "Coccinelle".

La LOZA était une conduite intérieure comportant deux portes et six places.

## **MALEVEZ 1894 – 1909**

**(Ateliers de Construction J. et A. MALEVEZ Frères)**

*Saint-Servais (Namur)*

Les Ateliers Jules et Adolphe MALEVEZ fondés en 1894 étaient connus pour la constructions sous licence anglaise LIFU, d'autobus et camions à vapeur et de machines pour glaciers.

Les frères MALEVEZ dont les contacts avec l'Angleterre s'étaient développés à l'intervention du carrossier belge MICHOTTE – constructeur de véhicules hippomobiles à Gand et Namur – connaîtront la douloureuse expérience de la faillite de la

première compagnie des taxis londoniens qui leur avait passé commande d'une douzaine de voitures.

Ils produiront entre 1904 et 1909 quelques voitures de 2 et 4 cylindres, exposant au Salon de Bruxelles de 1904 plusieurs modèles dont: une 10 cv sur châssis en bois armé, à moteur 2 cyl MUTEL français, des 12/14 cv, 18/22 cv et 30 cv sur châssis en tôle emboutie ainsi qu'une camionnette.

Au décès de Jules MALEVEZ en 1909, son frère arrêtera la construction automobile pour se consacrer à

la mécanique générale.

## **MANS 1899 – 1901**

**(Léon MANS et Cie)**

*av Van Volxem 134 à Forest/Bruxelles*

En 1899, cette firme de cycles entama la construction de voiturettes à trois roues du type BOLLEE, avec un monocylindre refroidi par air, l'entraînement se faisant par pignons.

Ce modèle ainsi que des tricycles à moteur DE DION, furent présentés

au Salon de Bruxelles de mars 1899.

En 1901 la voiturette MANS disposait d'un moteur à l'avant et d'un volant incliné.

Cette firme bruxelloise était encore connue en 1906 par la fabrication d'une suspension spéciale dite "AWANS".

## **MATECO 1926 – 1928** **(Société de Construction de Matériel Colonial)**

Cette société qui produisait des groupes marins et des moteurs industriels à gaz pauvre, construira entre 1926 et 1928 un camion de 4 tonnes ainsi qu'un tracteur léger équipés

d'un moteur 4 cyl. (110 x 180) à soupapes en tête et culasse hémisphérique alimenté au gazogène. Le tracteur était fabriqué sous licence DELIEUVIN.

## **MATHIEU 1902 – 1906** **(Usines Eugène Mathieu)** **(Ets. de Construction d'automoteurs – système E. Mathieu)** **(Usines de Zaventhem – Brevets E. Mathieu: à partir de 1903)**

*Louvain*

Ingénieur français, Eugène MA-THIEU racheta en 1902 le matériel de production des Usines DELIN mises en liquidation.

Les premières MATHIEU, équipées d'un moteur monocylindrique vertical de 6 et 8 cv, consommant un litre d'essence aux 22 kilomètres, remportèrent plusieurs médailles au Meeting de Namur de 1902. Elles disposaient d'une transmission par arbre et d'une carrosserie tonneau à 4 places.

Dès 1903 Eugène MATHIEU développa des modèles plus puissants: un monocylindre de 9 cv et une série de 4 cyl de 8/12 et 15/30 cv.

Sa production s'étendait également au motocyclettes "Système E. MATHIEU".

Quittant les anciennes Usines DELIN en 1903, E. MATHIEU s'installera

ensuite à Zaventhem (dans les locaux qui abriteront à partir de 1909 la grande marque belge EXCELSIOR). Avant de fusionner fin 1906 avec BELGICA, les MATHIEU qui remportèrent différentes distinctions à l'Exposition de Liège de 1905 et de Milan en 1906, proposaient des 4 cylindres "simples, fiables et silencieuses" de 14/16 cv, 24/30 cv (3770 cc) et 34/43 cv (6902 cc).

Les MATHIEU étaient vendues en Angleterre sous le nom de "BECKETT and FARLOW".

L'ingénieur MATHIEU qui rentra en France en 1906 était aussi l'inventeur d'un système de changement de puissance "à détente variable" obtenu par modification du mouvement de l'arbre à cames.

## **MATHOMOBILE 1980 – 1994** **(Mathomobile Replicars)**

*rue Wéry n° 42 à Ixelles (1050 Bruxelles)*

C'est en 1980 que l'artisan bruxellois Claude MATHOT décida de construire à faible cadence (deux par trimestre) une réplique de BUGATTI 35... équipée d'un moteur arrière de VW 1,2 l (34 cv), 1,6 l (50 cv) ou Porsche (90 cv).

En version luxe, la carrosserie se

verra même dotée d'un porte-bagages arrière et de roues à rayons.

Au cours de l'année 1993, une version à moteur KAYLOR électrique (puissance 30 cv) complètera la gamme.

La MATHOMOBILE a trouvé une certaine clientèle aux U.S.A.

**MATTHYS J. 1899 – 1902**

## **(Société l'Automobile)**

*Ateliers: rue Bonnetterre n° 10 et rue De Praetere à Ixelles (Bruxelles)*

*Bureaux: avenue Louise 533 à Bruxelles*

Carrossier et mécanicien, J. MATTHYS exposera dès 1899 une wagonnette DAIMLER carrossée par lui ainsi qu'un quadricycle deux places de 2,5 ou 3 cv.

En août 1900, une voiture MATTHYS remportera la course de Spa dans la catégorie des moins de 400 kg et moins de 4 cv, à la moyenne de 25,835 km/h, devant une FN et une

VIVINIUS.

La société "L'AUTOMOBILE" qu'il avait alors créée fabriquera jusqu'en 1902 des voiturettes mieux connues sous la marque "LA TORPILLE" équipées de moteurs DE DION-BOUTON ou KELECOM.

### **MATTHYS Frères et OSY**

## **1920 – 1928**

*avenue Général Bernheim 6 à Etterbeek/Bruxelles*

La Carrosserie MATTHYS Frères et OSY réalisera à Bruxelles, au début des années 20, de belles carrosseries à caractère sportif sur des châssis VOISIN, BIGNAN et IMPERIA.

Eugène MATTHYS en était le principal animateur.

Cette firme demeura le carrossier

attitré d'IMPERIA qui l'absorba en 1928.

C'est Eugène MATTHYS qui plus tard, en 1937, créera avec de nouveaux associés la SPRL "Automobiles DEMATY".

### **MATTHYS Eugène 1930 –**

## **1939**

*Ateliers: rue Gray 154 à Ixelles-Bruxelles*

Ancien animateur de la carrosserie "MATTHYS Frères et OSY" absorbée par IMPERIA en 1928, Eugène MATTHYS poursuivait ses activités dans ses Ateliers du 154 rue Gray à Bruxelles (Ixelles).

Il présenta au Salon de Bruxelles de 1930 une roulotte de camping pouvant être prise en remorque par une voiture et comportant le logement de quatre personnes.

Ses accessoires permettaient d'y résider en période de vacances.

En 1937 il s'associa à MM. DEFAY et TIMBEMAN pour créer la SPRL Automobiles DEMATY, constructeur d'une voiture légère à 4 places et à roues arrières directrices. Ce système difficile à mettre au point sera abandonné en 1939 au profit d'une traction avant classique mais la guerre mit fin à leurs projets.

## **MEAN 1964 – 1974**

### **(MEAN MOTOR ENGINEERING S.A.)**

*rue Mandeville 38 à Liège*

*avenue des Ormes 40 à Liège (Cointe-Sclessin)*

Fondée par Jacques D'HEUR en décembre 1964, la société MEAN MOTOR disposait d'un petit garage, rue Mandeville à Liège.

L'objectif de ce jeune constructeur était de produire en petite série une

voiture de sport belge originale, vendue complète ou en kit et utilisant un maximum d'éléments de série.

Jacques D'HEUR commença par construire une monocoque à moteur FIAT 1500, mais cette première ten-



*Un spider Mean au départ du Circuit des Ardennes 2008.*

tative qui nécessitait des moyens de construction trop importante, fut abandonnée au profit d'une structure multi-tubulaire dans laquelle fut monté un moteur FORD CORTINA GT accouplé à une boîte VW avec carter de liaison BRABHAM, les suspensions provenant de VW.

En 1966 deux modèles sont proposés: une barquette coupé "AQUILA" aux lignes très pures, et un spider "SONARA" au capot arrière rigoureusement plat, arceau fixe, panneau de toit démontable et moteur retourné placé en position centrale arrière. Les prix en kit (hors groupe propulseur) sont particulièrement attractifs: 125.000 FB pour le Coupé et 85.000 FB pour le Spider dont la vitesse annoncée était de  $\pm$  165 km/h.

Présenté en 1967 avec la mécanique de la FORD TAUNUS 20 M TS, le Coupé "AQUILA" devient encore plus performant, tandis que le Spider "SONARA" peut, au départ de kit polyvalents, être équipé de moteurs RENAULT, NSU, VW ou PORSCHE ou de groupes propulseurs transver-

saux moyennant certaines adaptations.

Différents concessionnaires français (FILIOT et Claude FORGER à Paris, RACING EQUIPEMENT à Lyon, EMAPE Garage à Reims) et suisses (WYLAND Garage à Wilchingen), représentent la marque MEAN à l'étranger, proposant ces deux modèles à des prix différents suivant qu'il s'agisse du kit brut, du kit semi-monté ou de véhicule complet, d'après les mécaniques choisies. Au Salon de Bruxelles de 1969, fort de quelques succès remportés en rallye ou en courses de côtes nationales, Jacques D'HEUR accentue son effort pour la compétition et présente une nouvelle barquette type "CANAM" construite en tubes plus légers (15 kg de moins que sur l'AQUILA) avec épure de suspensions arrières de compétition, mécanique RENAULT GORDINI et boîte RENAULT 5 vitesses retournée. Cette nouvelle "petite bombe" MEAN dont le poids atteignait seulement 425 kg ne coûtait en Belgique que 120.000 FB.

Fin 1970, Jacques D'HEUR se propose de commercialiser un buggy avec la collaboration du constructeur liégeois APAL pour la carrosserie en polyester moulée, buggy utilisant principalement les mécaniques et trains avant et arrière de chez RENAULT, mais le concepteur de la MEAN sera incapable de surmonter les problèmes financiers qui se posent à lui.

C'est sous le nom de "LIBERTA" que Jacques D'HEUR présentera ses dernières créations entre 1972 et 1974. Au total, environ 300 MEAN/LIBERTA seront commercialisées.

## **MECANIQUE et MOTEURS 1903 – 1906**

*rue Lairesse 83-85 à Liège*

Dirigée par MARTINY, la "Société Mécanique et Moteurs" construisait des automobiles, des motos, des moteurs ainsi que des pièces détachées pour autos dans les anciens locaux de la Compagnie Liégeoise d'Automobiles.

La première voiture sortie en 1903 était une 4 cyl de 16 cv à arbre à cames en tête – ce qui était remarquable pour l'époque – avec châssis en bois renforcé, boîte à 4 vitesses et embrayage magnétique de type GOLIATH.

Des moteurs à soupapes latérales furent utilisés en 1904 et 1905 et des châssis en tôle d'acier embouti étendus à un certain nombre de modèles

dont les puissances allaient de 10 à 35 cv en 3 et 4 cylindres.

En juillet 1906 la firme fut reprise par HISA/HERMES.

## METALLURGIQUE 1898 – 1927 (S.A. l'Auto-Metallurgique à partir de 1907)

*rue du Châtelet à Marchienne-au-Pont*

Fabriquant à l'origine des locomotives et du matériel roulant pour chemins de fer et tramways, METALLURGIQUE crée en 1898 dans ses installations de la Sambre une division réservée à la construction automobile.

Les premiers modèles mis en chantier fin 1900 dans ses nouveaux ateliers de Marchienne-au-Pont, seront exposés au Salon de Paris en 1901.

Il s'agissait de petites deux cylindres de 4 cv, l'une à moteur avant, l'autre à moteur monté à l'arrière, une 4 cylindres aux mêmes cotes (76 x 80) venant ensuite compléter la gamme.

Les premières METALLURGIQUE ressemblaient aux DAIMLER de l'époque.

En 1903, la firme de Marchienne-au-Pont fait appel à l'ingénieur allemand Ernst LEHMANN pour prendre la direction technique de la marque (LEHMANN avait travaillé précédemment chez MERCEDES et DAIMLER).

METALLURGIQUE s'oriente alors vers la construction de voitures modernes de plus grosses cylindrées, aux performances élevées, à la finition luxueuse et à la mécanique d'avant-garde (soupapes commandées, embrayage à segments extensibles, transmission par cardan).

A partir de 1905 le développement se portera sur le 4 cylindres dont le plus connu fut le 60/80 cv de 9900 cc qui, en version course développait une puissance de 100 cv au régime moteur de 1500 t/min., permettant d'atteindre la vitesse impressionnante pour l'époque de 160 km/h.

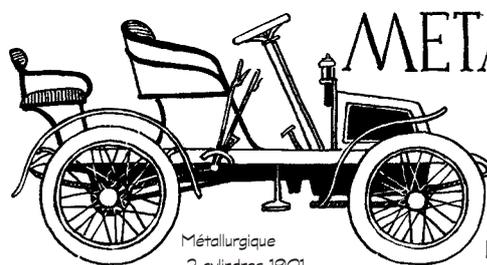
En 1907 la firme dont Mr GERMANES devient l'administrateur-délégué, devient une entité distincte des usines ferroviaires de la marque et prend pour dénomination "L'AUTO-

METALLURGIQUE S.A."

A partir de 1908/1909, tous les modèles seront dotés d'un radiateur en nid d'abeilles de forme pointue et ses carrosseries dessinées par VAN DEN PLAS ajouteront encore à leur élégance.

L'usine de Marchienne-au-Pont construira également quelques camions.

Réputés pour leur fiabilité et leur haute technologie, les moteurs utilisés en course étaient développés par les Ateliers BERGMANN à Berlin: ainsi la "Prinz Henrich Metallurgique" apparue en 1910 qui disposait d'une puissance de 105 cv à 2600



## METALLURGIQUE I

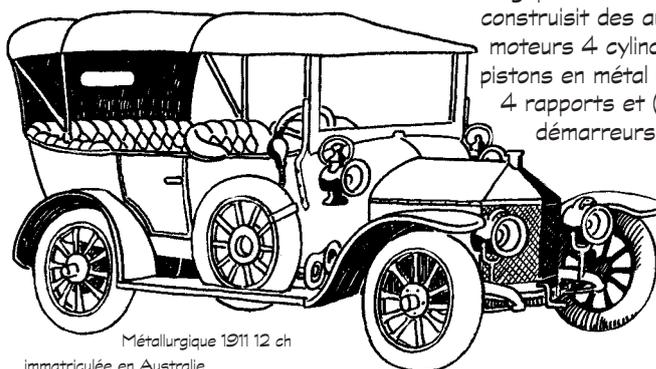
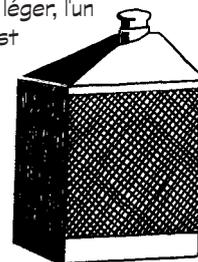
La très importante firme wallonne "La Métallurgique" produisait du matériel lourd pour les chemins de fer. En 1899, une usine flamboyante fut érigée à Marchienne-au-Pont pour l'entreprise

"Auto-Métallurgique". Pendant ce temps, l'ingénieur Edmond Heirman avait développé deux châssis pourvus d'un moteur bicylindre léger, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière. En 1903 l'ingénieur allemand Ernst Lehman arriva chez Métallurgique avec un nouveau point de vue sur la mécanique automobile. Quatre modèles virent le jour, avec des moteurs 2 et 4 cylindres.

Les voitures participèrent à des compétitions et étaient assemblées sous licence en France et en Allemagne. L'apparence des voitures changea aussi et dès 1908, elles reçurent un radiateur vertical. Jusqu'à la Première Guerre,

Auto-Métallurgique

construisit des autos dotées de moteurs 4 cylindres modernes à pistons en métal léger, de boîtes à 4 rapports et (à la demande) de démarreurs électriques.





Métallurgique 1912, carrosserie landaulet réalisée par D'Ieteren.

t/min était conçue avec une soupape d'admission et quatre soupapes d'échappement par cylindre.

Avant la première guerre mondiale, la gamme METALLURGIQUE comprenait huit modèles dont un 4 cylindres de 5 litres qui eut le plus de succès. Ils étaient alors équipés d'un système de freinage de type ADEX agissant sur les quatre roues

avec compensation diagonale assurant une meilleure répartition du freinage.

La firme était devenue en 1910 une entreprise internationale à capitaux belges, anglais et allemands qui avait conclu des accords de fabrication sous licence en Allemagne avec BERGMANN à Berlin (ce seront de 1910 à 1922 les BERGMANN-METALLURGIQUE) et en France avec GILLET-FOREST.

Tandis qu'elle tentait de promouvoir ses ventes en Russie, elle créait à Londres une filiale britannique, la METALLURGIQUE Cy qui, outre les modèles de série, réalisera ses propres modèles de compétition telle la METALLURGIQUE à moteur MAYBACH de plus de 20 litres de cylindrée qui apparut en 1912.

Durant la première guerre mondiale ses locaux seront occupés par les Allemands qui arrêteront la production et transféreront les machines en Allemagne.

A l'armistice, le gouvernement allemand se refusera à tout dédommagement, considérant que le démantèlement de l'entreprise avait été effectué à la demande des actionnaires dont nombre d'entre-eux étaient d'origine allemande.

L'AUTO-METALLURGIQUE reprit ses activités en 1919 sous la direction du Comte Jacques de LIEDEKERKE.

Elle disposait encore d'un stock important de pièces et de châssis épargnés par l'occupant.

En 1921 une nouvelle 4 cylindres de 3 litres entra en production.

Il s'agissait d'un modèle particulièrement rapide avec une distribution par arbre à cames en tête, 4 soupapes par cylindre, développant 90 cv à 3500 t/min, mais cette voiture construite en petite série n'atteignit jamais la renommée des modèles d'avant guerre.

Une version "compétition" de ce modèle réalisera au Grand Prix de Spa de 1922 le tour le plus rapide du circuit. Fin 1922 la direction de l'entreprise est à nouveau assurée par GERMANES qui avait été entre temps un des dirigeants

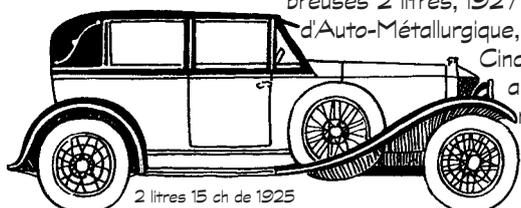
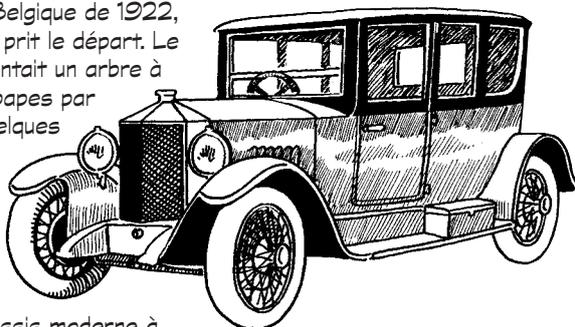
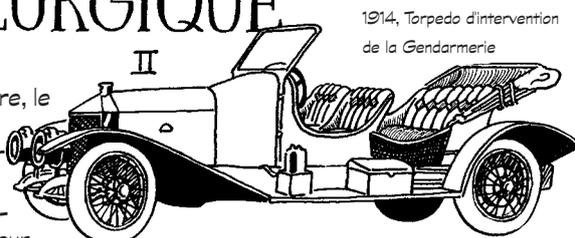
## METALLURGIQUE

Après la Première Guerre, le Comte Jacques de Liedekerke, déjà connu pour son travail chez Vivinus et amateur averti de l'automobile, devint le directeur

suppléant d'Auto-Métallurgique. La fabrique de Marchienne-au-Pont fut réaménagée et en 1920, des voitures de 14, 18 et 26 ch ressortirent des chaînes. Lors du Grand Prix de Belgique de 1922, une Métallurgique rapide prit le départ. Le moteur de 3 litres présentait un arbre à cames en tête et 4 soupapes par cylindres mais connut quelques soucis durant la course.

A partir de 1923, la fabrique se consacra enfin aux moteurs 2 litres de l'ingénieur Paul Bastien. Ce moteur plein de vie

était installé dans un châssis moderne à freins Adex aux quatre roues. Les carrosseries étaient à la fois sobres et stylées et présentaient un radiateur qui s'affûta au fil du temps. Après de nombreuses 2 litres, 1927 sonna la fin



d'Auto-Métallurgique, qui fut rachetée par Imperia. Cinq Métallurgique sont inscrites au Veteran Car Club britannique.

Steven



*Métallurgique 60/80 cv, 1906.  
Un quatre cylindres de 9.900 cc  
développant 100 cv et avec une  
vitesse de pointe de 160 km/h.*

de la firme SOMEA. Il apporte à METALLURGIQUE un modèle 2 litres conçu pour SOMEA par l'ingénieur Paul BASTIEN futur responsable du bureau d'étude de STUTZ aux Etats-Unis.

Ce sera l'ultime modèle produit par METALLURGIQUE à partir de 1923. Si cette 12/15 cv de 1970 cc équipée d'un 4 cyl. monobloc à soupapes en tête permettait d'atteindre 120 km/h – ce qui la situait parmi les plus rapides deux litres du marché – sa mécanique s'avéra cependant fragile. En 1927 IMPERIA rachète l'usine METALLURGIQUE, démonte l'outillage pour renforcer le sien et revend les bâtiments à MINERVA. Une des prestigieuses marques belges avait vécu, laissant également son empreinte sportive dans de nombreuses compétitions internationales où elle ne réussira cependant pas à s'imposer réellement. Parmi ses multiples participations en course nous citerons la

Coupe HERKOMER en Allemagne (1905-1906-1907), la Coupe de LIEDEKERKE (1906), le Tourist Trophy (1907-1908), le Circuit des Ardennes, le Kaiserpreis et Brooklands (1907), la Coupe Prince Henry (1910), le Tour de France (1912-1913), le Circuit du Maroc (1912), le Grand Prix de Russie (1914) et le Grand Prix de Belgique (1922).



*Métallurgique 2 litres, 1926.*

## **METEOR (Automobile METEOR) 1903 – 1906**

*rue Galilée n° 9 à Bruxelles*

La METEOR fabriquée à Bruxelles par Félix HECQ à partir de 1903 comprenait deux versions: une voiturette équipée d'un moteur DE DION

de 9 cv et une type "touriste" motorisée par un 4 cyl. de 16/20 cv disposant d'un châssis en tôle emboutie. Cette marque disparut en 1906.

## MICHOTTE 1904 – 1909

Namur – Gand

Important carrossier belge, MICHOTTE construisait à Gand et Namur des véhicules hippomobiles. Son nom reste associé à celui des

frères Jules et Adolphe MALEVEZ et à la production entre 1904 et 1909 de plusieurs modèles de voitures de 2 et 4 cylindres.



## MIESSE (Jules Miesse et Cie) 1894 – 1972

(soc. des Automobiles MIESSE et Usines Bollinckx à partir de 1929)

rue des Goujons n° 30 à Bruxelles-Midi (Anderlecht)

C'est en 1894 que Jules MIESSE installe à Bruxelles un atelier de mécanique générale.

Convaincu de l'avenir de la propulsion à vapeur, il s'intéresse rapidement à la construction automobile et présente en 1896 un prototype de voiture automobile à vapeur appelée "TORPILLE" qui remportera peu après à DIEGEM la course du kilomètre lancé, se classant devant différents modèles étrangers.

La production de série débutera en 1900 et les premières MIESSE étaient

équipées de moteurs à trois cylindres à vapeur de 6 et 10 cv, la chaudière placée à l'avant étant couverte d'un simple capot. Elles seront produites jusqu'en 1906.

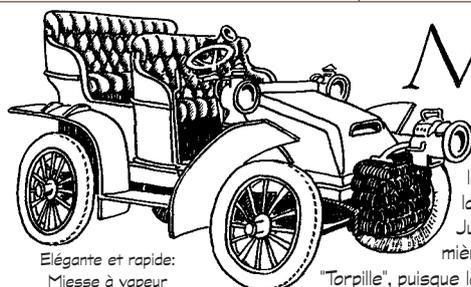
Très appréciées en Angleterre où avait été constitué en 1902 à Londres la société "MIESSE STEAM MOTOR SYNDICATE LIMITED", MIESSE concède en 1903 à la société anglaise TURNER de Wolverhampton la licence de construction de ce véhicule à vapeur qui sera produit, outre manche, jusqu'en 1913 sous le nom de "TURNER-MIESSE".

Cependant MIESSE, impressionné par le développement rapide du moteur à pétrole procédait parallèlement à partir de 1900 à des recherches en vue de la mise au point d'un nouveau 4 cylindres à essence.

En janvier 1904, MIESSE expose au Salon de Bruxelles un châssis équipé d'une mécanique à très fort couple, sans boîte de vitesses conçu par Robert GOLDSCHMIDT mais qu'il renoncera à produire, sa commercialisation étant tentée ensuite, mais sans succès, en 1904 et 1905 sous le nom de "Direct" par la S.A. de Construction Mécanique et d'Automobiles (ex Dechamps/Bau-douin) à Bruxelles.

MIESSE réalise encore la construction de camions à vapeur destinés à l'Etat Indépendant du Congo puis abandonne définitivement en 1906 la propulsion à vapeur dont il fut, au départ, un ardent défenseur.

A partir de 1907 la production des Ets. Jules MIESSE est exclusive-



Elégante et rapide:  
Miesse à vapeur

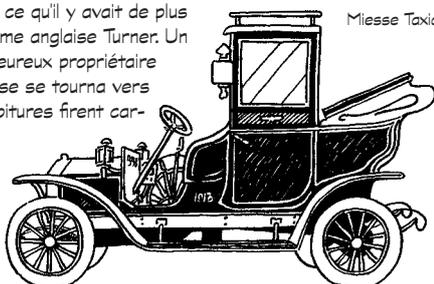
# MIESSE.

Le nom Miesse (Anderlecht) est lié à la technique et à l'esprit d'entreprise. Et la force motrice de cette entreprise était Jules Miesse, qui lança en 1896 sa première voiture à moteur à vapeur. Il l'appela

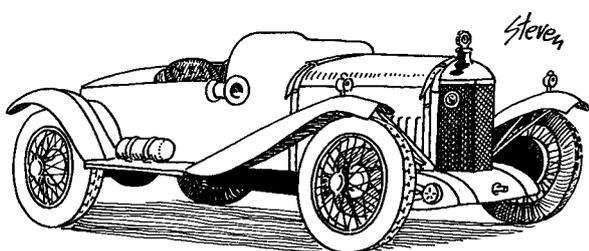
"Torpille", puisque la torpille était à

l'époque ce qu'il y avait de plus rapide. En 1902, il vendait une licence à la firme anglaise Turner. Un collectionneur de Gilberton (Australie) est l'heureux propriétaire d'une unique Turner-Miesse. Dès 1903, Miesse se tourna vers les automobiles à essence. Nombre de ces voitures firent carrière en tant que Taxi.

Après 1927, Miesse ne produisit plus que des camions et des bus. Les principaux clients étaient l'Armée Belge et les sociétés de transports vicinaux. Les camions et les bus étaient réputés pour leur fiabilité. On peut voir un bus Miesse de 1959 à l'Auto-world de Bruxelles, un bus qui resta en service 25 ans durant. Miesse cessa ses activités en 1972. Et ainsi disparut le dernier pionnier.



Miesse Taxicab



Voiture de course Miesse de 1922 à radiateur anguleux typique (1913 à 1924). Sur l'emblème de la marque figurent les Armes de Bruxelles.

Miesse 10 HP à vapeur, 1902.



ment orientée vers les véhicules à pétrole: un 4 cyl. de 24 cv (100 x 120) à soupapes latérales et transmission par cardan et un 6 cyl. de 60 cv aux mêmes cotes puis en 1908 une nouvelle "type D" à moteur 4 cyl. monobloc de 30 cv disposant d'un vilebrequin à cinq paliers dont la robustesse fera le succès et sera utilisé comme taxi tant à Bruxelles que dans d'autres villes du pays.

A partir de 1910 MIESSE entame la construction de camions légers, marquant ainsi le début de ce qui deviendra plus tard l'essentiel de son activité. En 1912, il construit un nouveau moteur sans soupape, inspiré du système KNIGHT et l'année suivante le radiateur plat des MIESSE est remplacé par un radiateur plus profilé.

Se distinguant par une recherche

technique d'avant-garde, surtout en matière de système de distribution moteur, MIESSE aborde en 1914 la conception d'un nouveau 4 cyl. monobloc à culasse détachable disposant d'un arbre à came en tête, moteur qu'il mettra au point durant la période du premier conflit mondial.

Après la "grande guerre", MIESSE s'oriente résolument vers la construction de poids lourds (camions, tracteurs et autobus), se situant une fois encore à l'avant-garde technique (camions équipés d'un moteur à arbre à came en tête, boîte cinq vitesses – dont une 5ème surmultipliée – formant bloc avec le moteur et transmission à vis sans fin type DAIMLER-LANCHESTER).

Quelques voitures de tourisme à moteur 4 et 8 cyl. (69 x 130) seront



Annonce de 1923.



*Tracteur Miesse 1935 des Moulins Hungaria à Louvain.*



*Autobus Miesse assurant la ligne Lier-Duffel-Mechelen, 1939.*

encore produites de 1920 à 1927. La 4 cyl. (type H) de 1444 cc à course longue, appelée 13/15 HP, dotée d'une boîte de vitesses à 3 rapports, d'un embrayage à disques multiples à sec et de freins sur les quatre roues, connaîtra un certain succès.

Quant au magnifique 8 cyl. en ligne (type J) de 4 litres apparu à la même époque, et qui résultait du jumelage de deux groupes type 13/15 HP, il



*Tracteur Miesse de 250 ch de 1956.*

ne sera fabriqué qu'en peu d'exemplaires.

Certaines de ces voitures participeront à des épreuves sportives.

Ainsi au Grand Prix de Belgique de 1922 couru sur 600 kms, une MIESSE conduite par Edmond MIESSE, fils du fondateur de la marque, s'illustrera par la régularité de son comportement.

Ce modèle spécialement préparé pour la course (moteur 2 litres et freins surdimensionnés) participera ensuite à l'épreuve du kilomètre lancé à OOSTMALLE.

En 1926/1927 MIESSE abandonne définitivement le secteur de la production des voitures automobiles pour se consacrer à la production de véhicules industriels, activité qui se poursuivra jusqu'en .... 1972.

C'est dans l'optique du développement de son activité dans le domaine des poids lourds que la firme MIESSE rachète en 1926 la soc. des Usines Bollinckx qui disposait à BUIZINGEN de halls d'une superficie de 40.000 m<sup>2</sup> et devient ainsi la société "Automobiles MIESSE et Usines BOLLINCKX" qui se tournera à partir de 1932 vers la construction de moteurs diesel sous licence GARNER.

La firme s'occupera encore du montage sous licence de voitures TATRA en 1935, de voitures NASH à partir de 1946 puis de voitures MAÏCO en 1956.

Lorsqu'en 1955 Edmond MIESSE décède prématurément, Jules MIESSE reprend encore la direction de l'entreprise qui à son décès reviendra à ses petites filles Yvonne et Renée qui lui succédèrent à la tête de la firme.

La longévité exceptionnelle de l'entreprise, en tant que constructeur belge, aura tenu à l'orientation de sa production vers des châssis gros porteurs qui sortiront régulièrement de ses usines jusqu'en 1972, époque où le dernier véhicule – un autobus – quitte les chaînes de montage.

L'activité industrielle de la société prendra définitivement fin le 12 juillet 1974.

## MIGNOT (MIGNOT et PLESSER) 1890

*Bruxelles*

Aidé par un mécanicien de Cureghem du nom de PLESSER, MIGNOT qui exploitait une quincaillerie rue Neuve à Bruxelles, construisit en 1890 une voiture à vapeur sous forme d'un

tricycle. Cette voiture était munie à l'arrière d'une chaudière de type SERPOLLET à vaporisation, chauffée au coke.

## MINARI (A.T.M.) 1997 – 2000

*Bd Delwart n° 60 à Tournai*

Un belge passionné par la construction automobile, Michel CARON a conçu son propre roadster en collaboration avec deux ingénieurs anglais, Sean PENDERGAST et Andrew BORROWMAN.

La MINARI "Road Sport" a été conçue sur base d'un châssis monococque en fibre de verre, sept fois plus résistant que l'acier, à masse équivalente. Avec un poids de 640 à 660 kg

selon la variante, sa motorisation qui utilise le 4 cyl. Alfa Romeo Boxer de 1,4 l (90 W) ou de 1,6 l (103 cv) lui permet allègrement d'atteindre une vitesse maximale de 200 à 220 km/h. Une version à transmission intégrale est également disponible moyennant supplément.

La première présentation officielle de ce joli roadster moderne eut lieu en mars 1997 au Salon du Cabriolet.

## MINERVA 1897 - 1935

**1897 – Société en commandite simple "S. de Jong et Cie"**

**1903 - Société anonyme "MINERVA MOTORS"**

Des ouvrages remarquables ont été publiés sur cette grande marque belge, sans doute la plus prestigieuse. Il s'agit notamment du livre particulièrement bien documenté de Y. et J. KUPELIAN paru en 1985 et de celui, plus récent de Ph. BOVAL et A. VALCKE, consacré aux MINERVA survivantes d'aujourd'hui.

Un article consacré à MINERVA ne peut qu'être incomplet dès l'instant où il se limite à retracer les principales étapes de la production des usines anversoises dont Sylvain de JONG fut l'animateur et le patron pendant trente ans.

### **Les débuts de MINERVA: de la bicyclette à la motocyclette (1897 – 1910)**

D'origine hollandaise, la famille de JONG s'installe en Belgique en 1881 alors que leurs fils Sylvain à treize ans.

Après des débuts professionnels de journaliste à l'agence de

presse HAVAS, Sylvain de JONG passionné de technique, fonde en 1897 avec ses deux frères Henri et Jacques et trois commerçants anversois, une entreprise de production de bicyclettes sous la forme d'une société en commandite simple, la "S. de JONG et Cie" qui adopte la marque "MINERVA" à l'emblème de Minerve, déesse de l'intelligence, de la sagesse et des arts.

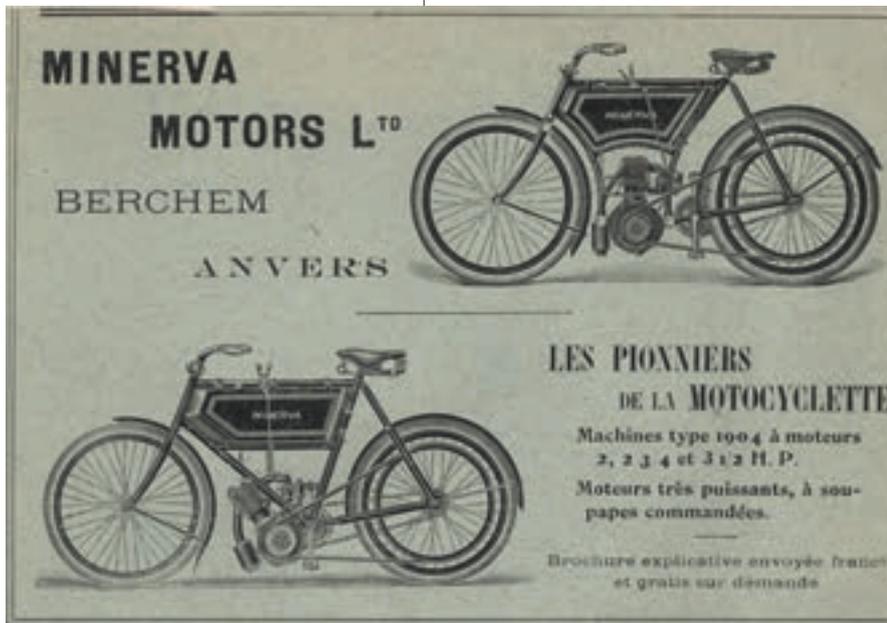
Installée rue de la Pépinière à Anvers (qui deviendra rue Karel Ooms peu avant 1914), la société va se développer rapidement produisant 200 bicyclettes par semaine.

Dès 1900, Sylvain de JONG achète le brevet du moteur suisse ZWICKER et LÜTHI et entame la construction de motocyclettes, production qu'il poursuivra jusqu'en 1910.

Durant cette période plus de 25.000 motos sortiront des Usines d'Anvers et les motos MINERVA se distingueront dans diverses compétitions belges et étrangères tels le Tour du



*Motocyclette Minerva 1901-1902.*



Annonce 1904.

Nord en Italie, Paris-Bordeaux, le Circuit des Ardennes en 1904 et la Coupe de Liedekerke en 1907.

**La naissance des automobiles MINERVA et leur développement jusqu'en 1914**

Sylvain de JONG ne pouvait rester

indifférent au développement de l'automobile.

En 1899 déjà, à l'occasion du "Salon du Cycle et de l'Automobile" d'Anvers il présente une première voiturette MINERVA, équipée d'un moteur 2 cyl. de 6 cv placé à l'avant, à transmission par chaîne et boîte 3 vitesses à engrenages.

Un nombre restreint de voiturettes seront produites tant la capacité de l'usine était absorbée par la construction des motos.

Il convenait alors de trouver de nouveaux capitaux et des bâtiments adaptés à la construction automobile. En 1903 la "société anonyme MINERVA MOTORS" est constituée à Anvers au capital de 1.250.000 Frs, les deux directeurs étant Sylvain de JONG et son ami David CITROËN, agent renommé de MINERVA à Londres.

Une nouvelle usine de trois étages et de conception moderne avec infrastructure en béton et fenêtres métalliques est inaugurée le 28 décembre 1904 en présence du Ministre du Travail FRANCOTTE, du Gouverneur de la Province d'Anvers et du Bourgmestre d'Anvers Jan VAN RIJSWIJCK.

Elle est érigée sur des terrains achetés rue Karel Ooms, en face des anciennes usines de la marque.

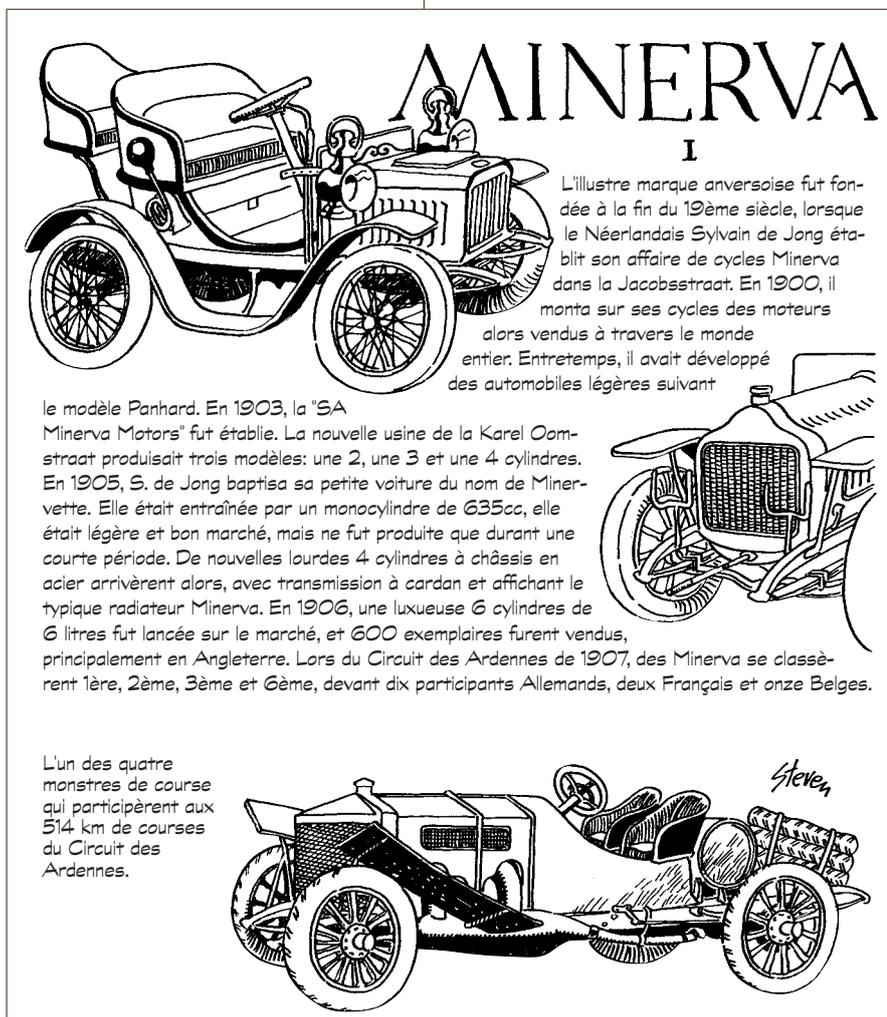
Ainsi, en 1905, la construction automobile peut réellement commencer.

Au cours de la première année les Usines MINERVA qui occupent déjà 550 ouvriers produiront 300 voitures, 600 voiturettes et quelque 5.000 à 6.000 motos et moteurs.

Dès 1906 une aile supplémentaire est construite, les ateliers couvrant alors une superficie de 15.000 m<sup>2</sup> abritant 1.000 ouvriers.

C'est au Salon de Londres de 1908 que MINERVA expose, à côté de ses modèles à moteurs à soupapes, une nouvelle 38 cv. équipée d'un moteur "système KNIGHT" sans soupape conçu sous licence obtenue de l'ingénieur américain Charles Y. KNIGHT. Cette nouveauté allait marquer l'histoire de la marque qui, dès 1909, adopte le "sans soupape" à l'ensemble de sa production.

La période de 1906 à 1909 sera



L'illustre marque anversoise fut fondée à la fin du 19ème siècle, lorsque le Néerlandais Sylvain de Jong établit son affaire de cycles Minerva dans la Jacobsstraat. En 1900, il monta sur ses cycles des moteurs alors vendus à travers le monde entier. Entretemps, il avait développé des automobiles légères suivant

le modèle Panhard. En 1903, la "SA Minerva Motors" fut établie. La nouvelle usine de la Karel Oomstraat produisait trois modèles: une 2, une 3 et une 4 cylindres. En 1905, S. de Jong baptisa sa petite voiture du nom de Miner-vette. Elle était entraînée par un monocylindre de 635cc, elle était légère et bon marché, mais ne fut produite que durant une courte période. De nouvelles lourdes 4 cylindres à châssis en acier arrivèrent alors, avec transmission à cardan et affichant le typique radiateur Minerva. En 1906, une luxueuse 6 cylindres de 6 litres fut lancée sur le marché, et 600 exemplaires furent vendus, principalement en Angleterre. Lors du Circuit des Ardennes de 1907, des Minerva se classèrent 1ère, 2ème, 3ème et 6ème, devant dix participants Allemands, deux Français et onze Belges.

L'un des quatre monstres de course qui participèrent aux 514 km de courses du Circuit des Ardennes.

cependant caractérisée par d'importants conflits sociaux – grèves et lock-out – aboutissant à l'octroi de trois jours de congés payés aux ouvriers, ce qui, pour l'époque, était exceptionnel.

A partir de 1910 MINERVA MOTORS arrête définitivement sa production de motocyclettes, consacrant ses activités à la seule construction automobile.

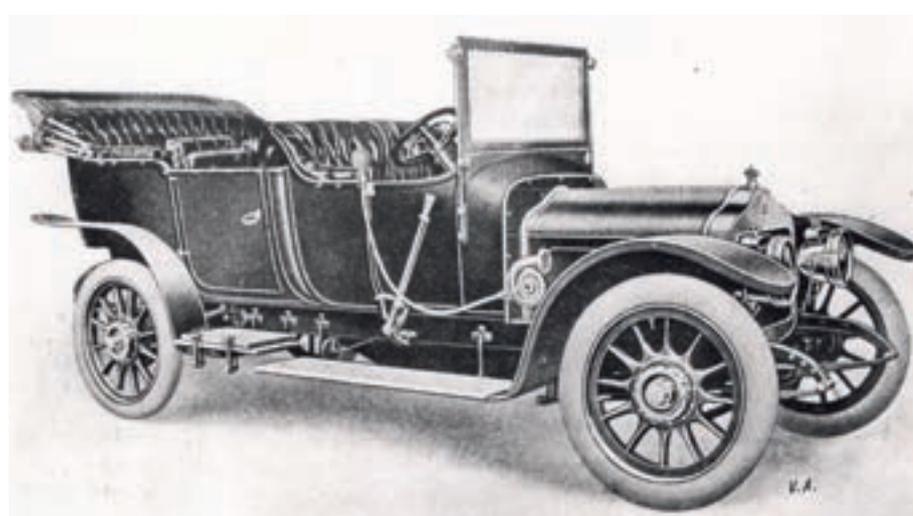
Un nouveau bâtiment de trois étages est érigé à côté de l'usine existante et l'usine occupe alors 1.600 travailleurs.

Avec des exportations en pleine croissance – 1.200 châssis sortiront de ses usines en 1911 – MINERVA étend encore ses installations par la construction d'un nouvel immeuble portant ainsi la superficie des usines à 40.000 m<sup>2</sup>.

En 1912/1913, 3.000 travailleurs sont occupés par MINERVA qui, avec 800 machines-outils, réalise un chiffre d'affaire annuel de 20 millions et une production de 3.000 châssis par an.

Ainsi au cours de la première décennie du XX<sup>e</sup> siècle le développement de MINERVA, sans équivalent en Belgique dans le domaine de l'automobile, lui permet de réaliser des bénéfices variant de 2 à 3,8 millions par an. Dans le courant de 1913, les Usines MINERVA entament la construction de véhicules commerciaux, ambulances et camions de 2 et 3 tonnes de charge utile.

### La période du premier conflit mondial (1914-1918)

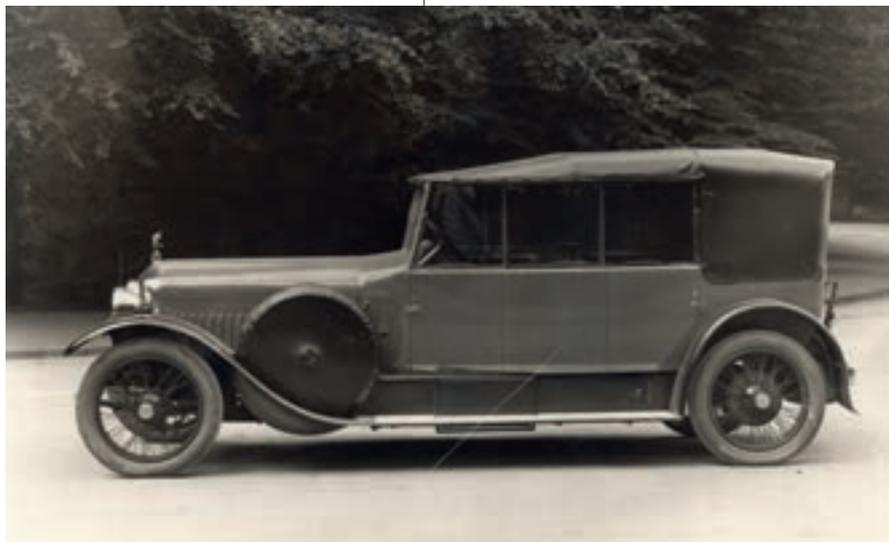


*Minerva 16 cv, 1911.*



*Dépliant 1905.*

Dans les mois qui précèdent l'invasion allemande de la Belgique, MINERVA entame à la demande de l'armée belge la construction d'ambulances, d'automitrailleuses et de munitions. Lorsque les allemands pénètrent à Anvers en octobre 1914, Sylvain de JONG et ses principaux collaborateurs se réfugient en Hollande. Les Usines MINERVA seront occupées de façon permanente à partir de l'été 1915 par l'armée allemande pour la réparation de son matériel militaire roulant et lorsque Sylvain de JONG revient à Anvers en novembre 1918, ce sera pour constater que les installations ont été pillées de 9/10<sup>ème</sup> de ses machines et que les bâtiments ont été ravagés par les bombardements. Mais le patron de MINERVA MOTORS n'était pas resté inactif en Hollande, préparant les plans des voitures de l'après-



*Minerva 30 cv, carrosserie  
"Transformable" D'Ieteren, 1921.*

guerre et profitant d'un voyage aux Etats-Unis pour passer commande de machines ultra-modernes de production et de matières premières à livrer dès la fin du conflit. Après diverses difficultés rencontrées avec les autorités belges, il obtiendra finalement au début de 1919 les premières licences d'importation lui permettant d'envisager le redémarrage de la production automobile.

**La relance après 1918 et le déclin progressif de l'entreprise jusqu'à sa reprise en 1935 par le groupe IMPERIA**

En plus de la reconstruction des bâtiments, MINERVA se heurte à un conflit social qui retardera la mise en production et la livraison des nouvelles et luxueuses 20 et 30 cv de 3,5 et 5,3 litres de cylindrée toujours à distribution KNIGHT. Nonobstant l'inflation monétaire qui eut de lourdes conséquences financières pour l'entreprise, celle-ci prit en 1922 des mesures sociales novatrices pour l'époque et entama un nouveau développement. Avec la relance de la production apparaît en 1922 le prestigieux bouchon de radiateur "tête de Minerve" créé par Pieter de SOETE.

En 1923, MINERVA rachète les installations de la SAVA (autre constructeur anversois) pour y implanter son département de pièces de rechanges et ses Ateliers de réparation ainsi que les usines AUTO-TRACTION qui abriteront la construction de poids lourds. Quant au département carros-

serie il s'installera dans des nouveaux bâtiments construits à MORTSEL en 1923/24 sur huit hectares de terrains à front de la Vredebaan, l'agrandissement des anciennes Usines MINERVA étant rendue impossible à cause de la ceinture de forts entourant la ville d'Anvers. La division de MORTSEL sera la plus moderne et la plus étendue des Usines MINERVA, couvrant une superficie de 37.500 m<sup>2</sup> et disposant d'énormes halls de construction bien aérés et éclairés où l'organisation du travail était optimale.

En 1926 la petite 12 cv de MINERVA à moteur 6 cyl. de 2 litres et vilebrequin à 7 paliers entre en production à grande échelle. Mais des changements importants interviennent dans le capital social dont l'augmentation fut la conséquence nécessaire de multiples facteurs: inflation monétaire, crise économique, adaptation constante des méthodes de production, du parc des machines et des techniques de gestion. A côté de petits investisseurs privés apparaissent des groupes financiers et des banques qui vont dorénavant intervenir dans la gestion de l'entreprise, dont la Banque d'Outre-Mer qui deviendra le groupe d'intérêt le plus important au sein du Conseil d'Administration. En 1927 une lutte d'influence s'engage entre les frères de JONG et les représentants choisis par Banque d'Outre-Mer, MM. MARQUET père et fils. En décembre 1927 Sylvain de JONG quitte ses fonctions d'Administrateur-Délégué et de Directeur-Général de MINERVA MOTORS, et reçoit le titre de Directeur-Général d'Honneur. Le 18 janvier 1928 le groupe MARQUET – magnat de la presse et propriétaire d'une chaîne hôtelière – contrôle MINERVA MOTORS. Le 26 avril 1928 Sylvain de JONG décède des suites d'un cancer de la gorge. L'année 1929 voit encore MINERVA MOTORS atteindre sa dimension maximale avec 6.500 travailleurs répartis dans six usines modernes s'étendant sur plus de 20 hectares (37.500 m<sup>2</sup> à Anvers, 8.500 m<sup>2</sup> à Berchem, 110.000 m<sup>2</sup> à Mortsel, 18.000 m<sup>2</sup> à Larchiennes, 7.500 m<sup>2</sup> à

Anderlecht et 1.000 m<sup>2</sup> à Lier).

C'est à cette époque que la division poids lourds, trop à l'étroit dans les anciennes usines, au demeurant obsolètes, d'AUTO-TRACTION à Hemiksem, s'installe dans les nouveaux bâtiments de Mortsel. Mais - à l'exception de la petite 12 cv dont la production commença en 1926 - tous les modèles de voitures MINERVA sont des véhicules de luxe, souvent construits sur mesure et destinés à un public élitaire. Au krach financier de Wall Street en 1929, lequel influencera négativement la valeur du titre MINERVA coté en bourse, s'ajoutent l'inadaptation de sa production à l'évolution du marché, la baisse des exportations causée par l'augmentation des tarifs douaniers ainsi que les erreurs de gestion du groupe MARQUET conservant un moteur type KNIGHT technologiquement dépassé. Pour ne pas s'être orienté suffisamment à temps vers la construction de véhicules plus petits, plus légers et moins coûteux, MINERVA MOTORS entre dans une phase de déclin progressif qui s'accélèrera entre 1930 et 1935 .

On ne présente pas en 1933, en pleine crise économique, une 8 cyl de 6,6 litres et de 40 cv, pesant 2,8 tonnes et coûtant 215.000 Frs alors qu'une FORD A se vend 12.500 Frs! Comment pouvoir survivre dans un marché en pleine évolution où la production automobile est dorénavant axée sur le travail à la chaîne et l'automatisation alors que chez MINERVA il faut encore 21 heures de travail pour poser 6 bielles, autant pour monter un moteur et une journée pour ajuster un vilebrequin, chaque élément étant soigneusement contrôlé?

Aussi lorsqu'en 1934, dans un ultime sursaut, MINERVA tente de lancer sur le marché la M-4, une 4 cyl de 1978 cc toujours à distribution KNIGHT, il est malheureusement beaucoup trop tard.

Des 400 exemplaires produits - et vendus d'ailleurs à perte - il restera encore des invendus lorsque, après avoir arrêté successivement plusieurs divisions de l'entreprise, les Usines

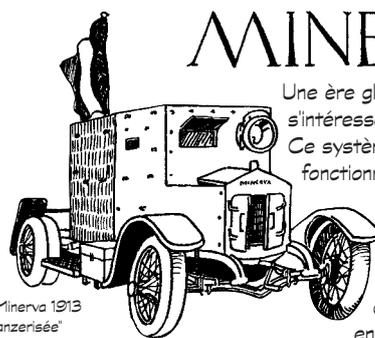
MINERVA ferment définitivement leurs portes le 9 novembre 1934 .

La faillite retentissante de MINERVA MOTORS avec une perte reconnue de 100 millions (!) sera cependant rapportée à la demande de différents créanciers mais cette survie provisoire et artificielle ne changera rien.

Fin 1935 le groupe IMPERIA de Mathieu VAN ROGGEN rachète les titres de MINERVA reprenant ensuite ce qui restait alors d'une entreprise qui fut le plus beau fleuron de l'industrie automobile belge. L'agonie de la marque durera jusqu'en 1953 après la reprise par IMPERIA.

IMPERIA poursuivra quelques temps, et à un rythme très limité, la production des modèles existants s'orientant plutôt vers les véhicules industriels et poids lourds - camions et autobus - que Mathieu VAN ROGGEN équipera de moteurs à soupapes latérales ou diesel sous licence GANZ-JENDRASSIK .

Pour des raisons d'image commerciale, certaines IMPERIA produites à Nessonvaux sous licence ADLER seront vendues à l'étranger - notamment en France et en Angleterre -



Une Minerva 1913  
"Panzerisée"

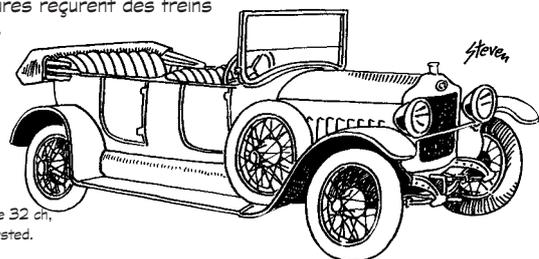
## MINERVA II

Une ère glorieuse débuta en 1908, lorsque S. de Jong s'intéressa au moteur coulissant de Charles Y. Knight. Ce système baptisé SS (Sans Soupapes) offrait un fonctionnement sans vibrations. En 1910, de Jong maîtrisait parfaitement le système SS et produit des moteurs de 16, 26 et 36 ch.

Minerva était alors le plus grand constructeur du pays. Et la marque put se faire connaître grâce à un réseau de distributeurs en Belgique et à l'étranger. En 1912, Minerva remporta pour la première fois la très exigeante course "Alpenfahrt" en Autriche. Lors du Grand Prix de Belgique, une SS remporta la victoire. Lors du Tourist Trophy de 1914 (une course anglaise de 546 km), trois Minerva 4 cylindres de 3,3 litres se classèrent seconde, troisième et quatrième. La solidité du système SS était prouvée. A cette époque, les voitures avaient acquis un éclairage électrique et un démarreur.

Durant la Première Guerre Mondiale, S. de Jong et ses techniciens se réfugièrent à Amsterdam et travaillèrent à de nouveaux projets. Puis après avoir repris possession de ses installations de la Karel Oomstraat, il lança les premières 4 cylindres 20 ch et 6 cylindres 30 ch. En 1920, les voitures reçurent des freins

aux quatre roues. Le succès continua et les gens fortunés de par le monde étaient friands de cette célèbre marque d'Anvers.



Une Minerva 1921, moteur SS de 32 ch,  
Aalholm Automobilmuseum, Nysted.



*Minerva jeep, sous licence Land Rover en version civile, 1955.*

sous le nom de MINERVA .

En 1937 Mathieu VAN ROGGEN présente aux Salons de Paris et de Bruxelles un prototype “MINERVA TAM-18” ressemblant à une grande IMPERIA, prototype équipé d’un moteur FORD V8 de 3,6 litres et du système de changement de vitesse continu et mécanique breveté sous le nom de RVR racheté à l’ingénieur ROBIN.

Durant la seconde guerre mondiale les usines de Mortsels seront occupées par les allemands de mai 1940 à septembre 1944 puis par les anglais jusqu’en 1947.

Fin 1945, le personnel de la division MINERVA s’installe provisoirement dans un fort désaffecté d’Anvers (le Fort V d’Edegem) où il entame la production de camionnettes à cabine avancée type C-5 à moteur MINERVA et soupapes latérales, de quelques châssis d’autobus et de pièces de rechange pour les anciens modèles MINERVA.

Mathieu VAN ROGGEN récupère en 1947 les anciennes usines de Mortsels malheureusement délabrées et ruinées par les bombardements.

Il obtiendra ensuite de l’armée belge une importante commande de véhicules militaires tout terrain construits sous licence LAND-ROVER de 1951 à 1956, lesquels seront proposés à la clientèle civile à partir d’octobre 1953.

Cinq cents ouvriers travaillent alors dans les installations de Mortsels où

*Minerva Auto Traction, 1926.*



9.000 exemplaires du modèle tout terrain type LAND-ROVER seront produits sous la marque MINERVA, dont 8.500 exemplaires destinés à la Défense Nationale.

Les tentatives de créations propres resteront des échecs malgré les efforts de la “Société Nouvelle MINERVA” de se positionner sur le plan commercial, disposant alors de bureaux et magasins à Bruxelles (rue Léopold Ier à Laeken dans les usines LIBERTY) et d’une salle d’exposition (avenue de la Toison d’Or à Bruxelles).

Ainsi le prototype 4 portes conçu par les Usines italiennes CAPRONI qui devait être équipé d’un nouveau moteur de conception MINERVA – un flat-four de 1.501cc refroidi par air et additionnellement par circulation d’huile – présenté au Salon de Bruxelles de 1953 n’entrera jamais en production et le projet de véhicules tout terrain C-10 et C-22 à usage civil, à structure monocoque et moteur à essence CONTINENTAL ou diesel JENBACH ne sera construit qu’à une dizaine d’exemplaires.

La firme de Mortsels s’occupera du montage des voitures anglaises ARMSTRONG-SIDDELEY et construira des scooters sous licence italienne MV sur base duquel il tentera d’élaborer un projet de tricar.

Les derniers véhicules MINERVA figureront encore dans l’ultime catalogue de la marque de 1958 avant que la firme ne soit déclarée en faillite le 20 mars 1958.

Avec le morcellement et la vente des bâtiments de Mortsels, la grande marque belge MINERVA disparaissait définitivement après une longue et ultime agonie.

### **Nomenclatures des principaux modèles de voitures de tourisme produits par MINERVA**

1. Modèles équipés de moteurs à soupapes (1904 à 1909)

1904-1905 Type C 10 cv 2 cyl. séparés 1450 cc (1)

1904 Type D 15 cv 3 cyl. séparés 2190 cc (1)

1904-1905 Type E 14/20 cv 4 cyl.

séparés 2900 cc (1)  
 1905-1906 Type A 5 cv 1 cyl. 635 cc  
 Minervette (2)  
 1905 Type B 8 cv 1 cyl. - (1)  
 1906 Type F 16 /18 cv 4 cyl. bibloc  
 2900 à 3020cc (3)  
 1906 Type G 22 cv 4 cyl. bibloc 3600  
 cc (3)  
 1907 Type H 24 cv 4 cyl. bibloc 4057  
 cc (3)  
 1907 Type K 40 cv 6 cyl. tribloc 6230  
 cc (3)  
 1908-1909 Type L 18 cv 4 cyl. bibloc  
 3760 cc (3)  
 1908 Type M 28 cv 4 cyl. bibloc 5878  
 cc (3)  
 1909 Type N 25 cv 4 cyl. bibloc 4057  
 cc (3)  
 1909 Type O (OT) 15 cv 4 cyl. mono-  
 bloc 2496 cc (3) (4)  
 1909 Type P 7 cv 4 cyl. 1500 cc (3)

(1) châssis en bois armé avec faux-châssis;  
 (2) châssis tubulaire d'un poids de 250 kg  
 (production ± 600 exemplaires);  
 (3) les châssis sont en tôle emboutie et la  
 transmission par cardan remplace dorénavant  
 la transmission par chaîne;  
 (4) apparition du premier moteur monobloc  
 de MINERVA.

## 2. Modèles équipés de moteurs sans soupape (licence KNIGHT)

1908-1914 Types U-V-Z-  
 CC-HH-MM 38 cv 4 cyl. bibloc 6276  
 cc (1)

1910-1914 Types S-X-BB-  
 GG-LL 26 cv 4 cyl. bibloc 4084 cc  
 1910-1912 Types R-RT-  
 W-WT-AA 16 cv 4 cyl. monobloc  
 2323 cc

1913-1914 Types EE-KK 18 cv 4 cyl.  
 bibloc 3307 cc (2)

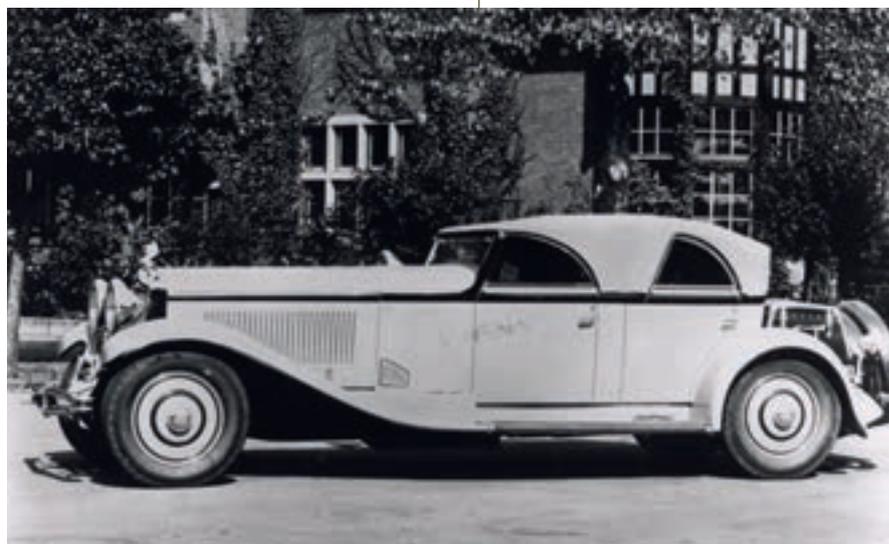
1913-1914 Types DD-JJ 14 cv 4 cyl.  
 bibloc 2116 cc (3)

1919-1924 Types NN-PP-  
 ZZ 20 cv 4 cyl. monobloc 3750 cc

1920-1928 Types OO-RR-  
 WW-AC-AF 30 cv 6 cyl. monobloc  
 5355cc

1922-1924 Types TT-XX 15 cv 4 cyl.  
 monobloc 1978 cc

1923-1930 Types UU-AB-  
 AE 20 cv 6 cyl. monobloc 2927 cc



*Minerva 40 cv 1930 avec carrosserie  
 flamboyante signée D'Ieteren.*

1925-1927 Types AD-AG 16 cv 4  
 cyl. monobloc 2255 cc

1927-1933 Types AH-AN-  
 AD et AS/2000 12 cv-SIX 6 cyl. 2004  
 cc (4)

1928-1932 Types AK(AM) AKS 32  
 cv 6 cyl. 5952 cc

1930-1936 Type AL 40 cv 8 cyl.  
 6616 cc (5)

1930-1935 Type AP(M-8) 22 cv 8  
 cyl. 3960 cc (5)

1931-1935 Type AR(M-6)  
 et 17cv Sport 6 cyl. 2976 cc

1933-1937 Type 25cv Rapide 4000  
 SP 25 cv 8 cyl. 3960 cc (6)

1934-1936 Type M-4 - 4 cyl. 1978  
 cc (7)

(1) vilebrequin à 5 paliers – option de suspen-  
 sion à air type WESTING-HOUSE;

(2) pont arrière à pignon d'angle;

(3) pont arrière à vis;

(4) vilebrequin à 7 paliers;

(5) vilebrequin à 9 paliers;

(6) châssis à croisillons;

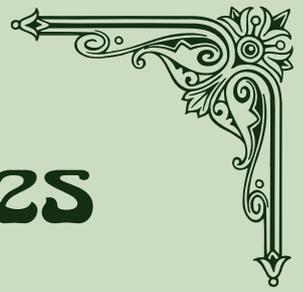
(7) vilebrequin à 3 paliers et châssis tôle  
 caisson à traverses – production ± 400 exem-  
 plaires.

ooo

La production globale des véhicules  
 de tourisme (hors utilitaires) de  
 MINERVA serait de ± 50.000 exem-  
 plaires (estimation maximale plau-  
 sible) dont ± 3.000 avec moteurs à  
 soupapes durant la première période  
 de 1904 à 1909 (soit ± 500 véhicules  
 par an).



Après 2002, 2005 et 2008 :



# 4<sup>ème</sup> Commémoration du Circuit des Ardennes

## les 1-3 juillet 2011

**À nouveau en 2011 !**



Le programme sera publié au printemps 2009  
Consultez le site web [circuit-ardennes.be](http://circuit-ardennes.be)  
Asbl Circuit des Ardennes BP 18 - 1050 Bruxelles 5

**FORTIS  
BANQUE**



PROVINCE DE  
LUXEMBOURG



BELGIUM



Le *Monde*  
**Automobile**  
AutoGids

# La plus belle fille de la classe



Texte: Bart Lenaerts Images: Lies De Mol

**Les jolies filles ont la vie plus facile, sont plus populaires et sont souvent pardonnées pour leurs fautes. La Maserati Gran Turismo est une très jolie fille.**

C'est plutôt rare de nos jours qu'un constructeur n'ait que deux voitures dans son showroom. Même chez les acteurs de niche comme Rolls Royce ou Bentley, on trouve respectivement trois et six modèles au catalogue. Pas chez Maserati. Chez eux, vous avez le choix entre la belle Quattroporte, la plus belle encore Gran Turismo et basta! Et pourtant cette marque têtue poursuit son chemin. Malgré la crise mondiale, les choses n'ont jamais été mieux. Pour la première fois en 17 longues années, les bénéficiaires ont fait leur retour l'an dernier et les Italiens sont sur la bonne voie pour atteindre un objectif qui aurait semblé ridiculement ambitieux il n'y a pas si longtemps: "Dès 2012, nous vendrons 10.000 voitures par an".

## ■ Le tournant

L'histoire de Maserati est particulièrement mouvementée. Dans les années '30 déjà, les frères Maserati perdirent le contrôle de leur entreprise et depuis les années '70, la marque fut ballottée entre les mains d'aventuriers comme Alejandro De Tomaso ou de construc-

teurs généralistes comme Citroën qui ne sut pas plus que faire de ce prestigieux héritage italien. Jusqu'à ce qu'au début de ce siècle, l'ennemi ancestral et compatriote Ferrari prit les choses en main. Hélas, il ne fallut pas longtemps avant que les financiers de Ferrari refilent l'affaire à Fiat, car Maserati s'avérait être un handicap dans les chiffres annuels de Ferrari qui visait alors une entrée en bourse. Mais le mariage dura tout de même assez longtemps pour insuffler une nouvelle vie en Maserati. Non seulement la marque pouvait désormais profiter de fabuleux moteurs V8 de Maranello, mais surtout la marque fut repositionnée favorablement dans les rangs des voitures de sport et des berlines sportives qui cachent énormément de passion sous leurs robes, et offrent énormément de confort. Les GT idéales donc, avec lesquelles il fait bon dévorer du kilomètre ou arriver avec style devant l'Opéra de Milan. Et pendant ce temps, les records du tour à Monza ou au Nordschleife restent l'apanage de Ferrari. Ca ressemble à l'arrangement en or. Le mariage éclair eut encore un autre avantage: Maserati eut enfin accès à





Pininfarina, jusque-là fournisseur exclusif de Ferrari. Et cette différence est diablement évidente. Car aussi belles que furent les Maserati dessinées par Giugiaro, le nouveau trait de Pininfarina est infiniment plus beau.

### ■ Trait de famille

En 2004, la Quattroporte a prouvé qu'une luxueuse limousine quatre portes ne doit pas nécessairement être visuellement lourde. Et voici que la confirmation arrive sous forme de la Gran Turismo, qui en un souffle démontre que Pininfarina a bien plus d'une étoile à son firmament. Et même si le coupé explore plus loin le langage stylistique inauguré par la Quattroporte, on voit clairement que les traits sont familiers. La grande bouche gourmande à terroriser l'asphalte est ici plus agressive encore et le jeu des courbes affiche plus de séduction. Ceci est une véritable Italienne avec tout ce que cela englobe, posée sur ses roues avec une certaine provocation et prête à vivre sa vie à toute vitesse et en toute élégance. Pourtant, elle est à la fois une compagne du quotidien avec laquelle on peut aller partout. Très différente donc des Ferrari et autres Lamborghini, la Maserati est en toute situation une preuve de bon goût et d'art de vivre que personne ne jalouera. Il saute aux yeux que la Gran Turismo repose sur le châssis de la Quattroporte, et elle est par conséquent de taille imposante. Avec ses 488 cm, elle est d'ailleurs

plus longue que la plupart des SUV. Et le fait qu'on ait donné à une si grande voiture une allure si élégante démontre une nouvelle fois tout l'art et le talent de Pininfarina.

### ■ Ambiance chaleureuse

L'habitacle profite naturellement des dimensions généreuses. Non pas que la Gran Turismo offre un océan d'espace, mais c'est tout de même le seul Coupé dans lequel quatre grandes personnes peuvent prendre place très confortablement. Le dégagement à la tête convient aux adultes tant à l'avant qu'à l'arrière. Et surtout, le coffre est à même d'accueillir les bagages d'un week-end de ces quatre personnes. Dommage en revanche que le pilier A soit si énorme et se retrouve toujours dans le champ de vision du conducteur. La planche de bord présente bien des similitudes avec celle de la Quattroporte, avec ses beaux cadrans classiques, son atmosphère agréable, ses matériaux au toucher flatteur et en même temps, une finition pas toujours à la hauteur et un système Hi-fi GPS que l'on se fatigue vite d'essayer de comprendre. Mais au fond tout cela n'est pas bien grave, car rien n'est plus satisfaisant que de rouler avec ce bolide italien, et cela rend la radio pratiquement inutile.

### ■ Bande sonore

La musique vient en effet de la voiture elle-même. Et l'orchestre est un V8



dont on ne peut que tomber amoureux. Dans la Gran Turismo "classique", le bloc revendique 4,2 litres de cylindrée, 405 ch et une bande sonore dont on ne se lasse pas. Dès que la voiture s'éveille, il chante des airs mélodieux qui deviennent plus aigus et coléreux à mesure qu'on monte à l'assaut du compte-tours. Mais c'est plutôt la Gran Turismo S que vous voulez entendre. Avec le "S" de Sport, bien sûr. Le bloc affiche alors 4,7 litres et 440 ch. Un gain de puissance qui ne semble pas spectaculaire, mais ces quelques 10% de gain assurent en pratique un monde de différence. Cette Maserati pèse tout de même 1,8 tonne et pour une voiture de sport, 405 ch s'avèrent un peu limite. Non que les prestations de la "S" soient tellement plus ébouriffantes, mais elle est plus réactive aux gaz, monte avec plus d'ardeur dans les tours et, surtout, sonne de façon terriblement plus magistrale. En mode Sport principalement, elle chante comme Pavarotti. Avec la profondeur de l'enfer et l'harmonie du paradis. Même les femmes s'en trouvent conquises, comme l'a démontré une récente étude anglaise. Et ce n'est pas une plaisanterie.

### ■ Merveille des passages

Dans la Gran Turismo "normale", on trouve une boîte automatique confortable, aux passages efficaces et orientée sport, que vous pouvez commander vous-même au moyen des grandes palettes placées derrière le volant.

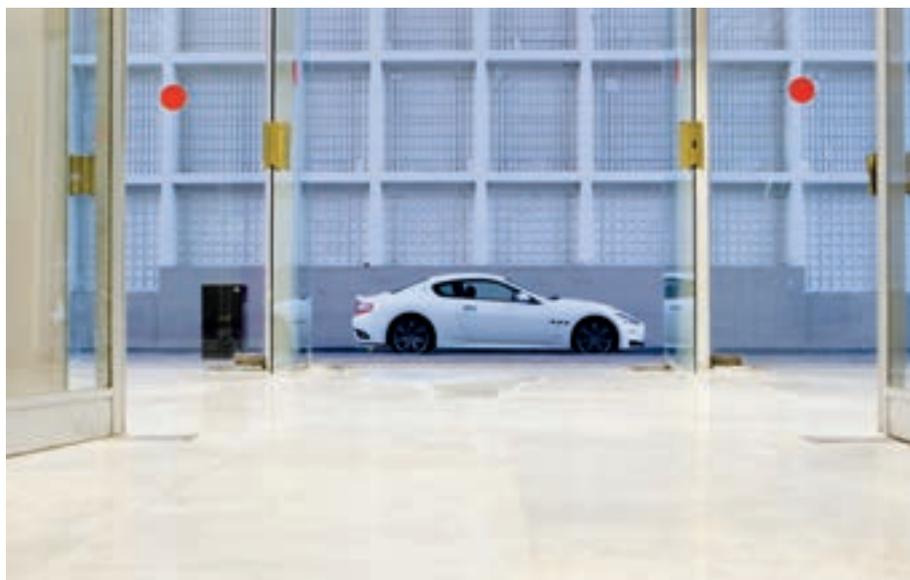
Dans la "S", c'est une boîte robotisée six rapports qui prend sa place, une solution qui a pourtant valu bien des critiques à Maserati dans le passé. Cette fois, elle est plus confortable que jamais. Ses passages sont presque aussi subtils que ceux d'une véritable automatique et ne donnent, à faible vitesse, qu'une légère claque à la transmission. Mais dès que l'aiguille du compte-tours prend la direction du rouge, les vraies qualités de cette boîte sont exaltées. Elle passe les rapports si vite (quelques 100 millisecondes) et avec tant de passion qu'on en a jamais assez et que le mode automatique en reste inutilisé durant des périodes infinies. C'est surtout rétrograder qui est une fête, car l'électronique décide alors d'envoyer un brutal coup de gaz façon double débrayage qui provoque un frisson de plaisir tout le long du dos.

### ■ Passion ou prestations

Un gros défaut de la Gran Turismo? Aucune de ses indéniables qualités ne peut être classée dans une colonne de chiffres. Il y a évidemment bien d'autres voitures de sport sur le marché qui offrent plus de chevaux pour moins d'argent.

Même une BMW M3 est forte de 420 ch. Et de la même manière, nombreuses sont les sportives à afficher de meilleurs chronos. Un 0-100 km/h en 5 secondes, c'est évidemment rapide. Tout comme une vitesse de pointe de 295 km/h. Mais ce sont là des chiffres





qui, au 21ème siècle, ne vous placent plus dans le haut du panier. La vitesse pure et dure n'a donc jamais figuré à son cahier des charges. La Gran Turismo propose par contre un compromis inégalé entre confort et vitesse, entre bon comportement et sensations.

Son caractère direct, son bel équilibre dans les longues courbes et son moteur ardent ont tout à fait leur place sur un circuit.

Mais dans cet environnement sans pitié, la voiture souffre alors de son embonpoint, de sa direction un peu légère et de ses freins pas assez agressifs. Si par contre vous voulez être dans le sud de la France avant la fin de la journée – de quoi mettre 1000km dans les mollets de la voiture et du conducteur – et profiter intensément de la Route Napoléon, vous ne trouverez pas de

meilleure partenaire. Ce n'est pas pour rien qu'elle a le nom qu'elle a.

### ■ Plaisir infini

Avec un tarif de 115.000 euro, la Maserati n'est pas vraiment bon marché. Et si vous optez pour la Gran Turismo S, il faudra consentir à une rallonge de 15.000 euro. Un supplément conséquent, pour un peu plus de look (échappement plus généreux, jantes 20" et un spoiler arrière explicite), des suspensions plus déterminées et une louche supplémentaire de chevaux. Mais là encore, le gain est impossible à classer dans un fichier Excel.

Ce sont des choses qui se ressentent lorsque vous lancez la voiture à l'attaque d'une route de montagne.

Ou encore lorsque vous vous laissez nonchalamment entraîner dans le trafic quotidien.

La Maserati s'avère alors extrêmement confortable, sans pour autant perdre de son caractère passionnel. Voilà pourquoi ceci est le seul coupé sportif du monde capable de vous coller un sourire sur le visage même à 80 km/h. Et ça, c'est une prestation unique. Pas étonnant dès lors que les affaires de Maserati soient florissantes en ses temps difficiles. Car la plus belle fille de la classe est en plus incroyablement agréable, terriblement sympathique et redoutablement intelligente.



# 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

Restauration d'oldtimers

Travail de métaux

Koning Leopoldstraat 8

2610 Wilrijk

TVA: BE 0894.514.501

GSM: 00 32 475 61 25 91

# Les origines des quatre anneaux

*Xander Van Hoorick*

**Ingolstadt, c'est Audi Ville. Ici, on ne trouve pas seulement le quartier général et la plus importante usine du constructeur, mais c'était aussi l'endroit qui s'imposait pour créer un musée dédié à la marque. Ce Musée est hébergé dans un bâtiment cylindrique et, contrairement aux concurrents (allemands) qui se sont ouverts ces dernières années, il ne joue pas sur la grandiloquence architecturale. Le dessin est simple et beau.**

La chose la plus caractéristique du hall d'entrée est cet énorme ascenseur ouvert et tournant. Elle ressemble à un collier de géant sur lequel sont accrochées des voitures qui montent et descendent sur toute la hauteur du musée. Les gens du musée l'appellent «Paternoster» (Le Chapelet). Ce monte-charge qui s'étend sur les trois étages du bâtiment pèse 200 tonnes et a besoin de 20 minutes pour effectuer un

tour complet. Les voitures qui y sont exposées sont changées régulièrement. Lors de notre visite, c'était au tour des concepts Audi d'être sur ce manège, dont la fabuleuse Audi Rosemeyer Coupé (voir photo en haut) qui doit son nom au célèbre pilote Audi, Bernd Rosemeyer.

L'exposition débute au dernier étage. Les étages s'écoulent le long des parois du cylindre. Au milieu du bâ-



*Une star de cinéma: l'Audi de Will Smith dans "I Robot". Vitesse de pointe: 30 km/h.*



*Vue sur le «Paternoster» (le chapelet) : en vingt minutes les voitures exposées font le tour complet.*



*Motocyclette DKW E 206, 200 cc, 1927.*

*Production militaire : DKW Sonderklasse 1001 de 1935.*



*Auto Union Typ C (reproduction), un 16 cylindres qui délivrait 560 ch. Avec une voiture similaire, Bernd Rosemeyer battit plusieurs records (400 km/h) sur route (ouverte) en 1937.*

timement, on trouve un espace ouvert au fond duquel, au rez-de-chaussée donc, on trouve les différentes expos thématiques temporaires. Lors de notre passage, le thème était les voitures d'aventuriers plus ou moins célèbres. Le musée est divisé chronologiquement et se concentre dans sa première partie sur les naissances de marques qui allaient plus tard s'unir sous les quatre anneaux d'Auto Union: Horch, Audi, Wanderer et DKW. Pour représenter la marque Horch, on trouve entre autres une 10-12 ch Tonneau de 1902, l'une des rares automobiles de son époque à ne plus être entraînée par une chaîne mais par un cardan. Les débuts d'Audi sont illustrés par une 14/35 ch Typ C Limousine (1911-1925), la troisième

voiture qu'August Horch produisit sous le nom Audi. En dépit du fait qu'on parle ici d'une grande voiture de luxe à quatre portes, August Horch n'hésita pas à participer trois fois avec elle à l'Alpen Rally en Autriche. Et les trois fois, il gagna.

D'où vient le nom Audi? C'est très simple: un moment arriva où Horch ne fut plus le patron de l'entreprise qui portait son nom, et il fonda alors une autre manufacture d'automobiles. Horch veut dire "écouter" en allemand. Audi veut dire la même chose, en latin. La naissance de Wanderer est illustrée par le vélo Wanderer TYP 1, un vélo de 1907, l'un des premiers à ressembler aux vélos que nous connaissons aujourd'hui. Outre ce vélo, on trouve aussi une moto Wanderer et plus loin encore, un vélo doté d'un moteur "d'aide" DKW qui date de 1919 et qui illustre la naissance de DKW.

Plus loin, on tombe sur une immense photo de Wall Street, sur laquelle tous les noms des marques de l'histoire automobile allemande sont projetés. Une grande partie de ces noms disparaît lentement, montrant ainsi le malaise qui régna dans l'industrie automobile lors du crash boursier de 1929. C'est à cette période que le groupe Auto Union émergea. Pour pouvoir poursuivre leurs activités, les quatre marques fusionnèrent en 1932. Chaque marque utilisait les quatre anneaux mais s'adressait à une population différente. Horch visait les classes supérieures, Audi

et Wanderer les classes moyennes et DKW était orientée vers les plus bas revenus avec des motos et autres véhicules bon marché.

Dans les années 30, Auto Union disposait même de sa propre écurie de course qui doit surtout sa renommée aux batailles épiques qu'elle livra contre Mercedes-Benz. Pour illustrer ceci, on trouve au musée l'Auto Union Type C/D reconnaissable à ses doubles roues arrière. Elle fut utilisée pour des courses de côte. A ses côtés, on notera également une Type C "Stromlinien" utilisée pour les records de vitesse sur les nouvelles autoroutes, une activité qui fut fatale à Rosemeyer.

Durant la seconde Guerre Mondiale, Auto Union comme tous les constructeurs allemands produisit des véhicules de guerre dont deux sont exposés. Après la Guerre, Auto Union avait de sérieux problèmes. Seule DKW produisait encore des voitures. Cela avec un succès limité puisque les voitures en question, équipées de moteurs deux temps comme la DKW 3=6, ne rencontraient pas vraiment l'adhésion du public. En 1958, la marque Auto Union réapparaît mais est rachetée quelques années plus tard par Mercedes-Benz. En 1964 enfin, la marque revient dans le giron Volkswagen. Mais les noms DKW et Auto Union sont vite abandonnés et c'est celui d'Audi qui est préféré. Le reste du Musée est consacré à cette renaissance de la marque Audi et à son histoire récente, avec par exemple



*DKW 3 = 6 Sonderklasse de 1955, prête pour profiter des premiers congés payés.*

l'Audi 50 basée sur la VW Polo, la première Audi 100 développée à l'insu des patrons de VW et, bien sûr, une attention toute particulière est portée sur celle à qui Audi doit sa renommée mondiale: la Quattro sous toutes ses formes. Une grande attention est aussi portée à l'histoire en sport, avec des voitures de rallye, du Mans et la spectaculaire Audi IMSA GTO.



*Une des premières Audi Quattro, une histoire à succès.*



*NSU RO 80, Voiture de l'année 1967. Révolutionnaire, mais un désastre commercial et la fin de NSU.*



*DKW F 89 L Schnellaster (1949 - 1954), la première Auto Union d'après-guerre et la première voiture produite à Ingolstadt. Un utilitaire d'une conception novatrice : traction avant et espace de chargement optimisé.*



# AutoWorld & Febiac... Historical Road-Companions.

FEBIAC, force motrice de la voiture historique et future



[www.febiac.be](http://www.febiac.be)

# L'Histoire alimentaire

When You  
BUY an AUTOMOBILE  
You GIVE  
**3** Months' Work  
to Someone

Which  
Allows  
Him to  
BUY  
OTHER PRODUCTS

BUY A CAR NOW—HELP BRING BACK PROSPERITY

1932

# aussi l'espoir...



1938

## La crise que nous vivons est-elle une réplique des années 30 ?

Aux USA, l'annonce de gauche fit l'objet d'une campagne de publicité collective en 1932. L'affiche de droite a été diffusée en 1938. Elle célèbre la prospérité retrouvée...

Nous en faisons le pronostic : tôt ou tard, nous retrouverons aussi le sourire !

eurs, je vais vous apprendre en deux leçons l'art et la  
les rues sans gêner la circulation...

### 'Etre

pour objet de favoriser la connaissance et  
vation en Belgique du patrimoine belge.  
noine, on entend véhicules, automobilia,  
tation technique et journalistique, livres,  
rt et de publicité, films, affiches, ect.

ion peut notamment :

- 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

Fondation Belge  
pour le Patrimoine  
Auto Moto

# London Brighton Run

## L'année des belges



*Cinq cents véhicules en file dans Hyde Park, appelés au départ de minute en minute*

«The longest running Oldtimer event in the World» (Le rally pour vétérans le plus ancien du monde) est organisé chaque année début novembre, pour commémorer le «Emancipation Run» du 14 novembre 1894 : l'abolition de la règle que stipulait que chaque véhicule automoteur devait être précédé d'une personne agitant un drapeau rouge, pour prévenir les gens du danger imminent !

Les organisateurs de ce très ancien (112 ans !) et réputé rally proclament que c'est le plus grand du monde. C'est vrai : si l'on prend en compte les critères de qualité et de quantité, il n'y a aucun doute, c'est la plus

*Cette année, la Nagant-Gobron Brillie figure sur tout le matériel promotionnel.*



fantastique réunion de oldtimers. En 2008 l'organisation comptait 550 véhicules venant des quatre coins du monde, datant tous d'avant 1905. Un spectacle et un choc esthétique inoubliable. Vous voyez défiler sous vos yeux le panorama complet des premières années de l'automobile, montrant un phénomène en évolution technique et sociale constante.

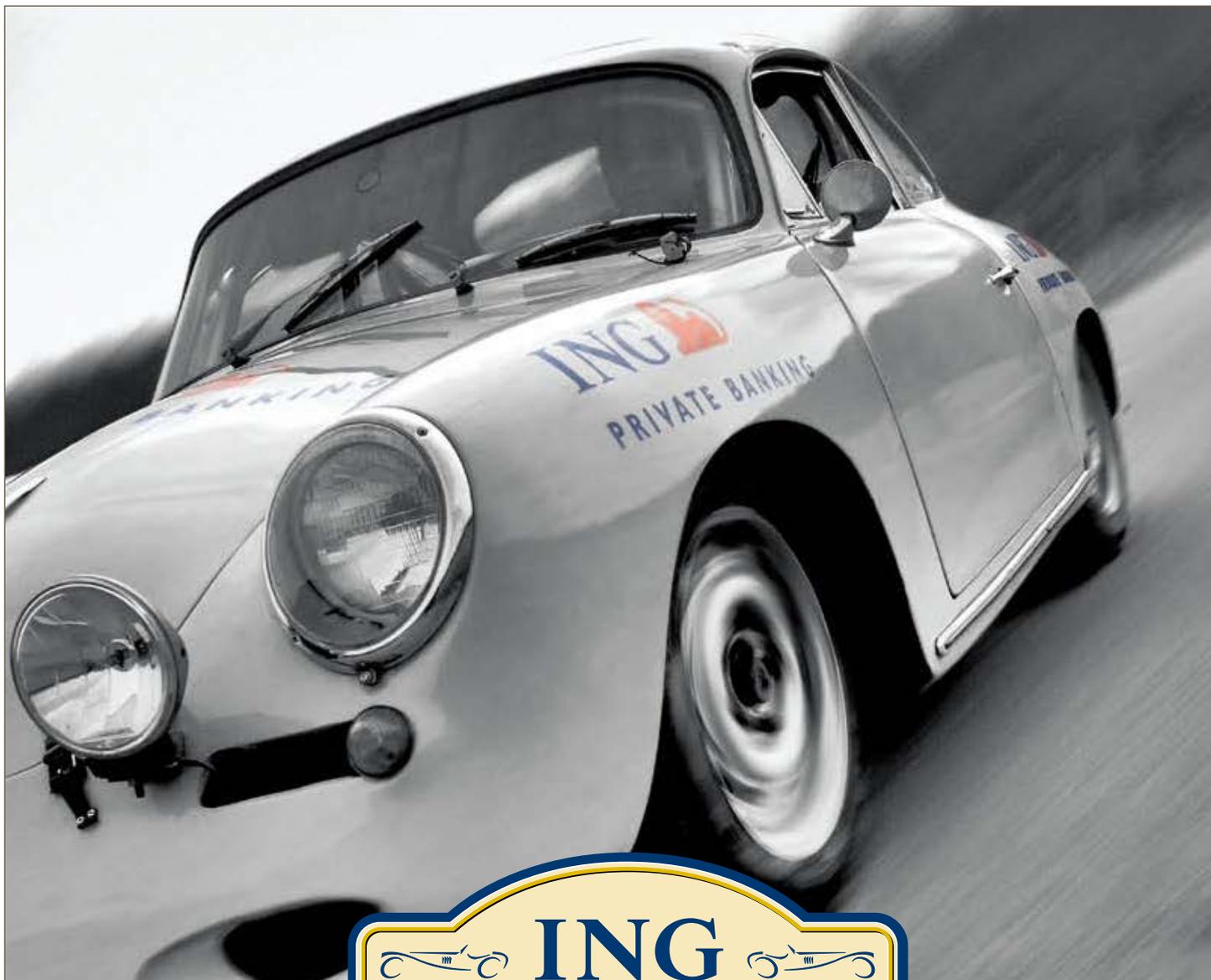
Cette année donc, les marques de l'industrie automobile belge sont à l'honneur. Les organisateurs ont à coeur de réunir un maximum de voitures belges – mais aussi des belges avec des voitures « étrangères » - au départ dans Hyde Park à Londres. Il est prévu une conférence de presse le 9 septembre à Bruxelles (Autoworld



*Six heures du matin : l'arrivée fantomatique d'un véhicule à vapeur (Slavesteam 1896).*

/ Cinquante-tenaire), suivie du départ vers Londres de voitures belges (avant 1905). L'organisation fera tout pour accueillir chaleureusement les spectateurs belges pour cet événement (« Bus Tour » à prix avantageux, etc.). Naturellement, un véhicule belge a été choisi pour illustrer tout le matériel promotionnel de l'édition 2009 : la Nagant-Gobron Brillie de 1900 de Philippe Vercrey, la plus ancienne voiture de course belge existante.

Pour tout savoir sur cet événement exceptionnel, ses origines, l'édition 2008 et le programme de l'édition 2009, consultez le site [www.lbvcr.com](http://www.lbvcr.com)



# ING ARDENNE ROADS

SPA • 25 & 26 AVRIL 2009

L'ING Ardenne Roads est une épreuve de régularité réservée aux voitures de sport et de prestige construites avant 1969. Elle est la première grande Classique de l'année. Pour les pilotes chevronnés, elle constitue en effet le prologue de la nouvelle saison, avant les autres grands

rendez-vous européens. L'ING Ardenne Roads suscite chaque année davantage d'engouement, car y prendre part, c'est perpétuer, le temps d'un week-end, les valeurs des «Gentlemen Drivers» d'antan. Nous vous donnons rendez-vous très bientôt, à Spa!

**PLUS D'INFOS SUR [WWW.TRAJECTOIRE.BE](http://WWW.TRAJECTOIRE.BE).**

**PRIVATE BANKING**



[WWW.INGPRIVATEBANKING.BE](http://WWW.INGPRIVATEBANKING.BE)



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](http://www.mercedes-benz.com)

**Bastogne:** Garage Zune SA, Luzery 100, 6600 Bastogne, Zune Samuel, Tél.: 061 21 33 16 | **Beyne-Heusay:** Garage de l'Avenir, Grand'route 111, 4610 Beyne-Heusay, Willy Scrouff, Tél.: 04 361 66 56 | **Brugge:** Auto Terminus Brugge, Pathoekeweg 40, 8000 Brugge, De Gryse Frederic, Tél.: 050 45 11 11 | **Bruxelles:** Deman Brussels, Boulevard du Triomphe 103, 1160 Bruxelles, Jean Baur, Tél.: 02 629 89 57 | **Bruxelles:** Mercedes Europa, Chaussée de Louvain 1150, 1200 Bruxelles, Nagels Alain, Tél.: 02 730 66 82 | **Drogenbos:** Mercedes Drogenbos, Grote Baan 340, 1620 Drogenbos, Jean Huysmans, 02 558 16 30 | **Gesves:** Garage Claude Havelange SA, Chaussée de Gramptinne 173, B-5340 Gesves, Luciano Messina, Tél.: 083 67 77 78 | **Heultje:** Garage Sels, Lossing 15, 2260 Heultje (Westerlo), Yoeri Wispeninck, Tél.: 015 22 13 00 | **Huy:** CentrEtoile, Quai de l'Industrie 24, 4500 Huy, Laurent Culot, Tél.: 085 51 97 41 | **Ieper:** Autostar Ieper, Zwaanhofweg 8, 8900 Ieper, Horel-beke Hans, Tél.: 057 21 70 80 | **Lokeren:** Garage Van Winkel Marcel, Oeverstraat 3, 9160 Lokeren, Frankie Robbe, Tél.: 09 340 41 41 | **Mechelen:** Mercedes-Benz Mechelen, Brusselsesteenweg 359, 2800 Mechelen, Geerts Frans, Tél.: 015 14 11 82 | **Sint-Niklaas:** Autobedrijf Jacobs, Industriepark Noord 2, 9100 Sint-Niklaas, Rudi Van Eeckhoven, Tél. 03 780 70 40 | **Visé:** Henry, Allée Verte 29, 4600 Visé, Henry Emmanuel, Tél.: 04 379 96 08