

# Fsa HISTORICAR

Edité avec le soutien de la Fondation pour le Patrimoine Automobile et Moto



## Les constructeurs belges: P-T

N°XXII - DECEMBRE 2010

# 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



Alvis Speed 25 Charlesworth DHC 1938



Lancia Aprilia Francis Lombardi "Woody"  
1948 dal viticoltore Marchese Antinori

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  
1ste prize at Villa d'Este 2000



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Aston Martin DB2/4 MK I 3,0 l.  
Convertible 1955



Jaguar XK120 FHC - 1952

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

[www.marreyt-classics.com](http://www.marreyt-classics.com)

# HISTORICAR

## Editorial

# Fsa

Historicar est une publication éditée avec le soutien du 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  
Chaussée de boisfort 15/85 - 1050 Bruxelles

### Ont collaboré à ce numéro:

Daniël Absil - Philippe Casse - Jacques Deneef - Christian Durieux - 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 medias y compris internet.

### Maison d'édition:

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

## Ceci n'est pas une Bentley



Les Bentleys de course des années vingt ont toujours eu une place privilégiée dans le monde des oldtimers, surtout la version "Le Mans". "Le camion le plus rapide au monde" aux dires d'Éttore Bugatti. Même avant la guerre, des artisans de tout genre ont construit des "Spéciales" inspirées des fameux "Blower Bentleys". Pour pouvoir réaliser des répliques Le Mans, les belles berlines de la fin des années '20 début des années '30 étaient envoyées systématiquement à la casse. Par conséquent, elles sont devenues extrêmement rares. Et nombreux sont les gens qui, à tort, croient qu'ils ont une vraie Le Mans dans leur garage, ou veulent le faire croire aux autres. Or, jamais il n'y a eu cent Bentley's (ou plus) au départ à La Sarthe...

Ces vieilles spéciales ont cependant le mérite d'avoir un vrai châssis d'époque et un moteur conforme. Certaines ont même un vrai "Blower" (compresseur). En effet, Bentley a fabriqué une cinquantaine de ces moteurs soufflés, pas tous destinés aux voitures de course.

Depuis un moment, une nouvelle catégorie de "spéciales" fabriquées principalement en Angleterre par Racing Green est apparue. Ces voitures n'ont plus rien en commun avec les Bentleys d'avant-guerre. Strictement parlant, elles n'ont même plus rien à voir avec les oldtimers proprement dites. Bien que... elles ont pour base un châssis Bentley datant de la fin des années '40, début '50, une suspension avant indépendante (détail qui permet même à un novice de les reconnaître), parfois des freins à disque bien camouflés dans des tambours, un servo pour la direction et les freins etc.



Et aussi un gros huit cylindres en ligne. Tiens, Bentley n'a-t-il pas construit uniquement des quatre et six cylindres avant-guerre? Exact, ces moteurs

proviennent en fait d'un ancien stock de l'armée britannique qui a été liquidé il y a quelques années. Ils ont été fabriqués dans les usines Bentley pendant la guerre dans le cadre du «War Effort» (toute l'industrie disponible fabriquait du matériel militaire) et étaient destinés des blindées.

Ainsi, ces moteurs - comme pratiquement toutes les pièces de ces voitures - n'ont aucun lien avec l'histoire automobile de Bentley. Ces voitures peuvent-elles alors être considérées comme des oldtimers? Je suis d'avis que non, pour moi elles ne sont que des «kit cars» de qualité. Bien sûr, leur châssis a plus de 25 ans comme l'exige la DIV afin d'être considérés comme oldtimer. Mais l'histoire s'arrête là.

Dès lors, la question peut se poser si ces voitures ont bien leur place au sein des véritables classiques lors des événements oldtimer, tel le récent Zoute Grand Prix (bien réussi pour le reste), où elles étaient nombreuses (et bruyantes). Et s'il faut les tolérer, pourquoi ne pas les mettre dans une catégorie «spéciale»: les «Zouteposeurs»?

Leo Van Hoorick

Rien n'est plus inspirant  
qu'une page blanche.  
La nouvelle Audi A7 Sportback.



5,3 - 8,2 L/100 KM • 139 - 190g CO<sub>2</sub>/KM.

Informations environnementales (AR 19/03/2004): [www.audi.be](http://www.audi.be)  
Modèle illustré avec options.

 D'teteren  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Vorsprung durch Technik

Audi



# Sommaire

**6-8** Le Futur des Oldtimers dans le Futur de l'Automobile

**10-23** Les constructeurs Belges: R-T

**24** Livres

**25-28** Peugeot: Tout commença par une scie

**30-32** Coune: Volvo Amazon Cabrio

**34-37** Touring: Bentley Shooting Brake

**38** La page de la FSA: Gillet

## Liste des annonceurs

2 *Marreyt Classics*

4 *Audi*

9 *Circuit des Ardennes*

23 *Geert Soomers*

33 *Total*

39 *KBC Private Banking*

40 *Alfa-Romeo*

## Agenda

- *Interclassics/Topmobiel MECC Maastricht* 14 - 16/01/2011
- *Rétromobile, Porte de Versailles, Paris* 02 - 06/02/2011
- *Antwerp Classic Salon* 04 - 06/03/2011
- *Techno Classica Essen (D)* 30/03/ - 03/04/2011
- *27e Dreamcar International, Nekkerhal, Mechelen* 30/04 - 01/05/2011



## En couverture:

De 1906 à 1925, Hector Turlot a été le Président de la "Société Royale d'Harmonie de Braine L'Alleud". A l'occasion du 15<sup>ème</sup> Salon de Bruxelles (1921), il composa la "Marche du XV<sup>e</sup> Salon de l'Auto" en hommage respectueux du Comte Jacques de Liedekerke, en son temps Président du Salon de Bruxelles. Tout ceci est repris sur ce curieux mais magnifique document, qui n'est rien d'autre que la couverture de la partition de cette marche.

*L'article qui suit n'a pas pour objectif de polémiquer en s'immisçant dans le débat hautement sociétal et donc politique de l'impact de la consommation d'énergie sur l'environnement*

*L'objectif du texte qui suit, est simplement de contribuer à protéger l'usage de nos oldtimers en le situant à sa juste place: 0,01%!*

*Il n'empêche que certains faits nous interpellent, en particulier la haute pollution indirecte de la voiture électrique si elle n'est pas rechargée par de l'énergie «verte» ou nucléaire...*

*Par ailleurs, contrairement à l'adage, l'histoire repasse les plats: en 1900 la presse mentionnait avec curiosité la création par les Ets Pieper à Liège d'un véhicule hybride (accumulateur électrique + moteur à combustion) qui ne fut qu'un «concept car» fabriqué à 3 exemplaires.*

*Chaque chose en son temps...*

## Le Futur des Oldtimers dans le Futur de l'Automobile

*Georges Chaudron, Président du RVCCB*

L'activité humaine engendre inévitablement de la pollution qui est d'une part néfaste pour les humains (cancers- affections pulmonaires-diminution des défenses immunitaires...) dus à la présence de particules en suspension dans l'air (benzène-toluène-hydrocarbures lourds CnHm-ozone...) et d'autre part néfaste pour la terre elle-même (réchauffement climatique par effet de serre, pluies acides....)

Kyoto et très récemment Copenhague ont rassemblé des dizaines d'experts, de décideurs, de chefs d'état ... qui se proposent d'adopter une politique commune dans la lutte contre le réchauffement climatique dû au plus important gaz à effet de serre, le CO<sub>2</sub> dont la source est principalement la consommation d'énergie fossile.

Les activités responsables de cette production de CO<sub>2</sub> sont l'industrie, le chauffage des bâtiments et le transport routier, ce dernier étant pointé du doigt eu égard l'accroissement

constant du nombre de véhicules.

Conformément aux accords de Kyoto, la Belgique en bon élève n'a émis en 2008 que 133.989,38 milliers de tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> (ensemble des 6 principaux gaz à effet de serre) un recul de 8,3% par rapport aux émissions de 1990. Tous les pays ne sont malheureusement pas aussi disciplinés tels les USA, la Chine ...

La part du transport routier dans ces 133.989 milliers de tonnes est de l'ordre de 18,6% soit +/-25.000 milliers de tonnes dont 63% sont attribués à la voiture particulière, ce qui nous donne 15.750 milliers de tonnes pour cette catégorie de véhicule et représentent donc 11,75% des émissions de CO<sub>2</sub> de notre pays.

En 2008, on dénombrait 5.192.588 voitures, dont nos oldtimers, sur nos routes auxquelles on attribue globalement un parcours de 15.000 km/an. On obtient dès lors une valeur de +/- 200gr de CO<sub>2</sub> par km. Il est à noter que la quantité de CO<sub>2</sub> produite



**QUELQUES VALEURS  
D'EMISSION DE CO2 EN gr/km**

|   |     |
|---|-----|
| Toyota new Prius (hybride)                | 89  |
| Toyota Yaris                              | 110 |
| Honda Civic type S                        | 135 |
| Honda Insight (hybride)                   | 101 |
| Polo Blue Motion                          | 96  |
| Golf Blue Motion                          | 99  |
| Citroën C3                                | 99  |
| Twingo                                    | 104 |
| Clio                                      | 104 |
| Laguna Berline                            | 125 |
| Electrique sur réseau thermique           | 360 |
| Electrique sur réseau nucléaire           | 60  |
| Oldtimer (moyenne)                        | 336 |
| Véhicule parc à essence<br>2008 (moyenne) | 200 |

est directement proportionnelle à la quantité de carburant consommée.

Nos institutions s'acharnent donc à réduire au maximum l'influence du transport en imposant des normes de plus en plus sévères. Cela se fait d'ailleurs à l'échelon de l'Europe voire mondialement.

Les actions entreprises sont les mêmes partout:

- augmenter les performances des moteurs thermiques et augmenter les rendements
- diminuer le poids des véhicules
- imposer les pots catalytiques pour les véhicules à l'essence et les filtres à particules pour le diesel
- utiliser des carburants plus propres
- développer des technologies nouvelles

Au dernier salon auto de Bruxelles "En route pour demain", tous les constructeurs présentaient des voitures super-performantes avec des valeurs de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 90gr/km. Le moteur à combustion interne n'a pas dit son dernier mot et reste la voie privilégiée à court et moyen termes. La voiture électrique mise sur le pavais comme étant la voiture "Zero Emission" ne peut être déclarée comme telle que si elle utilise des kwh fournis par un réseau vert et produits par des éoliennes, du photovoltaïque ... Si le kwh fourni est d'origine thermique avec un rendement

global de +/-25%, la production de CO<sub>2</sub> à la centrale représente l'équivalent d'une voiture produisant plus de 300 gr par km. La voiture des villes qui pollue les champs!! Par contre si la production d'électricité est faite à bord du véhicule, il n'en est pas de même. D'où le développement technologique important des hybrides et de la pile à combustible. Un inconvénient pour cette dernière solution, le besoin en Hydrogène qui ne se trouve pas en l'état dans la nature.

Quelques constructeurs présentaient des véhicules au gaz naturel qui produit à la combustion 20% de moins



**REPARTITION DES VEHICULES  
PAR CATEGORIE EN 2008**

|                        |                  |
|------------------------|------------------|
| Voitures particulières | 5.192.988        |
| Essence                | 2.092.472        |
| Diesel                 | 3.038.521        |
| Electricité            | 10               |
| Gaz                    | 42.485           |
| Divers                 | 19.076           |
| Utilitaires            | 676.844          |
| Spéciaux               | 61.638           |
| <b>TOTAL</b>           | <b>6.574.785</b> |

de CO<sub>2</sub> pour un même travail fourni. Un inconvénient en Belgique c'est l'inexistence d'un réseau de fourniture alors qu'en Italie par exemple 587.577 véhicules roulent au gaz naturel alimentés par 732 stations de fourniture. De par le monde 10.514.812 véhicules sont alimentés en gaz naturel par 15.926 stations!! On ne peut plus parler d'expérience!!!

Et dans ce monde en mouvement que devient notre oldtimer. Est-il montré du doigt ?

**PARC VOITURES D'AVANT 1940 SUIVANT DATE DE  
1ère IMMATICULATION 2008**

| CATEGORIE         | DATE        | NOMBRE           | % PARC TOTAL | NOMBRE | %<br>CUMULE |
|-------------------|-------------|------------------|--------------|--------|-------------|
| Ancêtres          | - 1904      | 24               | 0,0004       |        |             |
| Vétérans          | 1905-1918   | 124              | 0,0023       |        |             |
| Vintage A         | 1919-1925   | 391              | 0,0075       | 3.579  | 0,069       |
| Vintage B         | 1926-1930   | 924              | 0,0180       |        |             |
| Post-Vintage      | 1931-1939   | 2.116            | 0,0407       |        |             |
| <b>Parc Total</b> | <b>2008</b> | <b>5.192.588</b> |              |        |             |



*Les combustibles alternatives, telles le charbon, existent depuis longtemps.*



*Beaucoup de.... vapeur!*

Comparé à une voiture moderne il ne faut pas nier qu'il engendre plus de pollution, mais il est loin de parcourir 15000 km par an et la fréquence sur la route est extrêmement faible, quasi toujours pendant le WE, hors congestion.

Sur 3579 oldtimers d'avant 1940 immatriculés, les membres du Royal Vétéran Car Club de Belgique en détiennent quelques 1400. Douze sorties sont organisées par an et en moyenne d'une année à l'autre, 250 véhicules y participent totalisant ensemble +/- 80.000 km. Considérant une valeur moyenne de 336 gr de CO<sub>2</sub> au km leur impact en CO<sub>2</sub> serait de 80.000 km x 0,336 kilos de CO<sub>2</sub>/

kn soit +/- 27 tonnes qui rapportées aux 15.750 milliers de tonnes citées plus haut, fournit un pourcentage voisin de zéro.

Ce qui est décrit pour les voitures du RVCCB, l'est tout autant pour les voitures d'autres clubs d'ancêtres. Il serait donc absurde d'admettre qu'une solution pour résoudre les problèmes de pollution serait de ne plus autoriser les déplacements d'oldtimers sur les routes.

Quant à la mobilité des oldtimers, ils sont, à 99% du temps, hors trafic donc ne présentant aucune gêne tant pour les autres usagers que pour eux-mêmes. Et si quand bien même, ils seraient pris dans un bouchon ils s'en sortiraient aussi facilement ou aussi difficilement que les autres.

Pour ce qui est de la sécurité, sur les dix dernières années au cours des sorties du Royal Veteran Car Club les accidents ou plutôt les incidents se comptent sur les doigts de la main. Les conducteurs d'oldtimers connaissent parfaitement les limites de leurs véhicules. Ils roulent très prudemment en parfaite harmonie avec les capacités de leurs oldtimers.



*La traction à vapeur était assez populaire au début du 20e siècle, même pour les voitures.*



Après 2002, 2005 et 2008 :

# 4<sup>ème</sup> Circuit des Ardennes Historique

## 1-3 juillet 2011

**Nouveau en 2011 !**



Pour tout renseignement,  
visitez notre [website circuit-ardennes.be](http://circuit-ardennes.be)  
ou envoyez le bulletin ci-dessous.



Renvoyez le bulletin ci-dessous à : Circuit des Ardennes - BP 18 - B 1050 Bruxelles - 5 - BELGIQUE  
ou Email : [circuit.ardennes@skynet.be](mailto:circuit.ardennes@skynet.be) ou Fax: 00 32(0)2 640 84 82

Nom, Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : .....

Ville : .....

Pays : .....

Tél. : .....

Fax : .....

Email : .....

Je souhaite être tenu informé en temps utile, sans engagement, sur le Circuit des Ardennes 2011 en tant que participant avec un véhicule Oldtimer:

Voiture  Moto  Année : .....

Date : .....

Signature : .....



# 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.*

## **RADAR Robert (C.E.C.) 1960**

La Citroën 2 cv donna lieu à de nombreuses créations originales par de petits constructeurs indépendants. Le roadster belge C.E.C. dû à Robert RADAR demeure une interprétation

très originale de la 2 cv dans les années 1950/60 (version deux portes, deux places décapotable et surbaissée).

## **R.A.L. (Automobiles RASKIN) 1908 - 1914**

*rue Frédéric Nyst n° 58 à Liège*

Les voitures R.A.L. (initiales de RASKIN AUTO LIEGE) construites sur base de nombreuses pièces d'origine française avaient la réputation d'être particulièrement économiques. Pratiquant la technique de l'allègement (le châssis de la RAL ne pesait guère plus de 475 kg) et adoptant une carrosserie aux formes arrondies et aérodynamiques (à une époque où on ignorait encore l'influence de l'air sur le déplacement des véhicules), RASKIN peut être considéré comme un précurseur.

Ses voiturettes équipées d'un moteur 4 cyl. monobloc de 1593 cc ou de 1743 cc, alimenté par un carburateur ZENITH avec allumage par magneto atteignaient 75 km/h avec une consommation peu élevée pour l'époque, de 8,5 litres d'essence aux 100 km.

Les R.A.L. étaient livrables en trois types de carrosserie:

- le modèle Z, une torpédo deux places
- le modèle X, une torpédo quatre places
- le modèle U, un coupé conduite intérieure deux places.

Si différentes options étaient proposées moyennant suppléments, les voiturettes proposées par RASKIN bénéficiaient d'une finition particulièrement soignée, le toit intérieur étant garni de bois fin poli et les glaces de sa conduite intérieure étant biseautées, comme un miroir de qualité.

La torpédo deux places était proposée au prix de 5.300 Frs en 1913.

La guerre mit définitivement fin à la production des automobiles R.A.L. et après l'armistice de 1918 les usines RASKIN se reconvertirent dans la

fabrication de presses.

## **RANGER (General Motors Continental) 1970 – 1976**



### **Anvers**

Dérivée du prototype sud-africain, la RANGER belge construite à Anvers par General Motors Continental était destinée au marché européen.

Equippée des moteurs OPEL de 4 cyl. (1897 cc) ou du 6 cyl. (de 2,5 litres puis de 2,8 litres à partir de 1974)

à boîte 4 vitesses, la RANGER fut proposée en conduite intérieure 2 et 4 portes puis en version Coupé avec le 2,8 litres à double carburateur développant 143 cv. La boîte de vitesses automatique était proposée en option. Les RANGER demeurèrent au catalogue jusqu'en 1976.

## **RING PB 3 (Ring Engineering) 1980**

*Van Halmalestraat 18 – Anvers*

Formule 3 de construction belge, la RING PB 3 est créée par deux anversoises enthousiastes, l'ingénieur Pascal Bolmut et le mécanicien Lucien Paschael associés de la "Ring Engineering International Formula Racing Cars Construction".

Cette F3 était assemblée et réalisée à Anvers et équipée d'un moteur Toyota 2000 Celica préparé en Italie par NOVO MOTOR.

## **RITTER (S.A. Garage de la Cloche) 1975 – 1980**

*rue de Hollogne 103/111 – Jemeppe – Liège*

Sous la marque RITTER seront produits des "dune-BUGGIES" qui connaîtront un certain succès.

Le buggy RITTER se caractérisait par une carrosserie en polyester monté sur un châssis VW Coccinelle. Le buggy court, d'aspect plus sportif était obtenu en raccourcissant le châssis de 273 mm, modification confiée à un atelier spécialisé.

Le véhicule était livré soit complètement monté, soit en kit de carrosserie à monter et de nombreuses options

étaient disponibles (jantes larges, échappement spécial etc...).

Pour 1980 le programme RITTER comportait plusieurs modèles: "BULL", "TARGAFGHAN", "DACKELS" et "KIT VW RITTER".

Le moteur habituellement monté était un VW 4 cyl 1600 cc refroidi par air développant 50 cv. DIN autorisant une vitesse de pointe de l'ordre de 130 km/h.



## ROUEL 1980

### Liège

L'ingénieur liégeois Claude ROUEL construit en 1980 une Formule FORD appelée "L'HIRONDELLE". Sponsorisée par la FN et pilotée par

WANSART cette voiture participera au championnat BENELUX et marquera des points en championnat de Formule FORD.



Royal Star 1903.

## ROYAL STAR (S.A. Société de Constructions Mécaniques) 1902 – 1910

rue Jan Breydel n° 80 – Anvers



Royal Star 1907.

Constituée en 1902 par DODELINGER, la société de constructions mécaniques commença par produire sous la marque ROYAL STAR des motocyclettes à moteur monocylindrique vertical de 2 ou 3 cv refroidi par air.

C'est au Salon de Bruxelles de janvier 1904 que ROYAL STAR présente ses premières voitures équipées de moteur à un, deux et quatre cylindres. S'ajouta en 1906 deux 6 cylindres de 29 cv et 37 cv à double allumage.

La transmission était assurée par cardan sur ces différents modèles.

Cette firme anversoise se développa rapidement avec une capacité de

production, dès 1907, de 300 châssis pour voitures et de 1.500 motos par an dans une usine de 10.000 m<sup>2</sup> occupant 300 ouvriers.

En 1910 la société se transforme en "Société Anversoise pour la fabrication de Voitures Automobiles", en abrégé SAVA, laquelle connaîtra de nouveaux succès tant commerciaux que sportifs.

Elle sera finalement absorbée fin 1923 par sa concurrente anversoise MINERVA qui installera dans les usines de la rue Jan Breydel un magasin de pièces détachées et un atelier de réparation.

## RUHL (S.A. des Automobiles Ruhl) 1901 – 1909

rue Neufmoulin 17 à Dison – Verviers

Adolphe RUHL naquit à Verviers en 1866. Il entame ses activités industrielles en 1896, s'associant à Jean-Jacques GROSS dans la fabrication de machines à vapeur, locomotives pour l'industrie privée et pièces pour métiers à tisser.

Cette association sera de courte durée.

RUHL, intéressé par les premiers développements de l'industrie automobile ébauche les plans d'une petite voiturette et dépose en 1899 et 1900 des brevets relatifs à un nouveau

mode de réglage des moteurs à explosion et à un mécanisme de transmission aux roues motrices.

Après avoir réuni différents capitaux, il constitue le 19 juillet 1901 la "Société Anonyme des Automobiles RUHL" à laquelle il fait apport de ses outillages, plans et brevets.

Dès 1902 il installe ses usines à Dison près de Verviers et produit d'abord quelques motos avant de se consacrer exclusivement aux voitures et au perfectionnement des moteurs.

En 1903 sort de ses ateliers une limousine à six places de 18 cv dotée de trois freins.

Au troisième Salon de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle de 1904, RUHL présente deux voitures d'avant-garde, une 14 cv à boîte trois vitesses et une 24 cv à boîte quatre vitesses, toutes deux à transmission par cardans, tandis qu'en 1905 sort de l'usine de Dison une 40 cv.

Les véhicules sont proposés avec différentes options.

Les voitures RUHL connaissent un

### **Industriel) 1899 – 1901**

*rue des Croisades n° 14 – Bruxelles*

Constituée pour fabriquer des machines-outils, des moteurs ainsi que des pièces détachées destinées à d'autres constructeurs, Martin RUMPF créera à côté de sa société "Le Progrès Industriel", une "Société Belge pour l'Exploitation des Automobiles Système RUMPF Fils".

Plusieurs modèles à transmission par chaînes et boîte à 4 vitesses étaient au programme de production: des 5 cv, 7 cv et 14 cv.

Les moteurs devaient être produits

marque disparut dès 1901.

### **SACA (Automobiles SACA) 1924 – 1927**

*Place Van Meyel 18-20 Etterbeek/Bruxelles*

Les Ateliers SACA s'occupèrent de la transformation de voitures FORD qu'ils surbaissaient, allongeant les châssis des FORD T et les recarrossant.

Ils montaient également des freins

beau succès commercial en Belgique et s'alignent dans différentes compétitions (Criterium de régularité de Spa en 1906 et 1907, Coupe de la Meuse et Criterium d'Ostende en 1907, Coupe de Spa en 1908) où elles se classent honorablement.

Fin 1908 la firme RUHL subit – comme d'autres entreprises verviétoises – les conséquences du krach de la banque MODERA.

Ne trouvant pas de nouveaux capitaux alors qu'elle est contrainte de rembourser ses prêts, la S.A. des Automobiles RUHL cesse ses activités et sa mise en liquidation intervient en avril 1909.

Les stocks de l'entreprise sont éparpillés en vente publique et Adolphe RUHL ruiné terminera son existence dans la misère.

Quant aux voitures RUHL, elles obtiendront encore quelques succès en course et lors de concours d'élégance automobile.

### **RUMPF (Société le Progrès**

par "Le Progrès Industriel" et les carrosseries confiées à D'IETEREN FRERES.

Une production d'une centaine de RUMPF était prévue en 1900 mais cet objectif ne fut pas atteint.

Munies d'une direction à mouvement inversé – il fallait tourner le volant à gauche pour virer à droite, et inversement – ces voitures étaient considérées comme particulièrement dangereuses, aux dires du carrossier Lucien D'IETEREN.

Il n'est donc pas étonnant que cette

sur les quatre roues.

Cette production se situe entre 1924 et 1927.

D'autre part, sur châssis fournis par DYLE et BACALAN, la SACA produisait des camions.

# SAROLEA



*Sarolea 2 cil. 1913.*



*Sarolea Atlantic 1953.*



*Sarolea type 38B 1939.*

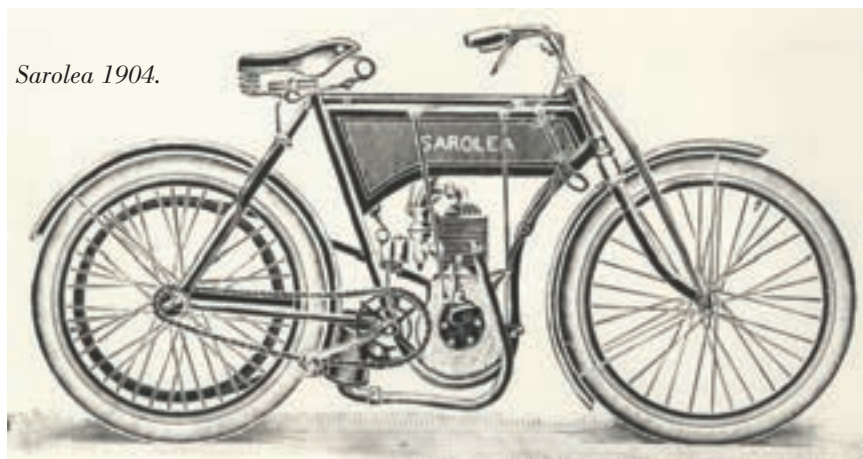
## SALVE 1908

### Herstal

On attribue à cette firme de Herstal la construction de quelques véhicules vers 1908.

## SAROLEA 1850 – 1967

*rue Saint-Lambert n° 84 à Herstal*



*Sarolea 1904.*

Il est difficile de ne pas parler de cette marque belge fondée en 1850. Commencant ses activités par la fabrication d'armes, SAROLEA s'oriente dès 1892 vers la construction de bicyclettes puis de tricycles à moteur vers 1896 et enfin de motocyclettes vers 1901.

L'usine de Herstal fabriquait également des pièces pour l'industrie

automobile.

Il n'est pas impossible – mais cela demeure à l'état d'hypothèse – que Joseph SAROLEA ait entamé, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la construction de quelques voitures légères.

C'est évidemment l'important développement de son département moto qui donnera à cette firme centenaire sa renommée internationale.

## S.A.V.A. 1910 – 1923

### (Société anversoise pour la fabrication de voitures automobiles)

*Jan Breydelstraat n° 80 à Berchem/Anvers*

C'est en 1910 que la Compagnie des Constructions Mécaniques qui produisait depuis 1902 des motocyclettes, moteurs industriels et automobiles sous la marque ROYAL STAR se réorganise et change sa dénomination en devenant la Société anversoise pour la fabrication de voitures automobiles, en abrégé S.A.V.A. La gamme SAVA comptait trois modèles en 1912: un 10/12 HP à moteur FONDU, un 14/16 HP à sou-

papes latérales et un puissant 14/16 HP à caractère sportif à soupapes d'admission latérales et d'échappement en tête, commandées par culbuteurs.

Ces voitures étaient équipées d'un pont arrière à vis sans fin très perfectionné.

L'excellent rendement du moteur culbuté amena les responsables de la marque à poursuivre une politique sportive en Belgique et à l'étranger.

Ainsi retrouvons-nous des SAVA en 1912 au Meeting d'Ostende et au Rallye de Bruxelles-San Sebastien, au Meeting d'Anvers de 1913 ainsi qu'au Meeting de Spa où les SAVA décrochaient la "Coupe du Roi" au classement par équipes.

Cette politique sportive se développa encore en 1914 avec la mise au point d'un 4 cyl. de 3,3 litres à soupapes en tête et deux bougies par cylindre pour le "Tourist Trophy" britannique.

A l'approche de la grande guerre, SAVA produira sur commande du Ministre belge de la Défense Nationale des automitrailleuses blindées.

La guerre 14-18 laissa les usines

SAVA dévastées.

Au Salon de Bruxelles de décembre 1922, SAVA expose cependant un nouveau modèle 4 cyl. de 15 HP, 2 litres de cylindrée et soupapes en tête.

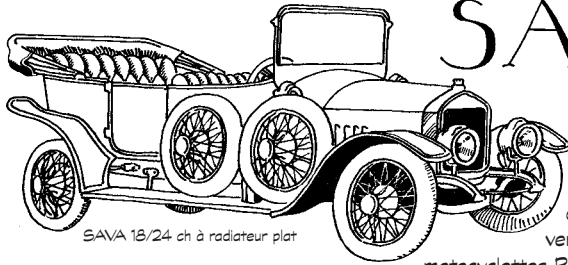
Malgré la qualité technique de ses moteurs, la SAVA ne retrouvera pas sa place dans le marché automobile de l'après-guerre et sera rachetée fin 1923 par sa plus proche concurrente, la firme MINERVA qui installera dans ses anciens locaux un magasin de pièces détachées et un atelier de réparation.

Une grande marque belge disparaissait ainsi, après les bouleversements nés du premier grand conflit mondial.

## SAVENTHEM 1907

On sait peu de choses sur cette marque, une SAVENTHEM ayant participé à la Coupe Léon ELSKAMP organisée le 27 octobre 1907 par

l'Auto-moto Club Anversois et remporté la course à 35 km/h de moyenne après 140 km d'un parcours se situant entre Anvers et Liege.



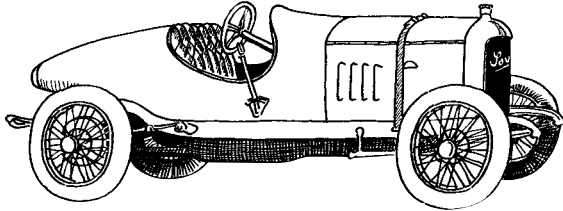
# SAVA

En 1902, M. Dodelinger établit à la rue Jan Breydel de Berchem (Anvers) sa société de motocyclettes Royal-Star. Mais il ne fallut pas longtemps avant que des automobiles, équipées de moteurs 2 et 4 cylindres, franchissent aussi les grilles de l'usine. En 1907, l'atelier avait déjà grandi pour devenir une entreprise conséquente de 300 employés. Cinq modèles furent ensuite produits, avec moteurs 1, 4 et 6 cylindres et transmission à cardan. En 1910 on ajouta au nom de Royal-Star celui de SAVA, pour "Société Anversoise de Voitures Automobiles", et Minerva se trouva alors face à un solide concurrent. La marque prit part dès 1912 à des compétitions. Lors du GP de Belgique de 1913, une Sava conduite par René Berger remporta la Coupe du Roi. Les moteurs étaient très modernes. Une SAVA à moteur 3,3 litres figurait au départ du Tourist Trophy de 1914. Son moteur était équipé de deux bougies par cylindres et de soupapes d'admission en tête actionnées par des culbuteurs. Après la Première Guerre Mondiale, des 2 litres furent produits, une cylindrée très en vogue à l'époque. Puis en 1923, Minerva frappa un grand coup en absorbant SAVA.

SAVA 18/24 ch à radiateur plat

En 1902, M. Dodelinger établit à la rue Jan Breydel de Berchem (Anvers) sa société de motocyclettes Royal-Star. Mais il ne fallut pas longtemps avant que des automobiles, équipées de moteurs 2 et 4 cylindres, franchissent aussi les grilles de l'usine. En 1907, l'atelier avait déjà grandi pour devenir une entreprise conséquente de 300 employés. Cinq modèles furent ensuite produits, avec moteurs 1, 4 et 6 cylindres et transmission à cardan. En 1910 on ajouta au nom de Royal-Star celui de SAVA, pour "Société Anversoise de Voitures Automobiles", et Minerva se trouva alors face à un solide concurrent. La marque prit part dès 1912 à des compétitions. Lors du GP de Belgique de 1913, une Sava conduite par René Berger remporta la Coupe du Roi. Les moteurs étaient très modernes. Une SAVA à moteur 3,3 litres figurait au départ du Tourist Trophy de 1914. Son moteur était équipé de deux bougies par cylindres et de soupapes d'admission en tête actionnées par des culbuteurs. Après la Première Guerre Mondiale, des 2 litres furent produits, une cylindrée très en vogue à l'époque. Puis en 1923, Minerva frappa un grand coup en absorbant SAVA.

SAVA au GP de Belgique, avec un radiateur rond



Steven

## SAVIEM-LATIL 1970 – 1975

*Ets. LATIL avenue du Port n° 140 à Bruxelles*

Sur base SAVIEM, les Etablissements LATIL habillaient des véhicules commerciaux et industriels à usages spécifiques et pour certains services

publics.

Ces véhicules furent exposés dans les années 1970-1975 au Salon de Bruxelles des véhicules utilitaires.

## S.C.H. 1927

Constructeur de véhicules commerciaux, la firme S.C.H. a exposé au Salon de Bruxelles de 1927 une voiture de sport légère pourvue d'un

moteur 4 cyl. de 8 cv à boîte quatre vitesses et suspension indépendante sur les quatre roues.

## S.D.S. 1938 – 39

*avenue Van Straelen n° 72 à Merksem-Anvers*

La S.A. des Automobiles S.D.S. s'est fait connaître en 1938-1939 par la construction de poids lourds et d'autocars utilisant soit des moteurs

HERCULES à essence, soit des DIESEL GARDNER à quatre ou six cylindres.

## SIZAIRE 1929 – 1937

**(Société belge des Automobiles SIZAIRE)**

*Anvers et Haeren*

La firme française SIZAIRE et NAUDIN, fondée à Paris en 1903, connaît en 1929 de graves difficultés entraînant l'interruption de sa production.

S'associant à Richard THIELEN, agent belge de la marque, les frères SIZAIRE constituent la "Société belge des Automobiles SIZAIRE" dont le siège social est établi à Anvers.

Les voitures produites alors en Belgique en nombre restreint utiliseront la marque BELGA RISE (BR). Utilisant des moteurs de 3 et 4 cyl. de marque WILLIS-KNIGHT, HOTCHKISS ou MINERVA, les BR

construites sous licence française SIZAIRE étaient particulièrement confortables, disposant de quatre roues indépendantes, caractéristique des SIZAIRES françaises dont elles adoptèrent le même dessin de radiateur.

A partir de 1932-33, sans raison apparente, les BELGA RISE furent construites avec un pont arrière rigide, ce qui constituait un évident recul technique.

Après avoir construit pour l'armée belge en 1936 quelques véhicules à six roues, cette marque disparaissait définitivement, les dernières voitures produites datant de 1937.



*Sizaire 8 cv 1906. (Louwman Museum).*



*Belga Rise (Autoworld).*

## SNOECK 1899 – 1905

*Ensival-lez-Verviers*

Atelier textile, cette firme d'Ensival s'oriente à partir de 1870 vers la fabrication de machines textiles qui feront sa renommée internationale. Mais les Ets. SNOECK n'alliaient

pas rester indifférents au phénomène naissant de l'automobile.

Dès la dernière décennie du XIXème siècle, ils obtiennent l'exclusivité de la vente en Belgique des voitures



construites à LEVALLOIS-PERRET par le Comte Henri de RIANCEY.

Il s'agit alors d'un véhicule deux places à roues avant motrices équipé d'un moteur de 2,5 cv, à deux cylindres horizontaux opposés et refroidis par ailettes, la direction se faisant par barre franche et pivot central.

Parallèlement, les Ets. SNOECK, sous la direction de l'ingénieur Louis WEVE, développent leurs recherches sur des moteurs et automobiles à vapeur, mettant à l'étude dès 1898 une voiture à quatre places, prototype qui après un premier essai tombera dans l'oubli.

En 1899 Albert SNOECK achète les brevets des voitures "BOLIDE" construites à Paris par Léon LEFEBVRE, devenant même le principal bailleur de fonds de l'entreprise parisienne.

SNOECK entame alors, dans ses ateliers d'Ensival, la construction des voitures qui porteront le nom de "BOLIDE SNOECK", l'ingénieur Louis WEVE en améliorant le développement et le rendement.

Selon le type de véhicules, le moteur horizontal de 2 ou 4 cylindres placé à l'avant, fournira 8, 16, 30 ou 40 cv et les premiers essais sont à ce point encourageants que dès 1899 le "BOLIDE SNOECK" est aligné en course aux mains de pilotes tels JENATZY ou le baron P. de CATERS. Le 14 juin 1900 un "BOLIDE SNOECK" participe à la première édition de la Coupe GORDON-BENETT et quelques jours plus tard c'est sur un nouveau véhicule de la marque que Camille JENATZY atteint 94 km/h au kilomètre lancé de la course de DIEGEM, se rapprochant ainsi du record absolu (105,904 km/h) qu'il avait réalisé le 28 avril 1899 au volant de sa propre voiture électrique "La Jamais Contente".

Le "BOLIDE SNOECK" réalisait ainsi un record mondial pour une voiture à pétrole.

Même si la faiblesse de cette voiture fut, à l'origine, sa transmission par courroie, son palmarès sportif n'en demeure pas moins remarquable jusqu'à sa dernière apparition au

Meeting de Spa de septembre 1904.

Quant aux modèles "clients", la production SNOECK comportait une deux cylindres légère de 8,5 cv à boîte trois vitesses et transmission par cardan, ainsi que des deux et quatre cylindres de 12, 16 et 24 cv ainsi que différents véhicules utilitaires avec charge utile de 2, 3 à 6 tonnes ainsi que des modèles destinés au transport en commun. Avec le départ de Louis WEVE qui en 1905 devient Directeur de l'Ecole Supérieure des Textiles de Verviers, la page de l'aventure automobile des ETS. SNOECK est définitivement tournée.

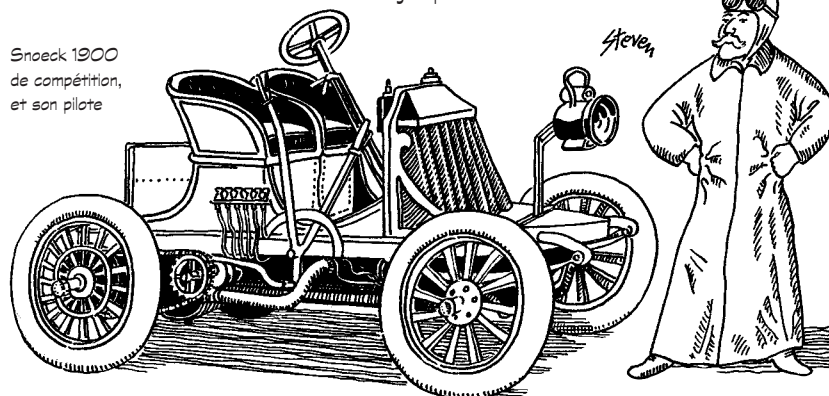
Les Ateliers SNOECK se consacrent alors exclusivement à leur activité première, la manufacture de machines textiles jusqu'à ce qu'en 1976, aux prises à de graves difficultés financières, la firme d'ENSIVAL ferme définitivement ses portes et soit mise en faillite.

# SNOECK

Verviers était connue au 19<sup>ème</sup> siècle pour son industrie textile. Et c'est dans ses environs bien sûr que gravitaient les sociétés qui produisaient les machines à tisser, comme la firme Snoeck d'Ensival. En

1899, Snoeck lorgna vers l'automobile et acheta la licence d'une voiture parisienne au nom évocateur de "Bolide". Cette voiture hors du commun disposait d'un moteur 2 ou 4 cylindres horizontaux, ce que l'on appelle aujourd'hui un boxer. En 1900, la Snoeck-Bolide atteint, lors d'une compétition à Diegem, la vitesse extravagante de 94 km/h. Une belle prestation de la part du pilote perché sur son haut siège. Snoeck produisit diverses automobiles jusqu'en 1902.

Snoeck 1900 de compétition, et son pilote





## SNUTSEL 1913 – 1931

Carrossier belge à qui l'on doit de très belles réalisations notamment sur des châssis FN et MINERVA (v.

TORPEDO MINERVA 1913 – FN type 3800 de 1921 – MINERVA M-6 de 1931 en cabriolet quatre portes).

## SOCIETE DE CONSTRUCTIONS MECANIQUES 1904 – 1910

*rue Jan Breydel n° 80 – Anvers*

Créée en 1902 par Mr DODELINGER, la SOCIETE DE CONSTRUCTIONS MECANIQUES fabriquait sous la marque "ROYAL STAR" des motocyclettes, des automobiles et des moteurs à usage industriel.

Au Salon de Bruxelles de 1904 furent présentés des voitures de 2 et 4 cylindres ainsi qu'un modèle 6 cylindres.

Cette firme connaissait alors un important développement, ses usines s'étendant sur 10.000 m<sup>2</sup>, avec une capacité de production de 300 châssis de voitures par an et 1.500 motos, outre des châssis commerciaux.

La gamme "ROYAL STAR" comprenait alors un monocylindrique type de DION BOUTON, cinq modèles de

quatre cylindres et deux modèles 6 cylindres de 29 et 37 cv.

En 1910 la société se réorganise et change de dénomination pour devenir la "Société Anversoise pour la Fabrication de Voitures Automobiles", en abrégé la SAVA qui poursuivra et développera sa production jusqu'à l'aube du premier conflit mondial.

Ne parvenant plus après la guerre – ses installations ayant été dévastées – à reprendre sa place sur le marché belge, la firme SAVA sera rachetée par sa plus proche concurrente, MINERVA, qui installera dans ses locaux de la rue Jan Breydel un magasin de pièces détachées et un atelier de réparations.

## SOMEA 1921 – 1923

*- Bd de Waterloo 51 à Bruxelles  
- chaussée de Haeren 226 à Vilvorde*

Le bref historique de la SOMEA est directement lié à l'association fondée en 1919 par André PISART, figure sportive et homme d'affaires belge et André LEROUX technicien français ayant travaillé en Belgique chez GERMAIN et METALLURGIQUE.

Leur premier modèle lancé, LEROUX-PISART, considérée comme "la plus belle voiture du moment" - une 10 cv 4 cyl. à soupapes latérales et à suspension par ressorts semi-elliptiques et un radiateur inspiré de la ROLLS ROYCE – fut un succès, mais aussi un gouffre financier résultant du mauvais calcul de prix de revient de cette voiture dont le châssis venait de chez DYLE et BACALAN et le moteur de

chez DECOLANGE ou BALLOT.

Un groupe financier s'intéressa à cette production et c'est ainsi que fut fondée en 1921 la société SOMEA ayant à sa tête Pierre de CRAWHEZ et GERMANES (anciens administrateurs de la METALLURGIQUE) tandis que LEROUX et PISART en étaient administrateurs.

Une nouvelle usine fut construite à Vilvorde pour assurer le développement de cette voiture.

Le départ de LEROUX – opposé à l'immixtion du groupe financier dans le domaine technique – amena la SOMEA à engager un ingénieur français de talent, Paul BASTIEN (un ancien de chez METALLURGIQUE)

qui dessina la nouvelle 4 cyl. à distribution par arbre à cames en tête et boîte quatre vitesses.

Présentée au Salon de Bruxelles de 1921 cette nouvelle 2 litres eut un succès de prestige considérable.

Mais BASTIEN, à qui la direction de SOMEA reprochait d'avoir sacrifié la fabrication du précédent modèle à son nouveau type, quitte à son tour la SOMEA pour s'installer aux Etats-Unis où, engagé par STUTZ, il dessinera la splendide AA VERTICAL EIGHT.

SOMEA confronté à d'énormes difficultés poursuivra cependant en 1922 une production limitée.

En dehors d'une distribution assez confidentielle en Belgique, quelques SOMEA furent vendues en Suisse et en Hollande, mais début 1923 ses activités étaient définitivement arrêtées et la société mise en liquidation. En réintégrant METALLURGIQUE, GERMANES allait permettre à la 2 litres SOMEA de BASTIEN de devenir la 2 litres METALLURGIQUE.

## **SPEEDSPORT (SPEEDFORD) 1924 – 1927**

*rue Waelhem n° 112 à Schaerbeek/Bruxelles*

*Salle d'exposition rue Léopold n° 7 à Bruxelles*

La firme bruxelloise BARTSOEN et BONAR assemblait l'une des nombreuses versions européennes de la FORD T.

Présentés fin 1923 sous l'appellation "SPEEDFORD", deux modèles étaient alors proposés: une deux places à allure sportive ou une conduite intérieure, berline deux portes assez élégante.

Utilisant le moteur et la boîte de vitesses à deux rapports du modèle de base, le châssis était abaissé et le véhicule équipé de freins avant de type ADEX ainsi que d'amortisseurs HARTFORD.

Connaissant un certain succès

confirmé par ses participations à diverses épreuves sportives, la "SPEEDFORD" changea de nom pour devenir la "SPEEDSPORT".

Parmi ses succès en compétition, soulignons sa victoire en catégorie "3 litres" au Grand Prix de Belgique de 1924 avec une voiture équipée pour la circonstance d'une culasse à 16 soupapes lui permettant d'atteindre 140 km/h en pointe.

Une SPEEDSPORT tentera également des records sur l'autodrome de BROOKLANDS.

Malgré ses qualités, cette petite marque aux dimensions modestes disparaîtra dès 1928.

## **SPRENGERS Théo 1914 – 1930**

*rue Moons 13-15 à Anvers*

Ce carrossier anversois spécialisé dans les véhicules industriels et commerciaux, produira également sur commande spéciale différentes carrosseries pour voitures particulières. On lui doit quelques belles réalisations sur châssis FN et MINERVA, mais aussi CADILLAC, ESSEX,

HUDSON, HISPANO-SUIZA, LINCOLN, ELCAR, TALBOT et FIAT.

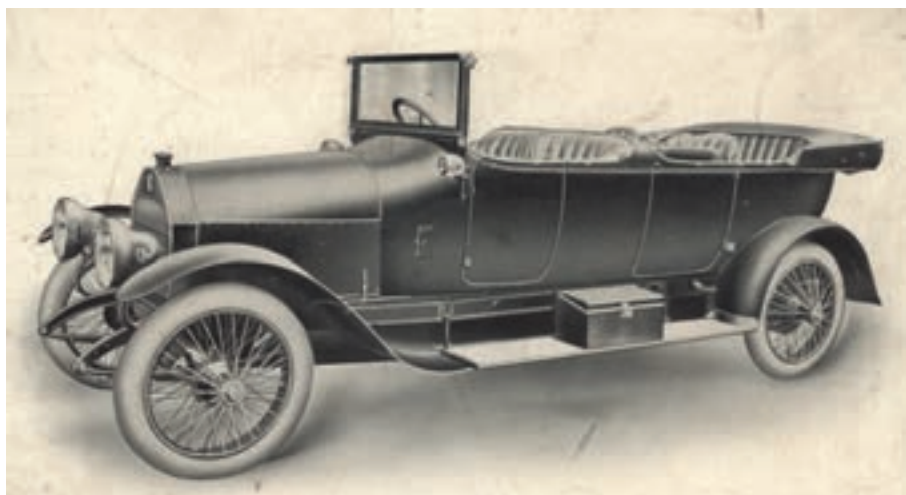
En 1929 SPRENGERS présente au Salon de Bruxelles une "extensible car" transformable en deux ou quatre places au moyen d'un toit amovible.

## SPRINGUEL 1907 – 1914

(S.A. des Automobiles Springuel)

rue de la Motte à HUY

Springuel 18/24 cv - 1914.



Jules SPRINGUEL entame la construction de ses premiers prototypes en 1902 mais il faut attendre 1907 pour que commence la production d'un premier modèle dans ses nouvelles usines de la rue de la Motte à Huy et la fondation de la société anonyme des Automobiles SPRINGUEL.

Il s'agissait d'une voiture de tourisme découverte équipée d'un robuste 4 cylindres, coulés par paires, de 24/30

cv à soupapes latérales, boîte à 4 vitesses et transmission par double chaîne.

Cette 24/30 cv sera construite jusqu'en 1910. Elle disposait d'une mécanique particulièrement soignée (double allumage et vilebrequin en acier spécial) et performante, atteignant 80 km/h ce qui pour l'époque était remarquable.

D'autres modèles seront également produits: une 16 cv à boîte trois vitesses et une 28/35 cv à boîte quatre vitesses livrable en châssis court ou long.

En 1911 SPRINGUEL met en fabrication une nouvelle 12 cv à moteur 4 cyl. monobloc de 2.120 cc habillée de différentes carrosseries.

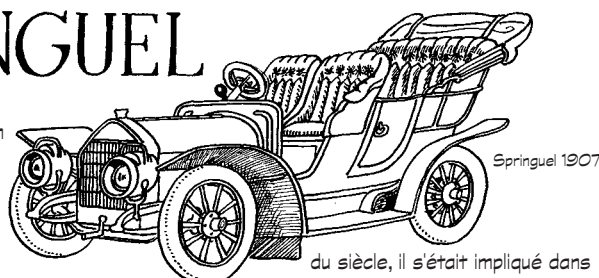
Début 1912 la société SPRINGUEL fusionne avec la firme IMPERIA et jusqu'en 1914 seront produites à Nessonvaux des voitures de chacune des deux marques ainsi que des SPRINGUEL-IMPERIA, l'administration restant installée à Huy.

A la veille de la première guerre mondiale, la gamme SPRINGUEL comptait cinq modèles de différentes puissances allant de 12/14 cv à 28/35 cv disposant d'un allumage par magnéto BOSH à haute tension, d'une transmission par cardan et d'un pont arrière créant lui-même le carrossage de roues arrières.

Le rachat de la firme par Mathieu VAN ROGGEN en 1919 sonna définitivement le glas de la marque hutoise, bien que quelques 18/24 cv

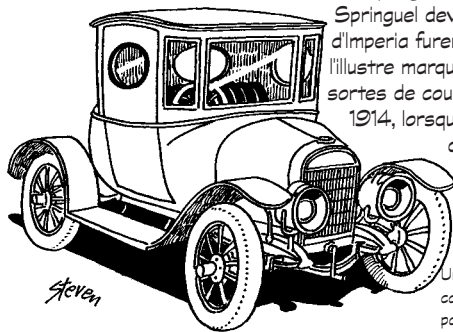
## SPRINGUEL

Jules Springuel-Wilmotte, de Hœi, était un homme à l'esprit d'entreprise et avec un sens certain de la mécanique. Dès le début



l'automobile mais c'est en 1907 qu'il lança sur le marché son premier modèle de série. Il s'agissait d'une très rapide Double Phaëton (Phaëton, fils d'Hélios de la mythologie grec. Il était capable de chevaucher les rayons du soleil mais s'approcha trop de la terre). Et il ne fallut pas longtemps avant que Springuel ne se lance dans la compétition. En 1910 et 1911, ses voitures remportèrent la Coupe de la Meuse et le Meeting d'Ostende. Les moteurs étaient légers et modernes pour l'époque: des monoblocs de 2 litres, à soupapes d'admissions en tête et soupapes d'échappement latérales.

En 1912, Springuel fusionna avec la plus grande Imperia. Jules Springuel devint directeur et autant de Springuel que d'Imperia furent produites. Jusqu'à la Première Guerre, l'illustre marque de Hœi resta impliquée dans toutes sortes de courses. La dernière fut disputée au début de 1914, lorsqu'une voiture de course 16 ch gagna lors des 1000 km de la Coupe Roth en Argentine. Après la guerre, Springuel ne redémarrera pas et disparut du paysage automobile.



Une Springuel 1913 à carrosserie fermée qui disputa des courses. Très profilées pour l'époque avec sa vitre avant panoramique et ses vitres qui rappellent un nichoir

SPRINGUEL aient encore été montés en 1920 avec le stock de pièces existant.

Ce fut en course que les SPRINGUEL s'illustrèrent particulièrement, remportant en 1910 la Coupe de la Meuse ainsi que le Meeting d'Ostende, différentes épreuves à Ostende et Boulogne en 1911, à Ostende, Spa et Huy en 1913 où KLINKHAMERS au volant d'une 12/14 cv carrossée en course atteignit la vitesse de 117 km/h.

Ce sont encore des SPRINGUEL qui s'adjugeront, toujours en 1913 à Spa, la Coupe de la Meuse, la Coupe

de l'Automobile Club Vervietoise, la Coupe de la Chambre Syndicale de l'Automobile et le Grand Prix du RACB, couvrant les 756 km du circuit de Spa à la moyenne de 85 km/h. Enfin en 1914 c'est en Argentine sur un parcours de 1000 km de routes défoncées qu'une petite SPRINGUEL 16 cv de série équipée d'une carrosserie légère type course conduite par POBLET remportera la coupe ROTH de la course CORDOBA-ROSARIO-BUENOS AIRES.

Ces succès sportifs laisseront de cette marque l'image de la robustesse alliée à une technologie de qualité.

## **SUCCES 1952**

### **Borgerhout**

Construite par un mécanicien de Borgerhout, près d'Anvers, la SUCCES était une voiturette à trois roues équipée d'un moteur 2 cylindres

deux temps monté à l'arrière.

Bien que son prix fut assez attractif – 30.900 FB – cette construction demeura sans lendemain.

## **TAUNTON 1912 – 1919**

### **Liège (Bressoux)**

Ancien ingénieur anglais de ROLLS-ROYCE, John Bernard TAUNTON ambitionne de se lancer dans la production d'une voiture populaire.

Dès 1912 il réalise deux prototypes à châssis surbaissé et moteur monobloc à culbuteurs développant 8 cv. puis constitue en février 1913, à Londres, la "TAUNTON MANUFACTURING C° Ltd" mais son projet d'association avec la vieille firme écossaise AROLL-JOHNSTON échoue.

Disposant de prototypes mais pas d'usine pour entamer sa production, TAUNTON s'intéresse à l'ancienne usine HERMES de Bressoux disponible avec ses machines et ses stocks existants depuis la mise en liquidation de la firme HERMES début 1914.

Cette usine qui avait une capacité de production de 1500 véhicules par an correspondant à ses besoins,

TAUNTON fonde début 1914 une nouvelle société, la "TAUNTON CARS LTD" au capital de 100.000 livres sterling, et loue l'usine HERMES pour trois ans.

Malheureusement, alors que les premières voitures sortent enfin de l'usine de BRESSOUX, l'Allemagne envahit la Belgique et transforme l'usine en hôpital.

L'armistice signé, TAUNTON doit se rendre à l'évidence et constater que l'occupant a démonté et emporté toutes les machines de production de sorte qu'en 1919, après construction d'un dernier prototype, il renonce à relancer la commercialisation de ses véhicules.

Triste fin d'une aventure prometteuse, alors que les prototypes TAUNTON testés sur près de 160.000 km avaient démontré une robustesse et un savoir faire exceptionnels.

## TELNA 1950 – 1952

*Verviers*

Le constructeur de pianos verviétois André HANLET s'associe en 1950 à un ancien camarade de régiment Robert KAHN pour construire un RACER destiné à la course automobile.

Ainsi naîtra la TELNA (anagramme de HANLET) équipée d'abord d'un moteur SAROLEA monotube de 490 cc placé à l'avant et permettant d'atteindre 135 km/h.

Le châssis et la transmission avant provenaient du cyclecar allemand

FRAMO tandis que la suspension avant coulissante était d'origine LANCIA.

En 1952 la TELNA reçut un moteur JAP anglais un peu plus puissant.

André HANLET participa sur la TELNA à différentes courses tant en Belgique qu'à l'étranger.

C'est ainsi que la TELNA fut particulièrement remarquée lors de l'épreuve de Bruxelles (Bois de la Cambre) et au Grand Prix des Frontières.

## TORPILLE 1920

*rue de Livourne n° 114 à Ixelles (Bruxelles)*

“L'automobilette TORPILLE” fut construite en 1920 par le bruxellois SCHOOF.

Ce véhicule à trois roues dont une à l'arrière était équipé de sièges en tandem et livrable soit avec un moteur français TRAIN, soit avec un moteur anglais JAP étant des 2 cylindres en V de 1000 cc. développant 6/8 cv. et

autorisant une vitesse de l'ordre de 60 km/h.

Cette production n'eut qu'une existence éphémère.

(à ne pas confondre avec la voiturette “LA TORPILLE” construite en 1901/1902 par la S.A. L'AUTOMOBILE créée par J. MATHYS).

## T.T.T. 1948

Sous le sigle T.T.T. (Travail de la Tôle et du Triplex), un carrossier belge réalisera en 1948 sur les plans de Georges PLACKLE deux cabriolets particulièrement originaux sur base des tractions CITROËN.

L'originalité résidait notamment dans le système de capotage dont la partie supérieure du ballon s'escamotait du toit vers l'arrière par pivotement sur un axe.

Il s'agissait d'une imposante 15 cv. dont la carrosserie sport, entièrement carénée, se transformait de coach en cabriolet par basculement du toit coulissant vers le coffre arrière à la façon de la PEUGEOT “ECLIPSE” et, d'autre part, d'une “11 Légère” réalisée également dans le style ponton et utilisant le même système de capotage.

## T.V.D. 1920 - 1925 Etablissements THIRIAR et VAN DEN DAELE

*rue du Châtelain n° 41 à Ixelles (Bruxelles)*

Fin 1920 MM. THIRIAR et VAN DEN DAELE entament la construction d'une voiture légère propulsée par un quatre cylindres de 1095 cc. produit

à HERSTAL par DAMBIERMONT. Ce premier modèle T.V.D., assemblé dans un modeste atelier de la rue du Châtelain à Ixelles, était pourvu d'un

élégant radiateur plat et de roues fil ou de roues à disques.

Cette motorisation fut remplacée à partir de 1922 par un quatre cylindres de 1496 cc. d'origine française développant 8/10 cv.

Deux modèles plus puissants seront construits en 1924: une 10/12 cv. et une 15/16 cv. mais la production des

T.V.D. s'arrêtera dès 1925, faute de capitaux suffisants.

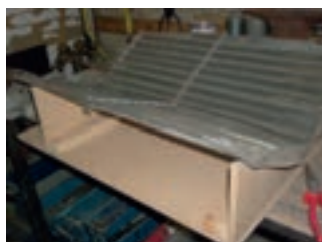
Durant cette courte période, des T.V.D. participeront à différentes épreuves sportives et notamment au "Tour de Belgique" où cette marque se classera honorablement.

## 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



## Belgian Car Designers

### Bart Lenaerts – Lies De Mol

Qu'un petit pays tel que la Belgique soit le berceau de dix designers automobiles qui sont au top du monde automobile actuel, est extraordinaire. On parle des directeurs du design comme Dirk Van Braeckel chez Bentley, Luc Donckerwolke chez Seat, Lowie Vermeersch chez Pininfarina, Louis De Fabribeckers chez Touring Superleggera, Steve Crijns chez Lotus, Marc Van der Haegen chez Opel, Pierre Leclercq et Jochen Paesen chez BMW, Jo Stenuit comme designer d'intérieur de Mazda et de Luc Landuyt directeur design du département «grandes voitures» chez Renault.

Sur base de longues conversations, le journaliste automobile Bart Lenaerts et la photographe Lies De Mol ont produit un superbe livre en trois langues qui nous parle de la vie, de la carrière, mais surtout du travail et des idées de ces dix créateurs extraordinaires. Avec de belles photos, certes, mais surtout avec beaucoup de dessins et d'esquisses qui n'ont jamais été publiés et qui nous parlent de voitures qui n'ont jamais vu le jour.

Ce livre luxueux en trois langues (Français, Anglais, Néerlandais) d'un format de 29 x 29 cm compte 204 pages et dont le coût est de 40 euros, peut être commandé via [www.belgiancardesigners.be](http://www.belgiancardesigners.be)



## Ten days in Sicily

### Tony Adriaenssens

“Ten days in Sicily” c'est l'histoire d'un voyage de quatre jeunes Anglais en mai 1966 vers la Sicile pour y vivre la dernière grande épreuve routière qu'était la Targa Florio. Une semaine avant, le GP de Syracuse était à leur programme. C'était la première épreuve de la nouvelle classe des trois litres en Europe. Pas toutes les équipes étaient prêtes à temps pour cette nouvelle formule. Mise à part Ferrari, Brabham et Cooper, tout le monde était là avec du «vieux» matériel. C'est John Surtees qui remporta l'épreuve avec sa Ferrari. Dû à des problèmes avec son nouveau Repco V8, Jack Brabham s'est vu obligé de se retirer, ainsi que les nouvelles Cooper-Maserati de Jo Siffert et de Guy Ligier.

Le week-end après, nos quatre Anglais étaient au départ de la Targa Florio. Il va sans dire qu'ils étaient enthousiastes et vivaient en même temps l'excitation des tests avant le départ. En outre, une épreuve de «commémoration» avec d'anciennes voitures, pour fêter le 50ième anniversaire de l'épreuve, avait été organisée : le Trofeo Marathon. La Targa Florio de '66 s'est déroulée dans des conditions atmosphériques exécrables, ce qui a eu pour effet l'abandon de trente voitures dont celle du héros local Nino Vaccarella avec sa Ferrari P3 mais également de Gunther Klass avec sa Porsche Carrera 6. Willy Mairesse et Herbert Müller remportaient l'épreuve au volant de la Porsche Carrera 6 de la Scuderia Filipinetti.

Nos quatre Anglais étaient des photographes amateurs. Ils utilisaient le film Kodachrome réputé pour ses couleurs vives. L'auteur de ce livre, Tony Adriaenssens, s'est basé sur leurs archives photographiques en les combinant avec des photos d'autres photographes pour nous faire revivre tous les acteurs de cette Targa Florio 1966. Deux des “voyageurs” ont noté leur mémoire personnelle de leur périple en Sicile. Associé avec les récits personnels de quelques pilotes dont Nino Vaccarella, Ignazio Capuano, Jack Wheeler, Alan Minshaw et Rauno Altonen et des articles provenant des meilleurs magazines - Anglais, Allemands, Français et Italiens- de l'époque, Tony Adriaenssens nous décrit une image détaillée de ce qui c'est passé durant ces dix jours de compétition en Sicile.

Le livre est principalement écrit en Anglais mais aussi avec des articles en Français, Allemand et Italien. Il comprend 392 pages richement illustrées (240 photos), mesure 245 x 220 mm et coûte 100 Euros. On peut le commander via [www.autonetcarbooks.com](http://www.autonetcarbooks.com).



Peugeot fête son 200<sup>ème</sup> anniversaire

# Tout commença par une scie

Leo Van Hoorick

Ces dernières années, de nombreux constructeurs automobiles ont fêté leur siècle d'existence. C'est Mercedes-Benz qui ouvrit le bal, en 1986 déjà! Et pourtant, ce n'est pas le nom le plus ancien du microcosme automobile. Cette année, Peugeot fête en effet ses 200 ans.

En 1810, les frères Jean-Pierre et Jean-Frédéric Peugeot transforment le moulin familial en aciérie, dans les environs de Montbéliard. Ils fabriquaient des scies, mais ça ne se limitera bientôt plus à cela. Car très vite, ils se tournent vers l'outillage en acier de qualité.

La tête de lion apparaît en 1858 et est brevetée le 20 novembre de la même année auprès du "Conservatoire Impérial des Arts et Métiers".

Le choix du lion est on ne peut plus judicieux pour illustrer la robustesse des dents des scies Peugeot. Mais aussi la souplesse de la lame et la rapidité de la coupe.

La production ayant été étendue aux moulins à café, aux scies à ruban, aux baleines de corset, aux machines à coudre, etc., la capacité devait suivre. Audincourt, Valentigney, Beaulieu, Pont-de-Roide et plus tard Sochaux, autant de sites qui font de



*Dans les "réserves", on trouve des voitures de cinéma, des voitures de course, des prototypes... comme cette 104 trois volumes qui ne passa jamais à la production.*

## Le Groupe PSA Peugeot Citroën

Peugeot est une marque du groupe PSA Peugeot Citroën, qui met à la disposition de ses deux marques des moyens juridiques et financiers, des moyens de recherche et de développement ainsi qu'un appareil de production.

Le Groupe PSA Peugeot Citroën en chiffres:

- Chiffre d'affaire de 48,4 milliards d'euro
- 3.188.000 véhicules vendus dans plus de 160 pays
- 186.000 collaborateurs dans le monde
- l'un des plus grands constructeurs européens, avec une part de marché de 13,7%
- le seul constructeur européen à avoir vendu en 2009 près d'un million de voitures émettant moins de 130 g CO2/km
- Leader sur le marché de l'utilitaire léger avec une part de marché de 22,2% en Europe.



la Franche-Comté le berceau de la marque Peugeot.

La vision et la faculté de pouvoir sans cesse s'adapter ont permis à Peugeot de se lancer avec succès dans l'industrie du vélo et de la moto (1886) et enfin de d'automobile (1891). Cette dernière phase est l'œuvre d'Armand Peugeot, qui fut inspiré par Gottlieb Daimler et qui fonda en 1896 sa S.A. des Automobiles Peugeot. Au changement de siècle, Peugeot revendiquait déjà la moitié de la production automobile française et les voitures de Franche-Comté étaient exportées dans toute l'Europe et en Amérique Latine. En 1910 Automobiles Peugeot fusionnera avec Peugeot Frères pour former Automobiles et Cycles Peugeot.

### La dénomination à trois chiffres

Pour répondre à une demande croissante et de plus en plus diversifiée,

la gamme Peugeot fut structurée dès 1929 autour d'un système numérique toujours d'application aujourd'hui. La 201, le 201ème projet du bureau d'étude, inaugura ce système à trois chiffres et exprimait parfaitement à quel modèle on avait affaire:

- Le premier chiffre définissait la famille de la voiture et quelle hiérarchie elle occupait dans la gamme
- Le second chiffre (toujours zéro) est la transition entre le chiffre de la famille et celui de la génération
- Le troisième chiffre détermine la génération d'un modèle au sein d'une famille.

Aujourd'hui, pour faire face à la diversité de l'offre et répondre aux attentes des clients à la recherche de modèles un peu spéciaux, Peugeot a étendu son système. Depuis 2004, ce système peut comprendre 4 chiffres pour les modèles qui complètent la gamme classique, et les versions de carrosseries sont traduites en lettres: CC pour Coupé-Cabriolet et SW pour les breaks familiaux ou de loisirs.

### Compétition

L'histoire de Peugeot est étroitement liée au sport automobile. Depuis que des automobiles se font la course, il y a eu parmi elles des Peugeot. A l'origine, c'était des modèles de série qui participaient à des courses de régularité, des rallyes ou des courses



*La 203, le premier modèle à succès d'après guerre.*



*Cette Peugeot Type 5 a remporté en 1894 Paris-Rouen, organisée par "Le Petit Journal". Après la première épreuve éliminatoire, ce furent finalement 21 voitures qui prirent le départ pour une course de 128 km. La Peugeot termina première ex-æquo avec une Panhard & Levassor.*

de côte, comme le Paris-Bordeaux-Paris de 1895, officiellement la première course de l'histoire, gagnée par une Peugeot ex-æquo avec une Panhard & Levassor. Après cette époque de pionniers, vint celle des voitures développées spécialement pour la course. Durant les années qui précédèrent la Première Guerre Mondiale, Peugeot remporta ses premières grandes victoires lors des éditions 1912 et 1913 du Grand Prix de l'ACF. Hors de la France, il y eut la victoire à Brooklands en 1913 et, plus fort encore dans l'imaginaire collectif, trois victoires aux 500 Miles d'Indianapolis (1913, 1916, 1919). Ces victoires sont à accrocher au palmarès du L76, un moteur 4 cylindres de 7,6 litres, développé par l'ingénieur Ernest Henry et qui introduit alors des évolutions encore d'actualité: le double arbre à cames en tête et les 4 soupapes par cylindre. Les succès s'enchaînèrent encore dans les années 20, avec la Targa Florio et les 24 Heures de Spa. Darl'Mat était un concessionnaire de la marque, si passionné qu'il développa de sa propre initiative une version sportive de la 302, la 302 Spécial Sport. Cet engin légítima son nom lors des 24 Heures du Mans, où trois exemplaires franchirent la ligne d'arrivée en 1937. L'année suivante, la 402 DS se classa 5ième au général et s'imposa dans la catégorie 2 litres.

Dans les années 60 et 70, c'est surtout au travers des rallies africains que Peugeot s'illustra, avec les 404 et 504. Elles confirmaient la réputation de fiabilité de la marque, en établissant un lien direct entre le modèle de série et celui de compétition. Mais de toutes les Peugeot, c'est la 205 qui incarna de façon la plus convaincante l'âme sportive de la marque. Le succès était aussi grand du point de vue commercial que sur les grandes épreuves mondiales. La 205Turbo16 fut Championne du Monde des Rallyes en 1985 et 1986. Peugeot fit même une brève apparition en Formule 1, en motorisant les McLaren en 1994. Mais à présent, c'est en endurance que la marque



*La "Bébé" Peugeot fut conçue par Ettore Bugatti.*

veut briller. Et le succès le plus parlant fut le doublé de la 908 HDi FAP l'an dernier, aux 24 Heures du Mans. Cette année, elles échouèrent de peu mais remportèrent tout de même le Championnat d'Endurance.

### **De la "Ligne Fuseau Sochoux" à la RCZ**

C'est dans les années 30 que Peugeot créa son propre bureau de style, sous la direction d'Henri Thomas. Après le classicisme de la 201, le nouveau chef du design donna à la famille 2 un style plus aérodynamique, la "Ligne Fuseau Sochoux". La 402 présentée au Salon de Paris de 1935 fit sensation, avec sa grille de radiateur inclinée et ses ailes profilées.

Dans les années 50, Peugeot se tourna pour la succession de la très populaire 203 vers l'un des Grands Maîtres du design: Pininfarina des-



*Le musée Peugeot ne montre pas que des automobiles: sont aussi à l'honneur la multitude de produits de l'entreprise, comme ces moulins à café.*

*La fameuse 402 Eclipse serait en fait née de l'imagination de M. Paulin, un dentiste passionné par la technique. Il aurait présenté à Peugeot son idée d'un Coupé transformable, l'idée plut et une très petite série fut produite, d'abord sur base des 601 et 401, puis sur la 402.*





*La Peugeot 202 inaugura la "Ligne Fuseau Sochaux", caractéristique de toutes les Peugeot de la fin des années 30.*

sina la 403, la première Peugeot à pare-brise bombé, présentée en 1955. Elle présentait des lignes massives qui transpiraient le confort et la robustesse. Le succès fut énorme: la 403 fut construite à plus de 1,2 millions d'exemplaires en 10 ans. La 403 fut aussi très importante pour une autre raison: elle fut la première berline diesel produite en série. La 404 présentée en 1960, encore un dessin historique signé Pininfarina, avait pour mission de remplacer la 403. Mais le succès de la 403 était tel que la 404 finit par s'installer à ses côtés dans la gamme. En 1965 arriva la première traction compacte, la 204. C'était à l'époque l'un des rares designs signés par le bureau Peugeot, alors dirigé par Gérard Welter. La dernière collaboration de Peugeot avec Pininfarina date de 2005: la 1007. Et très récemment, le département design de Peugeot a prouvé

*La 404 lancée en 1960 était exceptionnelle à plus d'un titre. Elle était après la 403 la seconde berline signée par Pininfarina pour Peugeot. La version familiale 7-8 places rencontra un succès considérable.*



qu'il n'avait besoin de personne pour proposer des voitures extraordinaires, avec la RCZ.

En matière de propulsion électrique, Peugeot a joué un rôle avant-gardiste. En 1941, la marque développa la VLV, une citadine légère emmenée par un moteur électrique. Quelques centaines d'exemplaires ont d'ailleurs sillonné les rues de Paris. Dans les années 90, le concept car ION et plus tard la 106 électrique (la voiture électrique la plus vendue à ce jour) ont démontré l'intérêt que portait Peugeot aux transmissions alternatives. Au printemps 2010, Peugeot reviendra à l'électrique avec le lancement de la iOn.



*Durant la seconde guerre mondiale, Peugeot était comme bien d'autres marques à la recherche d'une petite auto bon marché. Et en raison de la pénurie de carburant, on s'intéressa à l'électricité. Cette VLV date de 1941. On dirait un engin à trois roues, mais on trouve bien une double roue à l'arrière, entraînée par un moteur électrique de 3,5 ch. L'autonomie était de 5 heures. 377 exemplaires de cette petite voiture furent produits, et étaient entre-autres utilisés par la Poste.*

## **Du Grand Bi à la moto**

Avant l'automobile, Peugeot s'était consacré aux vélos. Une aventure qui débuta de façon spectaculaire en 1886 avec le Grand Bi, une bicyclette dont la roue avant mesurait 1,35 mètre de diamètre. Mais cette trouvaille exotique s'effaça vite au profit des vélos à roues de même taille.

En 1890, Peugeot présenta un modèle de vélo qui fut très à la mode à

l'époque: le Lion. Ce vélo robuste et élégant était disponible avec cadre droit ou col de cygne et se distinguait par un poids très mesuré (22 kg) comparé aux autres vélos de l'époque. Suite à leur participation au Tour de France de 1905, ces vélos firent fureur grâce à leurs multiples victoires. Le vélo vivait alors son âge d'or et les ventes des productions Peugeot atteignaient 50.000 exemplaires dans les années 50, allant même jusqu'à 400.000 dans les années 70. L'aventure de la moto commença quant à elle en 1898 dans l'usine de Beaulieu, le berceau de la marque. C'est là que naquirent les premiers vélos, les premières automobiles et donc les premières motos de marque Peugeot.

En 1904, Peugeot fit parler de soi en battant son premier record de vitesse pour motos, mais aussi plus tard en s'illustrant lors de courses prestigieuses: le Grand Prix des Nations 1924, les neufs records du monde de la 515 en 1934, le succès au Bol d'Or en 1952... Après la guerre, les motos cédèrent la place aux vélomoteurs, qui apparurent sur le marché dans les années 60. Le succès fut écrasant.

Dans les années 80, le scooter était en vogue et Peugeot fut le premier constructeur à lancer, en 1982, un scooter à carrosserie en plastique. Une révolution que l'évolution du marché allait accélérer. Le scooter devint LE moyen de transport urbain par excellence. Peugeot Motocycles, rebaptisé en 2010 Peugeot Scooters, est dans le trio de tête des plus grands constructeurs d'Europe, est numéro un en France et dispose d'une gamme riche de plus de vingt modèles.

### L'Aventure Peugeot

En 1982, Pierre Peugeot, alors président du Conseil d'Administration de PSA Peugeot Citroën, crée l'Aventure Peugeot, une association dont la mission est de mettre en valeur le patrimoine de la marque.

Le Musée de l'Aventure Peugeot a ouvert ses portes à Sochaux en 1988

et expose au public des deux roues et des autos d'exception. Mais aussi une impressionnante collection d'outils et d'appareils ménagers. Et c'est en cela qu'il se distingue des autres musées automobiles.

Chaque véhicule est exposé dans un décor représentant son époque et donne une idée de l'évolution de Peugeot. Une superbe déco Art Nouveau est un environnement idéal pour la collection d'ancêtres, et la Belle Epoque est palpable lorsqu'on parcourt les productions d'avant-guerre de la marque. Les réserves du Musées de l'Aventure Peugeot renferment quelques 450 voitures, 350 motos et vélos, plus de 3.000 objets et une collection de plus de 2 millions de documents.

Il y a quelques mois, un nouvel espace d'exposition a été inauguré.



*Pour beaucoup de constructeurs, les véhicules utilitaires sont une source de revenus indispensable. Avec ce D3 (développé durant la guerre par Chenard & Walcker avec le carrossier Chausson), Peugeot connut son premier succès dans le segment.*



Il porte la surface totale à quelques 6.000 m<sup>2</sup>, soit 25% de plus qu'auparavant.

Cette extension contient de nouvelles collections, dont celle de la génération 5 (205, 305, 405, 505, 605), des véhicules commerciaux et aussi un pan de l'histoire en compétition de Peugeot.



▲ *Emile Darl'Mat était un concessionnaire Peugeot de la région parisienne. Il produisait sur des châssis Peugeot de très belles barquettes. En 1937, trois de ses 302 Spécial Sport prirent part avec succès aux 24 Heures du Mans. L'année d'après, Darl'Mat y retourna avec la 402 DS. Elle termina cinquième au général et remporta la catégorie 2 litres.*

◀ *En 1965, ce n'est pas une mais deux séries de records que Peugeot décrocha avec la 404 à moteur diesel. La première série de records a été établie dans la classe D avec un moteur de 2.163 cc. Quelques jours plus tard, la 404 revint à Monlhéry avec cette fois un 1948 cc, prête pour les records en classe E. Au total, cette voiture et ses trois pilotes ont battu 40 records du monde en quelques jours.*

*Qui dit Coune, pense probablement à la très belle MGB Berlinetta qui fut construite par ce carrossier bruxellois dans les années 60 et lui donna une renommée internationale. Mais il construisit également des breaks sur la base de berlines (Mercedes, Peugeot, BMW...) et réalisa même quelques Volvo Amazon cabriolets. Et c'est précisément de cela qu'on veut parler.*



Histoire Belge

# Coune Volvo 122S Cabriolet

Leo Van Hoorick

*Vue de l'atelier en 1963, on voit une des Volvo's pendant sa transformation, dans le fond un break sur base de BMW en cours de montage.*



Jacques Coune (°1924) travailla après la guerre avec son père. Ils avaient un commerce de pièces détachées automobiles ainsi que du matériel militaire déclassé Central Pièces Auto. Fin des années 40, Coune s'occupait de la ligne d'assemblage des Dyna Panhard belges dans un atelier Rue

Ducpétiaux. Depuis 1935, la vente des voitures assemblées en Belgique bénéficia d'avantages et ces mesures furent encore renforcées après la guerre. C'est pourquoi pas mal de constructeurs étrangers firent assembler leurs voitures en Belgique.

## ■ Maître-carrossier

Coune se lia d'amitié avec Jacques Swaters (propriétaire du Garage Francorchamps et jusqu'il y a quelques années, importateur Ferrari pour la Belgique) qu'il accompagna de temps à autre à des foires internationales. C'est ainsi qu'en 1950 il fit la connaissance de Carlo Abarth et devint son premier concessionnaire étranger. Plus tard il sera encore importateur de Iso et de Siata pour la Belgique. Entretemps il avait monté un petit atelier de carrosserie à la même adresse que le Garage Francorchamps. Il se spécialisa dans

la réparation de voitures exclusives et il employa pour cela de préférence des professionnels italiens qu'il recruta durant ses nombreux voyages d'affaires dans la région de Turin. Pendant sa période de gloire, il compta dans son vaste atelier Avenue de la Couronne pas moins de cinq tôliers italiens à coté d'une trentaine d'ouvriers locaux. Carrosserie Coune avait bonne réputation et ne craignait pas les réparations les plus difficiles, avec de la tôle façonnée et formée sur place: ceci était beaucoup plus rapide que de devoir attendre l'arrivée des pièces 'd'origine'.

Mais Coune allait construire et transformer lui-même des voitures. En 1963 la société construisit les carrosseries pour l' Emeryson-Maserati formule 1 de l' Ecurie Nationale Belge. Cette année-là, il exposa au Salon de Bruxelles un break luxueux sur la base de la Mercedes 220SE (bien avant que l'importateur IMA construisit à Malines l' "Universal" ), et une Volvo Amazon 122S cabriolet. Nous avons entendu parler de ce cabrio, mais nous étions très curieux quand un jour nous avons rencontré Stoffel Mulier qui prétendait avoir un cabriolet Amazon dans son garage!

### ■ Pas une simple transformation

L'exemplaire de Stoffel est le deuxième, construit au mois de mai 1963. Coune avait l'intention d'en construire au moins cinq par mois, mais malheureusement ce plan ne se concrétisa pas. En total, on ne fabriqua que six exemplaires, le dernier étant un «spider» bi-place.

Celui qui se donne la peine de regarder la voiture plus en détail se rend compte que Coune ne se contenta pas de décapiter le toit et d'ajouter quelques renforts au châssis. Le châssis fut d'abord renforcé avec deux longerons à l'intérieur et deux à l'extérieur du châssis ainsi que deux traverses entre les roues arrières. De ce fait les soubassements sont plus hauts que dans une Amazon de série et les portes ont une coupe moins



profonde et bénéficièrent d'un arrondi à l'arrière, bien que ceci n'était pas strictement nécessaire. Mais ceci s'appliquait aussi à d'autres détails : Coune aimait le travail bien fait et voulait offrir davantage à ses clients qu'une Amazon sans toit. Après que le toit fut enlevé, le pare-brise reçut un cadre renforcé. Le coffre arrière reçut une autre forme vu que la capote devait être logée derrière les fauteuils arrières. Le mécanisme du toit fut équipé de ressorts pour que la capote puisse être ouverte et fermée par une seule personne.

Et le raffinement allait beaucoup plus loin que d'enlever le badge sur la grille et d'abandonner les pare-boue typiquement Volvo qui dérangeaient Coune. Le soubassement des portes reçut à l'intérieur une finition en chrome et les flancs s'ornèrent de strips en chrome faits sur mesure. Les vitres latérales reçurent un encadrement en chromé et les vitres arrières pouvaient non seulement être descendues, mais elles pivotaient aussi comme des vitres de custode. Les ouvertures de portes furent légèrement enrobées dans la carrosserie et les feux arrières légèrement inclinés dans les ailes arrières au lieu d'être montés droit. L'intérieur Volvo, relativement rustique, fut remplacé par un intérieur luxueux de cuir souple.

Au total l'original fut amélioré sur plus de 100 points. Tout était construit sur place et sur mesure. Ceci eut pour conséquence, pour une conversion pareille, d'arriver à plus au moins milles heures de travail au lieu des six cents préconisées initia-

*Au Salon de Bruxelles de 1963 Coune présentait à part la Volvo Cabriolet un Break Mercedes dont on en construisit quatre exemplaires.*





*Les encadrements de porte bénéficient d'une finition en chrome et l'intérieur d'une finition en cuir.*



*Les vitres arrières peuvent non seulement descendre, mais elles peuvent pivoter comme des vitres de custodes.*



*Une apparition élégante grâce à la multitude de détails soignés. Voyez p.ex. la coupe des portières.*

*Une Coune MG avec dans le fond la Volvo Cabriolet.*

lement. On comprend dès lors que les gains n'étaient pas énormes quand on sait qu'une Amazone cabriolet coûtait environ 50% de plus qu'une version standard. Coune aimait le travail bien fait et on peut le constater dans cette restauration. Stoffel Mulier a acheté cette voiture en très mauvais état. Il l'a complètement démantelée et l'a reconstruite en accordant beaucoup d'attention aux détails. Même la couleur de la carrosserie et de la sellerie est égale à celle d'origine. C'est une véritable pièce unique, bien qu'il en resterait encore une en Allemagne, mais en très mauvais état.

### ■ Berlinetta

Coune gagnait principalement de l'argent avec des réparations et avec la production de hardtops pour MG, DKW ou encore Fiat 1500. Et naturellement avec la vente des voitures de sport Iso et des petites Abarth ainsi que des échappements de la même marque.

En 1964, Coune présenta au Salon de

Bruxelles un coupé sur la base de la nouvelle MGB. Le dessin de la voiture était clairement inspiré des carrosseries italiennes de cette époque, les mauvaises langues prétendaient même qu'il avait copié la Ferrari 375GTB. On ne le saura jamais, mais cette Coune MG fut un véritable succès: non moins de 56 exemplaires de ce fast-back sortirent des atelier de l'Avenue de la Couronne. Les 5 premiers furent entièrement en métal, pour le reste de la production, le toit et la partie arrière furent construites en polystère, c'était plus simple et moins lourd!

Mais ce fut le chant du cygne de Coune en tant que carrossier. En 1966, il avait le projet de construire un cabriolet sur base de la Peugeot 204, mais quand Peugeot sortit lui-même un modèle similaire, ce projet fut abandonné. Coune vendit sa carrosserie et alla travailler chez Charly De Pauw, magnat de l'immobilier. Quand ce dernier ouvrit en 1984 son propre musée, Jacques Coune fut nommé conservateur. Peu après la mort de De Pauw ce musée fut liquidé. Certaines voitures trouvèrent une place à Autoworld et Jacques Coune prit sa pension.



*Avant la mise en chantier de la restauration.*





# Pleasure has no price...



Give your engine  
the best lead  
substitute.

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





## Bentley by Touring Superleggera

# Retour d'outre-tombe

*Texte: Bart Lenaerts  
Photos: Lies De Mol*

Une zone industrielle crasseuse, dans un coin abandonné de Tarrazzano di Rho, adossée à l'autoroute Milan-Turin, comme si elle cherchait encore un peu de soutien. Non, ce n'est décidément pas l'endroit le plus poétique du monde qui a été choisi pour rendre la vie après 40 ans d'hibernation à Touring Superleggera. Même s'il s'agit d'un des plus grands noms de l'histoire automobile, beaucoup craignaient que cette Princesse Italienne fût perdue pour toujours. Mais c'était sans compter sans quelques amoureux fous de l'automobile venus des plats pays de la Mer du Nord avec beaucoup de moyens, et encore plus de passion pour les belles automobiles très spéciales.

### ■ “Lourd” héritage

Touring est à l'automobile ce que Dior est à la mode. Au cours des années, ce nom s'accrochait de temps à autre à des problèmes financiers, mais il reste une institution. L'Empire Touring a connu son apogée dans l'entre-deux-guerres, l'âge d'or de la haute couture d'acier et d'aluminium. A l'époque, les grandes fortunes de ce monde se présentaient à Touring

avec sous le bras un châssis Bentley, Rolls-Royce, Alfa Romeo ou Isotta Fraschini pour les faire habiller selon leurs goûts et leurs moyens d'une carrosserie unique. C'était le temps des flamboyantes Flying Star et autres pièces uniques du genre. Avec l'arrivée des châssis autoportants, cette mode entama dès les années 50 le chemin vers sa mort. Mais pour Touring, ce ne fut pas une raison pour cesser toute activité. De plus en





Louis De Fabribeckers avec sa dernière création.

plus, les grandes marques venaient frapper à la porte en quête d'une belle carrosserie qui emballerait avec grâce les technologies qu'ils avaient eux-mêmes développées. C'est ainsi que Lancia par exemple acheta une splendide robe pour la Flaminia, ou que Lamborghini eu droit à du sur mesure pour la 350 GT. La plus célèbre est sans doute l'Aston Martin DB4 qui arbore fièrement sur son capot le logo "Touring Superleggera". Car si les grands noms se bousculaient devant chez Touring au début des années 60, ce n'est pas seulement parce que le carrossier s'était fait un nom grâce à son sens de la beauté. Cette réputation était aussi bâtie sur les nombreuses voitures de course ultra aérodynamiques, aux carrosseries faites de l'aluminium le plus fin, posées sur des châssis tubulaires poids plume. Nombre de barquettes Ferrari ou Maserati sortaient des ateliers Touring. La BMW 328 qui remporta les Mille Miglia avait aussi été préparée selon la recette Touring Superleggera. A une certaine époque, Touring était à la compétition automobile ce que l'EPO est au cyclisme moderne: une nécessité si l'on veut gagner. Hélas toutes les belles histoires ont une fin. A la fin des années 60, il devenait de plus en plus dur pour Touring de garder la tête hors de l'eau. Après la dernière Flying Star – une Lamborghini Shooting Brake quelque peu anguleuse – la prise fut débranchée en 1966. Définitivement,



craignaient les amoureux de la chose automobile.

## ■ Carte de visite

En fait, non. Touring est de retour. Et de quelle manière! En 2008, la maison milanaise fit sensation à la Villa d'Este lorsqu'on leva le voile sur les Maserati Bellagio et Maserati A8 CGS. "A un moment où l'intérêt pour les berlinettes semblait resurgir après 40 ans d'oubli, la Bellagio était un exemple concret qui s'adressait à une petite niche et qui pouvait devenir réalité en six mois", nous explique notre hôte Louis De Fabribeckers, chef du design depuis la renaissance de Touring. Depuis lors, Touring a vendu trois exemplaires de cette Maserati Quattroporte... cinq portes (sic), dont une avec porte-fusils. "Peut-être aurions-nous pu en vendre davantage mais dans la catégorie des 200.000€, la crise a frappé très fort. Il y a toujours de l'intérêt, mais le modèle n'est plus de prime jeunesse", dit Piero Mancardi, CEO de Touring, assez fier du résultat.

Durant le même concours d'élégance de la Villa d'Este, Touring avait mis tout le monde K.O. avec la superbe Berlinetta A8CGS. "Une commande difficile", commente De Fabribeckers. "Parce que j'avais carte blanche. Cette voiture devait être la carte de visite de la nouvelle maison Touring. A l'époque j'étais très nerveux parce que tout le monde guettait mon style et la façon dont j'allais interpréter le riche héritage de Touring." Et heureusement, il a pu se raccrocher aux caractéristiques et à l'architecture de la Maserati GrandSport qui servait de base technique. "Nous ne sommes pas des sculpteurs. Nous construisons des automobiles avec un but précis: transporter des personnes et des objets. C'est pour cela que je veux transposer dans mon dessin les caractéristiques d'un moteur et des technologies. J'ai dessiné une voiture de sport classique, mais compacte et légère. Pas seulement parce que le thème Superleggera est une part essentielle de notre ADN, mais aussi

parce que nous sommes convaincus que les passionnés retrouvent un certain intérêt pour les voitures de sport compactes et agiles qui procurent énormément de plaisir de conduite.”

### ■ Pièces uniques

Touring recherche à présent un client qui ait assez de tripes et de fonds pour porter cet exercice au stade de la réalité. “Touring Superleggera ne mise plus autant que dans le passé sur le dessin industriel et nous ne travaillerons probablement plus jamais pour les grands constructeurs comme nous le faisons dans le passé. Aujourd’hui, des marques comme Maserati ou Ferrari disposent de leurs propres studios de design. Ils n’ont plus besoin de nous. Mais le marché des “pièces uniques” par contre est en pleine croissance. C’est là que nous avons un rôle à jouer car nous avons l’expertise nécessaire pour réaliser ce genre de projet, et nous avons un nom”, explique De Fabribeckers. “Les voitures uniques, construites à la main sont fondamentales, contrairement à celles qui sortent à la chaîne d’une ligne de production. Même si l’on parle de nombres limités comme chez Ferrari, Lamborghini ou Aston Martin. Je ne trouverais pas regrettable qu’il n’y ait qu’une seule Berlinetta. Au contraire. Le charme d’une pièce de collection suscite une fascination certaine. Beaucoup d’icônes du monde de l’automobile n’auraient jamais eu le même impact si elles avaient été produites en série. Le marché des pièces uniques est une niche minuscule, mais il existe et il regorge de gens immensément passionnés. C’est pour eux que nous travaillons. Les compromis commerciaux et les études marketing sont incompatibles avec notre mission”.

Hélas, le projet Berlinetta a déjà trébuché deux fois. D’abord parce que Maserati ne livre plus de V8 à carter sec, le moteur ne peut donc plus prendre place dans ses élégantes proportions. Puis les choses sont devenues vraiment compliquées lorsque suite à un changement de personnes



au sommet et à d’autres tracasseries commerciales, Maserati a exigé juste avant le Salon de Genève que soient retirés de la Berlinetta tous les Tridents et autres signes distinctifs Maserati. Touring n’a donc d’autre option que de chercher un nouveau châssis pour son œuvre. Une base Corvette serait le choix le plus facile, mais il est hélas trop lourd pour la ballerine qu’est la Berlinetta.

### ■ Faisons un break

Au même Salon de Genève, Touring était venu avec une autre beauté: la Bentley Flying Star, une variante Shooting Brake de la Continental GT. A première vue, la recette semble être la même que celle appliquée plus tôt à la Maserati Quattroporte, mais rien n’est moins vrai. La Bellagio est une Quattroporte avec plus de métal. “La Flying Star est une voiture complè-





*Bentley Flying Star.*



*Maserati A8 CGS.*

tement retravaillée”, nous explique le directeur technique Aldo Goi, qui pointe les hallucinantes exigences de qualité de Bentley: “Comparé à Maserati, c’est un autre monde”. Les deux constructeurs ayant des visions très différentes, les deux voitures se positionnent dans des classes de prix très éloignées. Pour le prix d’une Flying Star, on peut s’offrir trois Bellagio. Et c’est bien pour cela que Touring pense pouvoir vendre plus de Flying Star à de riches clients. “La Bentley évolue dans un monde où le prix joue à peine un rôle psychologique, et n’est en tout cas pas un problème pratique”, continue Piero Mancardi qui semble définir la voiture comme une bonne affaire. “Elle ne coûte qu’un dixième du prix d’une automobile classique et elle est utilisable au quotidien. Au final, les gens qui investissent dans une pièce unique récupèrent toujours leur mise.” Mancardi ne s’aventure pas dans de quelconques prévisions, mais il annonce que la production s’arrêtera après 20 exemplaires, pas un de plus.

### ■ Souci du détail

Pour construire cette Bentley, Touring donnera le meilleur de son savoir-faire artisanal. Même si elle semble en grande partie basée sur la Conti GT, tout, à part le capot, le pare-choc

avant et les ailes avant est reconstruit. Pour obtenir les plus belles proportions possibles, les hanches ont été relevées de 2 cm. La jolie porte arrière est faite d’aluminium et le bouclier arrière est en fibre de carbone. Quant au toit et aux ailes arrières, ils sont en acier pour prévenir la corrosion.

Sous la robe, les batteries et le réservoir ont été déplacés tandis que le pont arrière a été légèrement redessiné pour offrir une zone de chargement parfaitement plane. A l’intérieur, l’attention est retenue par le tapis raffiné et coloré, fait de cuir tissé. Là aussi, Touring démontre un souci bluffant de la perfection. La banquette arrière (basée sur des châssis de sièges d’Audi TT) est rabattable. Ces sièges offrent par contre un espace très insuffisant pour un adulte normalement constitué. Techniquement, rien n’est modifié même si la Flying Star devrait se montrer sur la route un peu plus agile que la Conti GT, puisqu’elle est 50 kg plus légère. Mais chapeau à qui ressentira cette différence minime.

De Fabribeckers lui-même a trouvé dans ce projet un sérieux challenge: “C’est incroyablement difficile d’ajouter un troisième volume à un dessin existant, surtout sur des chefs d’œuvres comme la Maserati Quattroporte de Pininfarina ou la Continental GT de Dirk Van Braeckel. Un trait de plus ici ou là, ça va au-delà des questions de goût. Les proportions sont la clé d’un dessin réussi. C’est un délicat exercice d’équilibre”, raconte le jeune Bruxellois qui sait parfaitement où doit aller Touring. “Nous devons trouver des approches nouvelles et faire des choses qui n’ont jamais été faites. Chez nous, le client est roi, mais ça ne veut pas dire que c’est lui qui tient le crayon. Comme il ne va pas touiller dans les casseroles d’un restaurant étoilé. Ce qu’il veut, c’est une Touring, pas quelque chose qui traîne déjà dans sa tête. Il sait que c’est nous qui avons l’expertise. Le chef a donc carte blanche.”



# Nouvelle édition entièrement revue et augmentée

224 pages et plus de 900 photos  
Parution : septembre 2010

[ycampion.gillet@skynet.be](mailto:ycampion.gillet@skynet.be)  
rue docteur Elie Lambotte 243 • BE-1030 Bruxelles  
tél : +32 (0)2 425.89.91

# Fsa

Fondation Belge  
pour le Patrimoine  
Auto Moto

## Raison d'Etre

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

La Fondation peut notamment :

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

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

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



## J'ai eu une discussion d'homme à homme avec mon beau-fils. Mon banquier privé aussi.

*"Lorsque mon beau-fils m'a demandé la main de ma fille, j'ai accepté avec enthousiasme. Mais en même temps, j'étais très heureux aussi d'avoir un bras droit pour me renseigner sur les conséquences pour mon patrimoine familial. Mon banquier privé est au courant des relations au sein de notre famille. Il est capable de juger en connaissance de cause, tant sur le plan des affaires que sur le plan humain. Un atout majeur lorsque votre enfant vous parle d'amour éperdu et que vous voulez le protéger en mettant certaines conditions sur papier. Mon banquier privé était à mes côtés et a tout réglé. Ensuite, j'ai eu une franche discussion avec mon beau-fils et nos relations s'en sont trouvées renforcées."*

Chez KBC Private Banking notre conception du conseil patrimonial va très loin. Nous commençons par faire le point de votre situation patrimoniale dans le KBC Successiescan® et nous réglons tout en conséquence. Il n'y a en effet pas que la technique et le service qui comptent. Vous avez aussi besoin de quelqu'un qui réfléchit avec vous en connaissance de cause et en tenant compte de votre situation personnelle. [www.kbcprivate.be](http://www.kbcprivate.be)



Société du groupe KBC

**Votre meilleur allié**



# JE SUIS GIULIETTA

ET JE SUIS FAITE DE LA MÊME MATIÈRE  
QUE LES RÊVES.



**Alfa Giulietta** à partir de **20.090€ TVAC.\***

Offre financement\* **275€/mois sans acompte.** Offre full leasing\*\* **395€/mois.**

Sécurité optimisée et contrôle maximum grâce à l'ESP, à la nouvelle direction électro-mécanique Dual Pinion, aux technologies DNA et Q2 électronique de série. Espace intérieur et confort parmi les meilleurs de sa catégorie grâce au tout nouveau châssis "Compact Evo". Emissions de CO<sub>2</sub> à partir de 114g/Km et performances accrues grâce aux nouvelles motorisations turbo.

**SANS CŒUR NOUS NE SERIONS QUE DES MACHINES.**

*Giulietta*



\* Offre pour particuliers - valable jusqu'au 31/12/10. Prix TVAC 21%. Document et photos non contractuels. Sous réserve d'erreurs d'impression ou d'omissions. Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDv 105cv Progression. Prix catalogue TVAC 20.090 € moins prime gouvernementale de 813 €. Pas d'acompte. Montant financé TVA incl. 19.300 €. Remboursement en 60 mensualités dont 59 mensualités de 275 € et la dernière mensualité de 6.986 €. Prix total à tempérament: 23.211 €. Taux annuel effectif global promotionnel au 01/09/2010: 5,99%. Taux annuel effectif global de base au 01/09/2010: 6,50%. Demandez toutes informations complémentaires (aussi sur la durée de l'action financement) à votre revendeur. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Alpha Credit, prêteur, rue Ravenstein 60/15 - 1000 Bruxelles. TVA BE 445.781.316. RPM Bruxelles. Annonceur : Fiat Group Automobiles Belgium S.A., importateur, rue de Genève 175 - 1140 Bruxelles

\*\* Offre en location long terme hors tva pour toute personne assujettie à la tva pour une Alfa Romeo Giulietta Pack Business 1.6 JTDv 105 cv Progression avec option peinture métal. Paiement par domiciliation bancaire. Entretien et réparations, assurances, pneus été, véhicule de remplacement, assistance en cas de panne, amortissement, intérêts compris. Bonus malus fixe, franchise RC 250 €, indemnité forfaitaire carrosserie 2,5%. Offre via Corporate Mobility Lease S.A., Rue Colonel Bourg 120, 1140 Bruxelles. Pour plus d'info, appelez 02/706 42 44 ou chez votre concessionnaire. Offre sur base des prix catalogue et tarifs en vigueur le 01/09/2010 sous réserve de modification du prix catalogue, du prix des options et accessoires, de la remise fleet. Valable sous réserve d'acceptation de votre dossier par notre assureur-crédit et après signature de nos conditions générales. L'équipement de base ainsi que les caractéristiques techniques du véhicule sont donnés à titre indicatif.

Consommation (L/100 Km) 4,4 - 7,6. Emissions de CO<sub>2</sub> (g/Km) 114 - 177.

