



FSA

HISTORICAR

Édité par la Fondation pour le Patrimoine Automobile et Moto



Les constructeurs belges: M-O

N°XX - NOVEMBRE 2009

Marreyt Classics

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



Vauxhall 30/98 Wensum Tourer - 1925



ISOTTA FRASCHINI
Landaulette Imperiale - 1929



Fiat 8V Rapi - 1953



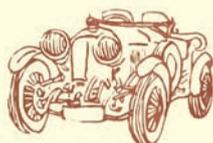
Aston Martin DB4 s.V - 1962

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 5 Low Chassis
by Corsica - 1933
1ste prize at Villa d'Este 2000



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Fiat 8V Zagato - 1953



Jaguar XK140 DHC - 1956

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 et le Fonds Belge pour le Patrimoine Auto-Moto (FSA).

Rédacteur en chef:

Leo Van Hoorick
Kerkstraat, 55 - 1701 Iitterbeek

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Avenue G. Macau, 8 - 1050 Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

Daniël Absil - Philippe Casse - Jacques Deneef - Christian Durieux - Christine Germain - Eric Janssen - Jacques & Yvette Kupélian - Leo Van Hoorick - Xander Van Hoorick - Steven Wilsens

Historicar est notamment soutenu par:

R.V.C.C.B.
British Classics & Rover Club Belgium
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Rolls Royce Enthusiasts' Club
Belgium-Luxembourg
Club des Anciennes Citroën
Morgan Owners Club
Lancia Club Belgio
MG Car Club Belgium
Belgian Mercedes Club
Historical Vehicle Club
Spa Historic Racing Team
Belgian Vehicle Heritage
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey 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
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club Belgique
Club belge des anciennes Peugeot

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

Maison d'édition:
S.A. Draaiboornken
Kerkstraat 55, B-1701 Iitterbeek
TVA: BE0414-830-002

Electrique



La crise, les prix élevés en carburant et les changements climatiques soulignent plus que jamais l'importance des énergies alternatives. Chevrolet, il y a deux ans, a surpris le monde entier en présentant Volt, la voiture électrique. Depuis, tous les constructeurs automobiles sont sur la touche (électrique). Des prototypes électriques sont à l'essai et quasiment toutes les marques élaborent des plans de commercialisation à court terme de voitures électriques.

Alors que les motorisations électriques et hybrides font la première page, la plupart des consommateurs ne maîtrisent pas bien le sujet et n'ont que peu d'indicatifs sur la façon dont tout cela va se jouer d'ici quelque peu.

Les professionnels en la matière sont conscients que la voie sera encore longue et parsemée d'embûches avant que l'automobiliste moyen ne soit satisfait de sa voiture électrique et que celle-ci puisse se vendre en masse. Selon des spécialistes, la part de marché de la voiture électrique en Europe de l'Ouest ne devrait pas dépasser le 1% d'ici 2020.

Depuis déjà bien avant la naissance de la voiture moderne, les techniciens et les ingénieurs recherchent sans cesse la solution rendant la voiture électrique possible et payable. A l'origine de la voiture, la vapeur, l'électricité et le pétrole ne se faisaient-ils pas forte concurrence?

Le rallye Londres - Brighton comptait cette année, en plus des 15 voitures à vapeur, trois automobiles d'avant 1904 mues par l'électricité, qui ont parcouru les quasi 100km sans devoir recharger ou changer leur batterie une seule fois. C'est frappant de voir que rien de révolutionnaire n'a changé en cent ans. Nous avons encore tellement de défis à relever: développer des systèmes à bon rapport poids/puissance, disposer de nouveaux matériaux de fabrication, minimiser le temps de charge des batteries, augmenter la longévité et espacer la longueur des cycles de chargement et surtout diminuer les prix d'achat, ne sont que quelques facteurs essentiels.



Une Columbia électrique issue des Etats-Unis, datant de 1902, reliant Londres à Brighton en une seule fois!

La mission la plus difficile est cependant le stockage de l'énergie et le rendement plus élevé des batteries. Pour vous donner une idée de la situation actuelle, voici une comparaison qui parle d'elle-même: un réservoir de 50 litres de diesel contient environ autant d'énergie que 3.000kg de batteries en lithium-ion. Et dire que c'est ce qui se fait de mieux aujourd'hui...

De la vapeur, quelqu'un ?

Leo Van Hoorick



100 years
Vorsprung durch Technik

www.audi.be

100 years of Audi. Vorsprung durch Technik.

quattro®

FSI®

ASF

TDI



13,7 - 14,7 l/100 km 327 - 351 g CO₂/km.



Audi
Vorsprung durch Technik



Sommaire

6	Les constructeurs belges
6-7	Minet Frères - Moustique
7-10	Nagant – Nyle et Brunel
10	Oblin

11-15	La Fondation Berliet
--------------	-----------------------------

16-19	LBVCR: Celebrating Belgium
--------------	-----------------------------------

Encart	Catalogue Expo Van Bever
---------------	---------------------------------

Liste des annonceurs

2	<i>Marreyt Classics</i>
4	<i>Audi</i>
19	<i>Total</i>
20	<i>Porsche</i>

Agenda

- Expo "Bugatti 100" Autoworld 18 décembre 2009 - 17 janvier 2010 (www.bugatti100.com)
- Interclassics & Topmobiel MECC Maastricht 15-17 janvier 2010
- 35ième Rétromobile, Paris 22-31 janvier 2010
- 33ième Antwerp Classic Salon, Antwerp EXPO 5-7 mars 2010
- Techno Classica Essen, Messe Essen (D) 7-11 avril 2010



En couverture:

Le stand Ferrari lors du Grand Prix de Belgique du 3 juin 1956. A gauche, on aperçoit Eugenio Castellotti en pantalon de course bleu clair et blazer. Cette année là, il y avait cinq Lancia-Ferrari au départ destinées à Fangio, Collins, Castellotti, Paul Frère et une prêtée à l'E.N.B.(Ecurie Nationale Belge) pour André Pilette. Celle-ci fut peinte hâtivement en jaune à la brosse (bien visible sur la photo).

La course fut gagnée par Peter Collins devant un surprenant Paul Frère. La photo a été prise par André Van Bever, en l'honneur de qui Autoworld a récemment organisé une exposition. Le catalogue de celle-ci se trouve au milieu de ce numéro.

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.

Mol transporteur de chars, Abu Dhabi 1980.



MINET Frères 1913

Ce carrossier belge habilla en 1913 des châssis importés des USA par la firme AMA (American Motor Car Agency).

De goût européen, avec un radiateur en coupe-vent inspiré de celui

des METALLURGIQUE, ces véhicules recevaient des roues fils METROPOLE.

Au Meeting d'Ostende de 1913 une AMA (18/24 cv) se classa seconde dans la course des 20 km.

MINEUR (Automobile MINEUR) 1924

rue du Vieux Pont n° 3 à Marchienne-au-Pont

La société des automobiles MINEUR fabriquait des motos de tourisme et de compétition.

En 1924 elle développa ses activités en transformant des Ford T dotées

d'un radiateur en V dont la mécanique était revue et le confort amélioré.

Elles furent exposées au Salon de Bruxelles de 1924.

MISTRAL 1932

Bruxelles

C'est au Salon de Bruxelles de 1932 qu'apparaît cette marque belge dont il semble qu'un seul et unique prototype fut construit à l'initiative d'un technicien de talent M. HOUDRET.

Il s'agissait d'une élégante voiture de tourisme sportive dont le moteur était un BALLOT 8 cyl. en ligne de 3 l. avec arbre à cames en tête de 95 cv.

Cette MISTRAL participera à un Liège-Madrid-Liège puis sombra dans l'oubli.

Une version surcompressée de 200 cv annoncée par HOUDRET ne verra jamais le jour.

MOL 1944 - (Mol Cy nv)

Diksmuidesteenweg 63, Hooglede

En 1944 Gerard MOL fonde une société pour la construction de remorques

agricoles. Au début des années 1950, et vu l'essor du trafic routier, MOL commence également la construction de remorques et semi-remorques.

En 1961, une division pour la production en série de pièces de rechange est créée à Rumbeke.

Plus tard, en 1965, MOL se spécialise en camions pour applications spéciales comme par exemple un camion capable d'affronter le désert.

En 1969, le constructeur débute la production de malaxeurs à béton. Entre temps, l'entreprise se développe et en 1971 la surface de la division de production des remorques et semi-remorques est doublée pour satisfaire à la demande croissante du marché.

En 1982 MOL reçoit une commande de la société américaine "Geophysical Service Inc." pour la fourniture de 164 véhicules qui doivent servir à des re-

cherches géophysiques dans le désert Tarim en Chine. Avec la reprise de la société Vandekerckhove en 1985, la production de camions bennes à ordures ménagères forme désormais une nouvelle division de MOL ("VDK Waste Systems"). A ce jour, cette division reste très importante dans le groupe. Des centaines de camions de ce type qui circulent dans nos villes et agglomérations ont été produits à Hooglede.

Les véhicules pour «applications spéciales» restent d'une très grande importance dans les activités du groupe. En 1987, en collaboration avec les sociétés belges Somati et Brill, MOL construit 18 véhicules «canon à eau» pour la gendarmerie Belge. Dans les années suivantes, MOL reçoit plusieurs commandes importantes pour l'armée Belge dont 700 plateaux ridelles bâchés.

En 1989, notons également des commandes venant de l'étranger, comme la fourniture aux autorités Chinoises de 201 véhicules. La même année, MOL livre 17 camions au Bangladesh. L'entreprise de Hooglede travaille également en sous-traitance pour Caterpillar, et en 1992 elle devient

ressorts à cantilevers et démarreur électrique, annoncée pour 77 km/h avec une consommation de 3,6 l aux 100 km.

Un 4 cyl. de 6 cv, présenté en 1927, avec carrosserie ouverte ou fermée, sera le dernier modèle de la marque.

NAGANT 1896 – 1928

C'est en 1859 que fut fondée la "Fabrique d'Armes Léon et Emile NAGANT" qui, outre l'armement, fabriquait également des pièces de précision pour machines-outils et des appareils électriques.

Sous l'impulsion de ses fils Charles et Maurice, Léon NAGANT sera attiré par le développement récent de l'automobile et entamera des essais prudents dès 1896.

En 1899, il obtient du constructeur français GOBRON-BRILLIE la licence de fabrication pour la Belgique, de ses voitures et camions. Devenue entretemps la "Fabrique d'Automobiles et d'Armes NAGANT Frères", la firme liégeoise produira jusqu'en 1904 des voitures GOBRON-

«Fournisseur Certifié» de ce constructeur américain d'engins de génie civil. MOL développe également des engins destinés à la manutention dans les ports. En 1996 elle présente une nouvelle application. Il s'agit du tracteur «à multiples remorques» (TG280), dont 12 exemplaires sont fournis à "ECT" pour le port de Rotterdam. Trois ans plus tard MOL présente avec succès un nouveau type de tracteur pour la manutention (YT200). Au cours de la même année, 14 tracteurs «à multiples remorques» sont livrés aux Pays-Bas et aux Etats-Unis.

A ce jour, MOL produit des engins portuaires, des camions bennes à ordures ménagères et des remorques pour applications spéciales à savoir: des semi remorques à rideaux, des châssis porte-conteneurs et des bennes de camions pour le secteur de la construction (MOL Ellips).

MOUSTIQUE (Autos MOUSTIQUE) 1925 – 1927

rue Saint-Pierre n° 39 à Etterbeek-Bruxelles
Créée par M. LUFFIN, la voiturette MOUSTIQUE était pourvue d'un moteur 2 cyl. à plat, entraînement par chaîne, suspension arrière par

Quai de l'Ourthe puis Quai de Coronmeuse à Liège

Réputée "doyenne des constructeurs belges d'automobiles", la Maison NAGANT Frères de Liège avait à l'origine d'autres activités.

BRILLIE sous licence belge, à la cadence de 150 exemplaires par an, ainsi que des camions GOBRON-NAGANT d'une charge utile de 3 à 6 tonnes.

Livrables suivant différents types de carrosserie, les voitures construites durant cette période étaient équipées soit d'un bicylindre, soit d'un quatre cylindres, moteur vertical comportant des pistons opposés à l'intérieur d'un cylindre unique.

Ce système (licence GOBRON-



Des tracteurs "à multiples remorques" prêts pour être livrés.



Mol TG300-1990.





Nagant "Roi des Belges", 1910.

BRILLIE) était complété par un montage sur caoutchouc réduisant les vibrations de l'ensemble mécanique. Dans le courant de l'année 1904, la firme NAGANT abandonnera la construction des GOBRON-BRILLIE devenues démodées. Elle produira ensuite pour compte de la société LOCOMOTRICE titulaire pour la Belgique des brevets ROCHET-SCHNEIDER, envi-

ron 200 exemplaires de ROCHET-SCHNEIDER belges.

L'expérience acquise par NAGANT dans la construction automobile ainsi que dans les épreuves sportives nationales et internationales devait l'attirer vers la production de ses propres modèles.

NAGANT confia alors la direction technique de ce secteur de l'entreprise à l'ingénieur allemand Ernst VALENTIN.

De nouveaux locaux sont alors aménagés Quai de Coronmeuse à Liège et, en 1907, sortent les premières NAGANT dont toutes les composantes sont produites dans ses propres établissements.

Il s'agissait de 4 cylindres classiques à soupapes latérales et culasse en L, de 24 et 40 cv. à transmission par chaînes.

La solidité de ce modèle contribua à assurer la réputation de la marque.

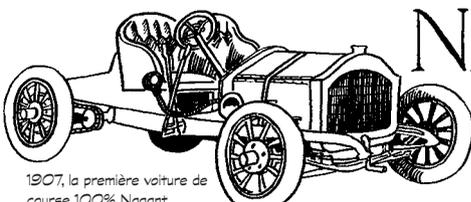
A partir de 1910, avec l'engagement de l'ingénieur DUFRESNE comme directeur technique, la gamme se développe, comprenant six modèles de 10 à 30 cv. dont un moteur 4 cylindres spécialement prévu pour la compétition, lequel tourne à plus de 3500 t/min.

Ainsi, au Grand Prix de l'A.C.F. de 1914, deux voitures NAGANT équipées du 4 cylindres de 4,4 litres à 4 soupapes par cylindre et deux arbres à cames en tête seront particulièrement remarquables, l'une d'elles pilotée par ESSER terminant à la 6ème place du classement général.

La période de guerre paralyse alors les Usines NAGANT dont les installations furent gravement endommagées. La production automobile reprendra progressivement en 1919 avec un modèle directement inspiré de ceux d'avant-guerre.

Quelque peu modernisées en 1921, les nouvelles NAGANT apparaissent avec des moteurs de 10 à 15 cv., ce dernier devenant l'unique modèle de la marque en 1923.

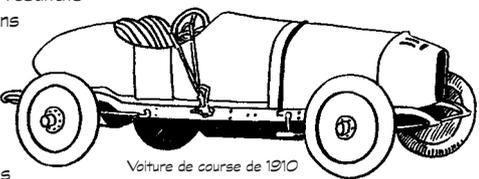
Il s'agissait d'un moteur moderne et performant, à culasse hémisphérique et soupapes en tête à culbuteurs, le véhicule bénéficiant du système de freinage ADEX à compensation croi-



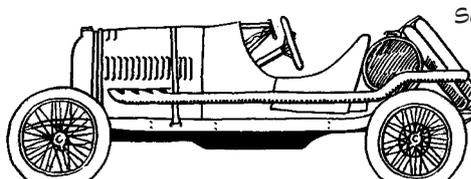
1907, la première voiture de course 100% Nagant

NAGANT

I Nagant était une célèbre fabrique d'armes liégeoise tenue par les frères Nagant. En 1900, Maurice Nagant débuta la production d'automobiles. Deux voitures furent d'abord construites sous licence Gobron-Brillie (France). Elles étaient respectivement équipées d'un 2 et d'un 4 cylindres. Signe distinctif de ces moteurs: les pistons étaient opposés deux par deux dans le même cylindres. Ainsi le deux cylindres disposait de quatre pistons, tandis que le 4 cylindres en avait huit. Ces autos décrochèrent des résultats remarquables dans les compétitions internationales, comme le Paris-Berlin de 1901. Nagant avait la fièvre de la course. Avec l'arrivée de l'ingénieur allemand Ernst Valentin en 1905, Nagant se lança dans la production de ses propres moteurs. Une nouvelle usine de 300 employés fut érigée Quai de Coronmeuse. Dès 1907, le catalogue Nagant proposait une très classique 4 cylindre qui était réputée pour ses hauts régimes. La voiture de course qui prit part au Grand Prix de France en 1914 (et termina 6ème) disposait d'un moteur de 4.433cc culminant à 3.000 t/min. L'usine fut ravagée durant la Première Guerre Mondiale mais au Salon de Paris de 1919, on put voir une toute nouvelle Nagant.



Voiture de course de 1910



Voiture de course du Grand Prix de France 1914



Une Nagant à Autoworld.

sée opérant sur les quatre roues.

Au Grand Prix de Belgique en 1925, le succès sourit à NAGANT qui classe ses voitures aux deux premières places de la catégorie des 3 litres de cylindrée.

En décembre 1925, il présente au Salon de Bruxelles une nouvelle 20 cv. à moteur six cylindres de 3 litres, moteur remplacé fin 1926 par des 2,2 l et 2,3 litres moins performants dont une centaine d'exemplaires seront produits.

Au Salon de Paris de 1927, NAGANT expose un moteur expérimental de 8 cylindres en ligne, un 1500 cc deux temps à compresseur rotatif développant 42 cv. au litre, conçu par les ingénieurs HANOCQ et DEWANDRE.

Ce prototype demeurera au banc d'essai, la situation financière de l'entreprise ne permettant ni son développement, ni sa mise en production.

Le dernier modèle NAGANT de 1927 sera un deux litres à soupapes latérales et culasse RICARDO, moteur très souple mais moins performant.

En 1928 la firme NAGANT est absorbée par IMPERIA qui revend les usines du Quai de Coronmeuse à la FN où celle-ci installera jusqu'en 1933 ses ateliers de réparations pour les céder ensuite à l'armée belge.



Nagant Gobron, 1900.

A la marque NAGANT s'attache l'image de voitures automobiles rapides et résistantes, mais aussi au travers de son département d'armes, l'invention du revolver modèle russe 1895 à joint obturé lui donnant une grande puissance.

Ce revolver utilisé par l'armée impériale, fut aussi celui des conjurés qui en 1916 supprimèrent RASPOUTINE et, en juillet 1918, l'une des armes utilisées pour l'assassinat de la famille impériale...

Ainsi "le NAGANT" (amputé de son T) passa dans le vocabulaire usuel russe pour désigner un revolver!



Camion Nagant Gobron, 1903.



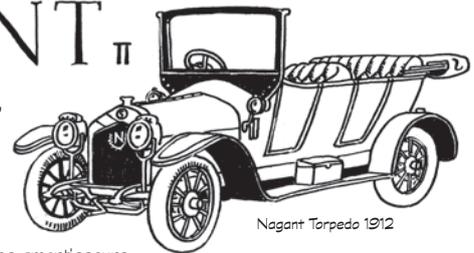
Nagant 15 cv, 1923.

NAGANT II

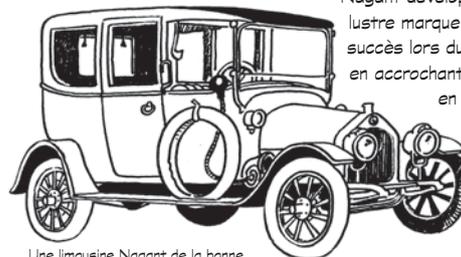
Après la Première Guerre Mondiale, Nagant resta sous les feux de la rampe non seulement grâce aux compétitions, mais aussi pour ses voitures de luxe et des utilitaires qui s'avéraient très fiables. A partir de 1921, les châssis Nagant reçurent des amortisseurs

Cantilever et des freins Adex aux quatre roues. Les moteurs modernes à tête amovible devinrent plus légers. Comme c'était d'usage à l'époque pour toutes les grandes marques,

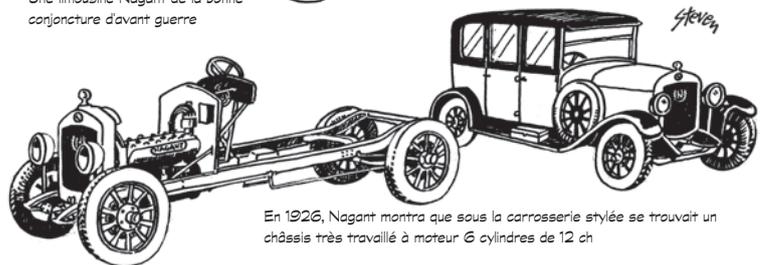
Nagant développa un 6 cylindres de 2 litres. L'illustre marque liégeoise remporta son dernier succès lors du Grand Prix de Belgique de 1925 en accrochant la première et la seconde place en catégorie 3 litres. La marque au radiateur arborant le fier N et la couronne de lauriers fut reprise en 1928 par Imperia. Maurice Nagant mourut en 1932.



Nagant Torpedo 1912



Une limousine Nagant de la bonne conjoncture d'avant guerre



En 1926, Nagant montra que sous la carrosserie stylée se trouvait un châssis très travaillé à moteur 6 cylindres de 12 ch

NORDENFELT 1906 – 1909

Equipée d'un moteur BARRIQUAND et MARRE 4 cyl. de 24/30 cv., la NORDENFELT apparue en 1906 développera ensuite des modèles de 30/35 cv. et de 40/45 cv.

Le châssis très classique disposait d'une transmission HEWERS.

Quant aux autres organes mis en oeuvre, ils pourraient avoir été fabriqués par les Usines COCKERILL à Liège, ce qui n'est cependant pas établi. Cette marque ne connaîtra qu'une existence éphémère et disparut dès 1909.

NOVA 1914 Tirlemont

Née de l'association de l'industriel Gustave VAN WILDERODE avec Paul DESCORDES et le garagiste Florimond LENAERTS, la NOVA était montée à l'aide de pièces prove-

nant de différents fabricants.

Très peu de ces voitures seront produites et la guerre mettra définitivement un terme à cette association.

NYLE et BRUNEL 1920 – 1922

rue des Carrières à Marchienne-Zone

Conçue par MM. BRUNEL et VAN CAUBERGH d'après un brevet français déposé par MM. DOMEQ et CAZAUX, cette voiture légère était équipée d'un moteur BALLOT de 4 cyl. et 10 cv.

Elle fut présentée pour la première fois au Salon de Bruxelles de 1920.

Son originalité reposait sur un sys-

tème de transmission progressive par friction remplaçant la classique boîte de vitesses à engrenages.

Cette transmission posait cependant de sérieux problèmes de réglage et d'usure.

Prenant rapidement le nom de BELGA, la construction de cette voiture sera abandonnée dès 1922.

OBLIN Martial 1950 – 1955 Bruxelles

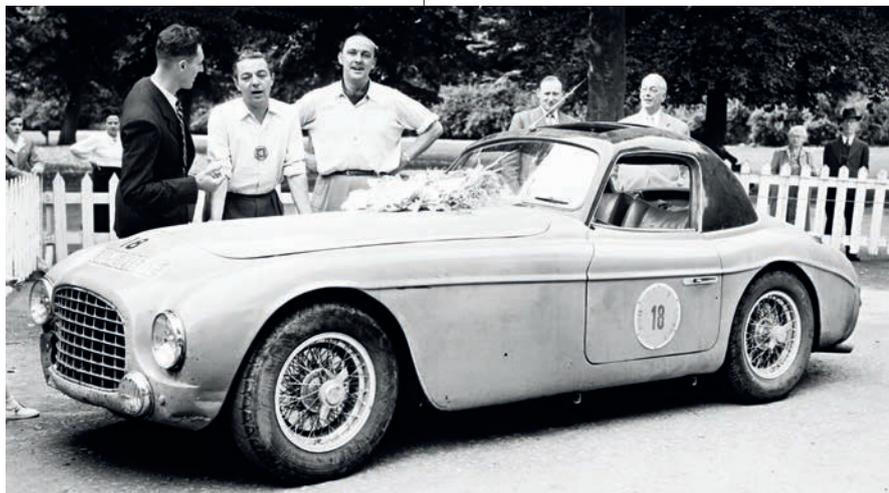
On doit au carrossier belge Martial OBLIN l'habillage de différents véhicules, dont certains sur châssis MINERVA.

Soulignons encore, parmi d'autres, sa réalisation originale d'un coupé deux portes JAGUAR XK120 dont l'aspect général s'inspirait de la belle

FERRARI 166 TOURING. Le belge Jacques HERZET (beau-père de Lucien Bianchi) finissait avec cette voiture deuxième dans le Liège-Rome-Liège de 1951, derrière la XK 120 de CLAES-ICKX. Quelques mois avant, cette voiture fut la vedette sur le stand OBLIN du Salon de Bruxelles. En 1954 Herzet demandait à OBLIN de recarrosser sa FERRARI 166 TOURING en roadster en vue de sa participation au Liège-Rome-Liège de 1955.

Au Salon de Bruxelles de 1955, ce splendide roadster de compétition FERRARI était présenté à côté d'une TALBOT Grand Sport. La FERRARI, dont la carrosserie en aluminium de couleur noire mat relevé de filets rouges pesait – sièges compris – à peine 80 kg. Elle fit l'objet d'appréciations élogieuses de PININ FARINA lui-même, tant ses lignes et son élégance étaient admirables.

Le belge Jacques Herzet, photographié à l'arrivée du Liège-Rome-Liège 1951 avec son XK 120 carrossé par Oblin.





La “Fondation Berliet”

Texte & photos: Eric Janssen

Le paradis pour les amateurs de camions historiques se trouve quelque part près de Lyon, qui avec Paris, est le berceau de l'automobile française et des camions en particulier. Pensez à Berliet, Latil, Laffly, Rochet-Schneider, etc.

*Photo du haut:
Le fameux Berliet T100 (1957) flanqué
d'un GBO 6x6 de 1962 et d'un
GXO de 1970.*

La Fondation Berliet est issue de la collaboration entre la famille Berliet d'une part et de RVI (Renault Véhicules Industriels) d'autre part. Elle est dotée d'un double objectif: faire vivre l'histoire des poids lourds et des autocars (toutes marques françaises confondues), et honorer le riche passé automobile de la région Rhône-Alpes – un endroit qui a vu naître pas moins de 200 marques de voitures différentes.

■ La Villa Berliet à Lyon

La visite commence par la villa de Marius Berliet dans la ville de Lyon, qui à l'époque (1910) se situait à mi-chemin entre l'usine de Mon Plaisir et le nouveau projet d'alors à Vénissieux. Ce bâtiment en style Art Nouveau (unique en son genre pour la 3ème ville de France) a été conçu par l'architecte Paul Bruyas. C'est ici qu'a été placé le siège central de la Fondation Berliet où se trouvent les volumineuses archives. 300.000 documents sur une longueur de quelque 1800 m. Le tout dans un

environnement à température et humidité idéales. Un centre de documentation où la presse, les collectionneurs, les restaurateurs, les universités, les écoles techniques, les concepteurs, les fabricants de miniatures sont les bienvenus. La collection complète est classée selon les règles d'archivage





Ambulance Dodge ayant servi à Verdun.

en vigueur en France et est systématiquement informatisée pour ses catalogues, livres, magazines, photos, plans et autres documents comptables. Un travail de moine.

Il apparaît tout de suite évident que la Fondation Berliet est bien une fondation et non pas un musée. Tout musée s'impose trois règles d'or, en principe. Tout d'abord, d'avoir une politique claire en matière de produits (c.-à-d. le choix des modèles, les réserves et la réactualisation). Ensuite, la recherche, l'agrandissement et la conservation des archives et finalement l'accueil des visiteurs. Seules 5 personnes employées et une soixantaine de volontaires font tourner la fondation (de façon très professionnelle). L'ouvrir au grand public de façon permanente serait impossible en raison des coûts (personnel, chauffage, sécurité, entretien). En dehors de la saison d'hiver, la fondation accueille volontiers des groupes de 50 personnes max., pour autant qu'il y ait un lien avec l'industrie ou l'enseignement automobile. Tout le monde peut devenir membre de la fondation. Plus d'informations à ce propos via le lien du site www.fondationberliet.org.

■ Le Conservatoire

La Fondation Berliet a vu le jour il y a plus de 25 ans (en 1982), à la suite du défilé militaire 5 ans plus tôt sur les Champs Élysées qui avait sérieusement mis la pression. En effet, cinq

camions ancêtres datant de la première guerre mondiale ont dû être restaurés de façon artisanale pour le 60ème anniversaire de la bataille de Verdun.

En plus de posséder des archives, la Fondation loge dans de grands halls, situés hors de la ville, des véhicules de collection. Nous restons muets à l'ouverture des portes de cet espace appelé « Le Conservatoire » (une surface de stockage couverte de 6000 m²). Cette offre de 240 véhicules restaurés en détails et d'une centaine de moteurs raconte l'histoire du camion et de l'autocar français pour la période 1886 – 1984. Une collection unique qui n'a pas son équivalent en Europe.

Le premier camion date de 1910, un Berliet 22 HP type M, flanqué d'un Latil Type TA (1899) et d'un Luc Court MC (1929). Il est rare de trouver des camions de la première guerre mondiale. Là, il y en a plus que nous n'en ayons jamais vus. Les camions Berliet ont joué un rôle crucial dans l'approvisionnement des troupes françaises. Vu que leurs chers époux étaient au front pour défendre leur patrie, les dames assemblaient les camions dans les usines et les conduisaient à la gare de Lyon. La Fondation est propriétaire de quelques exemplaires du modèle CBA, dont un "Pigeonnier" datant de 1916 qui attire toutes les attentions.

Ce dernier qui servait de communication avant-la-lettre, pouvait se déplacer en fonction des mouvements sur le front. Il se composait en haut d'un grand pigeonnier tandis qu'en bas il y avait de la place pour loger un aide-soignant, quelques soldats et de la nourriture. Un Mack Bulldog (c'est la garde anglaise qui lui a donné ce nom injurieux à cause de son laid nez et qui plus tard deviendra la marque déposée), une ambulance Dodge et un Latil Type TAR de 1915 complètent cette mise en scène. Deux autres modèles CBA remarquables sont d'une part un porteur avec des roues en acier utilisé sur le terrain accidenté de la nouvelle usine de Vénissieux et un CBA Bouilleur de Cru qui, de village en village, portait secours à ceux qui avaient soif. Un peu plus loin se trouve

Le "pigeonnier" sur châssis CBA pouvait se déplacer en fonction des mouvements des troupes.



un corbillard mortuaire électrique VTB de 1924, que pouvaient suivre en silence et dans un air non pollué la famille de la personne décédée. Les années trente ont signifié l'arrivée du camion moderne rapide dont le GDHM de 1932 (2000 unités produites), en est un bel exemple.

■ Berliet et les expéditions au Sahara

Les expéditions au Sahara sont un autre succès, surtout du fils Paul Berliet (aujourd'hui à 85 ans, il est encore présent tous les jours à son bureau dans la Villa !).

Dans les années 50, les transporteurs et l'armée avaient besoin d'un camion toute roue motrice polyvalent avec chargement suffisant. En 1959, Berliet a organisé la "Mission Ténéré" dans le but de démontrer pendant un voyage de 10.000 km les qualités de son GBC 8 "Gazelle". Il était doté d'un moteur diesel 5 cylindres, de 6 roues motrices (6x6) et d'une capacité de chargement de 6 tonnes.

Les forces françaises en commandèrent immédiatement 100 et d'autres sociétés de prospection en pétrole en voulurent aussi. On le connaît aussi de par le film "100.000 Dollars au Soleil" de Henri Verneuil mettant en scène Lino Ventura et Jean-Paul Belmondo dans les rôles principaux. Plus de 32.000 exemplaires ont été fabriqués jusqu'en 1977. Berliet a écrit l'histoire en fabriquant le premier géant, un T100, qui entre 1957 et 1959 n'a été construit que 4 fois. On en trouve un exemplaire à la Fondation. Son poids est de 90 à 130 tonnes selon la version et peut transporter 80 T sur des routes sablonneuses, sa largeur est de 5m, il est monté sur des pneus d'un diamètre de 2 m. Un GBC (4x4) a été spécialement développé pour pouvoir changer les pneus. Le type GXO produit en 1970 a servi dans le désert libyen jusqu'en 1995 pour enfin bénéficier d'un repos bien mérité au sein de la fondation Berliet.

■ Des véhicules exceptionnels

Berliet était le spécialiste des véhicules spéciaux. Les Dumpers sont vraiment les seuls modèles hors série, qui ont connu un succès commercial aussi bien en France que sur d'autres marchés et qui ont trouvé une utilisation dans les carrières et les mines jusque dans les années septante. Le prototype TX40 (1964) avec sa benne articulée doté de moteurs électriques dans les 4 roues n'a jamais dépassé le stade du concept. Dumpers du Type T30 et T45 avec une capacité de chargement de respectivement 30 et 45 tonnes ont vu le jour par contre, et ensemble avec le T60 GF, ont été soumis aux rudes conditions climatiques du nord de la Sibérie. D'autres véhicules rentrent ici aussi dans ce cadre, tel le Renault AGKD (1938), en version camion mixte (double usage – biens et personnes) qui faisait la liaison entre les différentes oasis du Sahara ; les Montellier-Laffly qui, en 1933, ont roulé de Paris à Tchad et le Cottin & Desgouttes Roadster, qui est un des quatre voitures de course qui a pris part en 1930 au rallye "Algers-Gao-Tunis".

■ Berliet en tant qu'innovateur

Le Berliet Stradair a été à la fois l'œuvre d'art et la tombe des idéaux modernes des années 60. Ce modèle avant-gardiste qui devait changer totalement le monde de l'utilitaire a été un flop magistral. Son design révolutionnaire avait pour ambition d'améliorer radicalement le confort et la sécurité routière. Le Stradair répondait à toutes les applications: benne ou porteur, camion-citerne ou châssis superstructure (e.a. utilisé par le team français de F1 Ligier). Une belle histoire qui s'est terminée trop tôt à cause de la sévère législation urbaine.

■ Berliet – fournisseur d'honneur des forces françaises et autres

L'armée française était un client important (et l'est toujours pour RVI).



Monique Chapelle, la cheville ouvrière de la Fondation et Philippe Brosette, Président posent devant un GLR de 1956.



Berliet Stradair: à la fois œuvre d'art et flop magistral.



Berliet CBA "Bouilleur de cru".



Une Dion-Bouton, une Chenard & Walcker et deux chasse-neige Latil.

Le premier Renault camion citerne datant de 1915 (dont un exemplaire est exposé dans l'usine de Vénissieux) a été construit par Renault et Berliet. De plus, les camions ont joué un rôle de 1er rang dans la 1ère guerre mondiale et ont surtout occupé une place importante dans la logistique à Verdun. L'armée a aussi été un client important après la guerre. Autant les GLR 8 que les GBC 8 ont été livrés en grand nombre dans plusieurs configurations. Un tracteur du type VTE fut conçu pour le transport des fusées nucléaires (à l'époque de "de Gaulle"). Il en a été construit trois et un est conservé dans la collection. On y compte aussi des véhicules blindés et amphibie (Aurochs). D'autres marchés étaient les ex-colonies françaises toujours occupées par l'armée française.

La Fondation insiste pour mettre toutes les marques françaises en avant. Des

marques qui depuis belle lurette ne sont plus fabriquées mais qui restent chères aux fans de camions et qui ainsi voient leur existence prolongée: Bernard, Hotchkiss, Saviem, Panhard, Lafly, Latil, Rochet-Schneider, Unic, Luc Court, Willème, Isobloc (autocars) pour ne citer que les plus connues. Même Citroën et Peugeot ont produit des camions jusque dans les années 50, alors que Berliet et Saviem s'unissaient à Renault pour devenir RVI (Renault Véhicules Industriels). Rares sont les Panhard K185 véhicule-échelle de 1952 et les Latil véhicule de dépannage. Un Hotchkiss PL25 (1955) est un exemple type de camion léger. Cette marque française est surtout connue pour la Jeep Hotchkiss (sous licence Willys), dont 28.000 exemplaires auraient été livrés à l'armée française. D'autres marques telles que Unic ou FAR CM 62F (sous licence du trois roues anglais Scammell) se retrouvent aussi parmi les réserves de l'usine de Vénissieux.

■ Voitures particulières

Berliet a aussi construit des voitures particulières jusqu'en 1939. Quelques unes sont exposées dans un hall à part offrant ainsi un bel aperçu des années 1898 à 1939. Les deux premières voitures Berliet sont conservées dans la Villa Berliet dans le hall d'entrée. La dernière voiture particulière - la Dauphine - possédait le châssis de la Peugeot 402B et une grille propre à



Corbillard électrique VTB de 1924 à côté d'un camion arroseur d'avant-guerre.



Une VILF 9 de 1933 flanquée d'une Dauphine jaune, jadis la voiture personnelle de Mme Berliet.

Berliet avec des accents américains, un moteur deux litres d'une puissance de 50ch atteignant les 115 km/h. Seuls 200 exemplaires ont été fabriqués jusqu'à ce que la guerre éclate.

■ Moteurs, pièces et technique

Dès le départ, Berliet a toujours été soucieux de la formation des techniciens. C'est pourquoi la Fondation Berliet tient à recevoir les universités et les écoles techniques. D'un côté les montagnes d'archives, de l'autre un nombre incalculable de moteurs, transmissions et autres pièces exposés sont à leur disposition. Un aperçu impressionnant sur le développement



Le conservatoire abrite également une collection impressionnante de moteurs.

des moteurs diesel entoure la période de 1910 à 1998. Ceux-ci témoignent du talent et de l'esprit créateur des ingénieurs et techniciens français. C'est au cours de cette période que la puissance du moteur diesel s'est multipliée par 10.

■ Autobus, autocars et rames ferroviaires

Berliet a été aussi actif dans le monde des bus, cars de tourisme et trolleys. Paris et Lyon ont été deux de ses plus gros clients. Ce qui saute aux yeux dans cette collection est la façon dont sont exposés des cars complets ou non. Berliet livrait souvent des châssis aux carrossiers qui se chargeaient de la caisse. Des aspects technologiques, telle la position du moteur à l'extrême



Autocar Isobloc à côté d'un Renault TN 6 de 1932.

gauche afin de faciliter le plus possible l'accès aux passagers, n'ont pas été oubliés. D'autres marques sont elles aussi représentées, comme Isobloc, basé sur un concept américain mais qui a été construit sous licence française, ou encore le bus de ligne Panhard venant de Paris.

Pour faire connaissance avec la fondation, vous pouvez aller sur internet mais aussi vous rendre sur son très beau stand au salon Rétromobile qui a lieu chaque année à Paris.

Bibliographie

Magazines: Charge Utile (mensuel) et Camions d'Hier et Aujourd'hui (bimensuel)
Numéros spéciaux (Charge Utile Hors Série) sur l'industrie du camion français (trimestriel)

Livres

- *Les Fabuleux camions de la Fondation Berliet (*)*
- *La Grande Aventure Automobile Lyonnaise (*)*
- *Berliet – Toute la Gamme Omnibus, Autocars, Autobus & Trolleybus 1905-1978 (*)*
- *Marius Berliet – L'Inflexible*
- *Berliet (M. Chapelle) – Epuisé (*) toujours de stock.*

Modèles réduits

Celui qui collectionne les miniatures Berliet a été plus que gâté ces dernières années. Le fabricant français Norev présente différents modèles dans son assortiment parmi lesquels le fameux T100 dans trois variantes, le Tulsa, un GBC 8 6x6 Gazelle, le TBVO et TLM15 et les camions de pompiers GAK.

MaqMadon est la cerise sur le gâteau. Un GLR8 précis dans les détails (trois versions) sur une échelle de 1:24. Une nouvelle marque promise sans aucun doute à un bel avenir.

Les fanatiques de modèles plus anciens iront chercher dans les exemplaires de Dinky Toys France, CIJ, JRD, Norev (en plastique) ou Corgi Collection Heritage. Ces derniers camions cités sont à l'échelle 1:50 ce qui renforce leur valeur de collection. En fouillant dans les expositions ou en consultant ebay, vous trouverez facilement votre bonheur.

Cinq camions conceptuels sont uniques en leur genre car ils ont été réalisés en bois (balsa) à l'échelle 1:16 par l'artiste français Parachini (1935-2007). Ils sont exposés à la Villa Berliet.

Des modèles miniatures plus grands, e.a. exposés dans des salons, (GLR, Dumper, TLR ...) ne manquent évidemment pas à la collection.



Périple infernal vers Brighton

Texte: Leo Van Hoorick Photos: Xander Van Hoorick

Le London to Brighton Veteran Car Run, en abrégé LBVCR, est organisé annuellement par le vénérable Royal Automobile Club (RAC).

C'est l'évènement automobile le plus ancien au monde, avec une histoire qui remonte à 1896. Cette année, on célébrait le 133^{ème} anniversaire! Pour chaque édition, l'organisation choisit un pays avec une riche histoire automobile comme thème: cette année la Belgique était à l'honneur.

Photo du haut: Madeira Drive, Brighton, dimanche après-midi.

En 1896, le Light Locomotives Act a été promulgué en Angleterre. Une loi qui déterminait entre autre que la vitesse maximale des véhicules motorisés sur la voie publique passait de 4 mph (6 km/h) à 14 mph (22 km/h), et que ces véhicules ne devaient plus être précédés par un homme agitant un drapeau rouge pour avertir la population du danger imminent. Pour fêter ce nouvel assouplissement de la loi, le RAC organisa cette même année l' "Emancipation Run", un rallye entre Londres et la mondaine cité balnéaire de Brighton située à 60 miles plus au sud.

Trente ans plus tard, en 1927, ce voyage héroïque fut commémoré pour la première fois par un nouveau London – Brighton, réservé aux motos et aux automobiles construites avant le 31 décembre 1904. Depuis lors, cette sortie est organisée chaque année le premier dimanche de novembre, à l'exception des années de guerre (1939 – 1945) et de 1947,

quand l'essence était rationnée.

Le «London-Brighton» jouit d'une popularité croissante. Les voitures en cuivre sont à nouveau en vogue et, quand l'une d'entre elles est proposée en vente publique, le fait qu'elle soit "LBVCR éligible" est un puissant argument de vente. Les autos doivent d'ailleurs être approuvées par une commission, car dans ce domaine aussi il y a parfois des tentatives de fraude sur l'année, l'origine ou les



L'Elegante 1903 de Luc Van Roost.

numéros de châssis pour entrer dans cette catégorie LBVCR et ainsi faire monter la valeur du véhicule.

Cette année, l'organisateur a enregistré un nombre record de 549 inscriptions. 133 d'entre elles venaient de l'étranger, la Belgique étant le pays le mieux représenté avec 25 véhicules inscrits. Il y a une explication logique à cela: étant donné que cette année la Belgique était le "pays thème", les organisateurs ont collaboré activement avec notre Royal Vétérans Car Club afin d'avoir un maximum de Belges au départ. Par contre, une certaine déception réside dans le fait que de nos nombreuses marques belges d'antan, à peine huit autos étaient représentées: trois Minerva, une Dechamps, une Nagant Gobron-Brillé, une La Minerve, une Delin et une Germain. Au siège du R.A.C., la Vivinus d'Autoworld était exposée, mais elle ne participait pas au rallye.

Si nous examinons quelles sont les plus populaires parmi les 155 marques différentes qui étaient représentées, de Dion Bouton arrive en tête avec 84 exemplaires (sans compter les autres voitures qui sont animées par un moteur de Dion Bouton). Nous trouvons en seconde place Panhard & Levassor avec 43 autos, ex aequo avec Oldsmobile (grâce à la populaire "Curved Dash"), et ensuite une autre Américaine, Cadillac avec 33 exemplaires. Le cinquième avec 27 voitures, Darracq, construisait ses

voitures pas seulement en France, mais aussi en Angleterre.

Et pour terminer ce paragraphe de statistiques, nous pouvons encore vous signaler que 49 véhicules dataient d'avant 1900. Quinze fonctionnaient à la vapeur et trois faisaient encore moins de bruit grâce à leur propulsion électrique!

Pour y participer, il faut se lever tôt. Le premier groupe rassemblant les voitures les plus anciennes - la plus ancienne était une Peugeot vis-à-vis de 1895 - démarre au lever du soleil, à 6h54 - heure locale pour être précis (heureusement pour nous, les Britanniques ont une heure d'avance sur nous).



Le lieu de rendez-vous est Serpentine Road dans le célèbre Hyde Park où les premières voitures sont arrivées bien avant 6 h. Les véhicules sont libérés toutes les deux minutes en petits groupes, et avant que tous les participants aient quitté en direction de Westminster, il est déjà passé 8 h.



La Minerva «Minervette» 1904 de Réginald Ghys.

La Minerve 1902 de Freddy Cambier.

Une des plus spectaculaires: la machine à vapeur Salvesen de 1896, avec wagonnet de charbon.

<p>London to Brighton Veteran Car Run</p>	<p>The world's longest running motoring event. 2009 - Celebrating Belgium</p> <p>Sunday 1 November</p>
---	--

La Clément 1902 de René Verbist.



Superbe menuiserie: Arrol-Johnston 1902.



Pierce 1904, D'Ieteren Gallery.



André Plasch et son épouse au départ avec leur Clément 1903.

La veille, le samedi soir, bon nombre de participants avaient pu profiter du temps clément jusque tard dans la soirée sur les terrasses de Kensington. Le lendemain, dès que les dernières voitures aient démarré, voilà qu'il commence à pleuviner! Le temps d'atteindre notre "voiture suiveuse", nous étions déjà trempés! Les pauvres participants ont à peine ou pas du tout de pare-brise, et encore moins un toit au-dessus de leur tête.

L'itinéraire est une légère déception, et pas seulement en raison du temps. Traverser le centre de Londres est encore amusant, de nombreux spectateurs nous applaudissent depuis le bord de la route, mais ensuite nous partons vers le sud en empruntant la très banale A23. Les faubourgs sont encore plus gris à cause du mauvais temps. La pluie arrive de tous les côtés, le vent s'acharne sur les participants transis. De nombreux spectateurs bravent les conditions climatiques exécrables. Et, apparemment, tous ceux qui possèdent une voiture « classique » l'ont sortie du garage pour l'occasion. Par moments, la route ressemble à une rivière tumultueuse, et bon nombre de participants rencontrent des problèmes d'allumage. Après Redhill, nous décidons de prendre un raccourci, car on avance lentement et il est dangereux de dépasser par ce temps épouvantable. Quand nous retrouvons le trajet à Cuckfield, il pleut déjà un peu moins. Mais, les participants que nous voyons passer sont trempés et gelés. On m'avait proposé une place dans une des voitures participantes,

mais je l'ai déclinée avec un peu de regret, ne voulant pas me séparer de mes compagnons de voyage. En voyant le déluge, j'étais bien content de ma décision!

Le dernier tronçon du parcours est plus agréable, on ne suit plus l'A23, mais on emprunte des routes plus pittoresques. Quand Brighton est en vue, il s'arrête de pleuvoir ! Au moment où nous arrivons à la ligne d'arrivée, Madeira Drive (qui fût autrefois une fière promenade le long de la plage), les premiers rayons de soleil percent les nuages bas. Il faut faire attention, parce que le mélange de la pluie avec les liquides divers répandus abondamment par les voitures rend la route très glissante par endroits!



Jacques Deneef et compagnie bravent les éléments à bord d'une Cadillac 1904.

London – Brighton n'est pas conçu comme une course de vitesse, mais il y en a qui veulent quand-même arriver les premiers ! À notre arrivé à Brighton, on rencontre René Verbist qui s'apprête déjà pour retourner avec sa Clément. Fièrement il lève quatre doigts pour indiquer qu'il est arrivé en quatrième position. Cela veut dire qu'il a dû dépasser environ la moitié des concurrents avec sa monture de 1902 pour être le premier Belge à Brighton!

Officiellement, l'arrivée est clôturée à 16h30 mais quand, vers cette heure, nous reprenons la route vers Londres, nous croisons encore de nombreux braves. Ici l'important n'est pas de gagner, mais d'arriver!

TOTAL EXCELLIUM

Consommez moins, vous roulez plus longtemps.

Verbruik minder, rijd langer.



TOTAL
excellium 

Avec les carburants **TOTAL EXCELLIUM**, vous consommez moins*.
Résultats confirmés par VAB dans une étude faite par l'école supérieure Karel De Grote. Testé par Fabricom GTI sur plus de 350.000 km sur 50.000 pleins.

* par rapport à un carburant de qualité ordinaire, tests réalisés sur plus de 80 véhicules de catégories différentes.

Met **TOTAL EXCELLIUM** brandstoffen rijd je zuiniger.* Dat werd bewezen door VAB in een studie van de Karel De Grote Hogeschool, in tests gedurende meer dan 350.000 km en door Fabricom GTI op meer dan 50.000 tankbeurten.

* in vergelijking met een gewone brandstofkwaliteit. Tests uitgevoerd op meer dan 80 voertuigen van verschillende categorieën.

www.total.be

testé et confirmé
économie
3,7%

geest en bevestigd
bespaar
3,7%



TOTAL



www.porsche.be

**Ne laissez plus votre chauffeur à la maison.
Installez-le confortablement à l'arrière.**

La nouvelle Panamera.

Confortable mais fouguese. Une voiture de sport. Avec 4 portes et 4 sièges. Avec tout le confort d'une berline. Sans oublier une technologie pensée pour réduire la consommation avec, par exemple, l'injection de carburant directe (DFI), le VarioCam Plus, le Porsche Doppelkupplung (PDK) en option ou la fonction start/stop.

Et pour le chauffeur? Qu'il s'installe confortablement à l'arrière!

**La 4^e Dimension. La nouvelle Panamera. Aucun compromis.
Toute information est disponible dans votre Porsche Centre.**



PORSCHE

 **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.** Informations environnementales (AR 19/03/2004): www.porsche.be.

Consommation moyenne (l/100 km) : 10,8 - 12,5 / émissions CO₂ (g/km) : 253 - 293.