

Fsa HISTORICAR

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



Les constructeurs belges: V-W

Marreyt Classics

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



Bugatti T35A - 1927



Bugatti T57 Stelvio - 1936



Fiat 8V Zagato - 1955



Ac Ace Bristol - 1957

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

HOME

Tel: +32 2 582 59 28
Gsm: +32 475 26 78 65



Twin Cam

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



Bugatti T57 Gangloff Coupé - 1935



Bugatti T37 A - 1927



Aston Martin DB2/4 3 L DHC -
1955



Lancia Aprilia Prototype Pininfarina
Convertible - 1947

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

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 IJterbeek

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Chaussée de boitsfort 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 - Luc Van Roost - Steven Wilsens

Historicar est notamment soutenu par:

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

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

Maison d'édition:

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

Italo-Américain



Il est de notoriété publique que Vincezino Lancia rêvait de produire des voitures aux USA. Et peut-être même que certaines Lancia l'ont été. Les livres d'histoire n'ont aucune certitude à ce sujet. Mais si ce n'est pas arrivé jadis, ça va arriver dès aujourd'hui. Marchione a jeté Lancia dans les bras de Chrysler. Style italien et muscles américain.

En soi, c'est une idée intéressante. Lancia a toujours été une marque connue pour son sens de l'innovation et Chrysler a toujours fait figure de "cas à part" – ne serait-ce qu'au niveau du design – parmi les trois géants américains. On pense par exemple à l'Airflow d'avant-guerre, mais il y eut dans l'histoire bien d'autres Chrysler qui ont ouvert de nouvelles voies. Et nous comptons parmi elles la 300C présentée il y a quelques années. C'est elle qui reviendra chez nous sous le nom de Lancia Thema, avec un intérieur bourré de charme.

Mais les choses semblent commencer sur une fausse note, surtout pour les amoureux de Lancia dont je fais partie. Depuis les années 70, la marque travaille à se construire une image bien précise, qui fait notamment référence au passé. Cela s'est principalement traduit par une calandre. Son style était certes anguleux sur les Beta et Delta de première génération, mais il évoquait pourtant la grille qui ornait l'avant-gardiste Aprilia des années '30 ou l'inégalable Aurelia des années '50. Cette calandre est ensuite plutôt revenue vers les années 50 avec les Ypsilon, Thesis, Musa et nouvelle Delta.

Mais voici que cette image chérie est réduite à néant d'un simple coup de crayon. La forme de la calandre est certes conservée, mais une fois le mariage confirmé, elle a reçu de ridicules lamelles horizontales, au lieu des barrettes verticales qui évoquaient si joliment le passé. Plus rien d'italien dans ce style, plutôt une soumission éhontée aux Américains. Ce n'est bien sûr qu'un symbole. Mais que penseraient les amoureux de BMW si la marque de leur cœur renonçait subitement à afficher la célèbre calandre à naseaux? Impensable!



Un concessionnaire nous a fait savoir que certains clients avaient déjà demandé s'il était possible de recevoir une nouvelle Delta avec l'ancienne calandre. Une opportunité pour les accessoiristes?

Le mariage entre Lancia et Chrysler a, à notre avis, de bonnes chances de durer plus longtemps que ce que les statistiques nous disent à propos des vrais mariages d'aujourd'hui. Mais les gars du marketing feraient bien de revoir leurs leçons. Cette calandre, c'est un mauvais point de départ...

Leo Van Hoorick

ÉLABORÉE À BASE D'ALUMINIUM,
D'ACIER ET D'UNE VOLONTÉ DE FER.

Rien ne nous a arrêtés dans la conception de la nouvelle Audi A6 afin de la rendre plus légère encore. Nous avons même été jusqu'à imaginer un nouveau procédé pour allier l'aluminium et l'acier. Le châssis est donc plus léger tout en étant plus solide, ce qui rend la voiture encore plus dynamique et jusqu'à 16% plus économe en carburant. Voilà ce que l'on appelle l'efficacité selon Audi.

La nouvelle Audi A6, avec une structure hybride en aluminium.



4,9 - 8,2 L/100 KM • 129 - 190g CO₂/KM.

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

 **D'teleren**  **DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.**

Audi
Vorsprung durch Technik



Sommaire

6-16

Les constructeurs belges: V-W

17-18

Circuit des Ardennes

19-22

L'Equipe Nationale Belge

23-28

La Renault 4: «Trait de Génie»

30-34

Mahymobiles: Le Musée Oublié

35-38

Morgan Aero Supersports

Liste des annonceurs

2 *Marreyt Classics*

4 *Audi*

11 *Bank Delen*

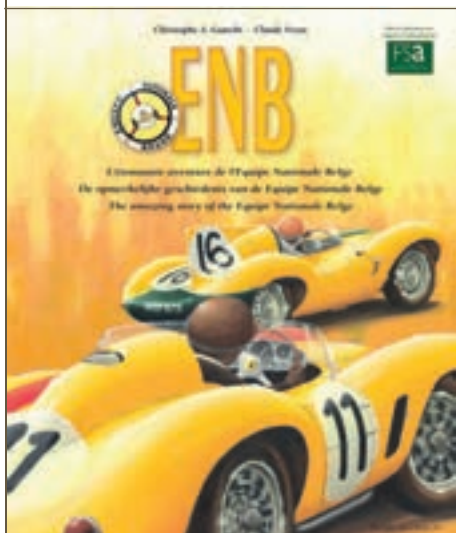
29 *Société Générale*

39 *Lancia*

40 *Mercedes*

Agenda

- <i>SpaItalia</i>	<i>4-5 juin 2011</i>
- <i>Circuit des Ardennes</i>	<i>30 juin-3 juillet 2011</i>
- <i>Goodwood Festival of Speed</i>	<i>1-3 juillet 2011</i>
- <i>Grand Prix de Bruxelles Revival</i>	<i>3-4 septembre 2011</i>
- <i>Goodwood Revival Meeting</i>	<i>16-18 septembre 2011</i>
- <i>7th Antwerp Concours, Kasteel Belvedere, Wijnegem</i>	<i>11 septembre 2011</i>



Notre couverture:

Récemment, un livre sur L'Equipe Nationale Belge a été publié par Benoît Deliege Editions, avec le soutien de la FSA. Benoît Deliege est un dessinateur inspiré qui a signé également la couverture du livre avec une Jaguar D-type côte à côte avec une Ferrari 290 MM. Un grand merci à ce dessinateur de talent de nous avoir donné l'autorisation d'utiliser son dessin pour la couverture d'Historicar n° XXIII. Ci-contre, la vraie couverture du livre. Vous trouverez plus d'information sur cet œuvre à la page 19.

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.*



VAN CLEE 1967 – 1984

Kasteeldreef 67 à Egem (Pittem)

Dans les années 60, deux firmes belges se feront connaître par la construction de buggies, engins de loisir nés aux Etats-Unis: VAN CLEE et APAL.

Le nom de "VAN CLEE" provient de la contraction des noms de deux amis qui allaient devenir beaux-frères: VAN de WALLE et CLERINCX.

Ils s'associent en 1967, élaborant le moule de leur premier buggy dont l'homologation ne sera obtenue qu'en 1969.

Handicapée par un manque évident de capitaux, la firme VAN CLEE parviendra néanmoins à développer et à diversifier sa production qui, en 1980, comprenait trois modèles:

- le BUGGY utilisant les mécaniques VW de 1200, 1300, 1500, 1600 et 1700 cc. refroidies par air;
- le HIGHWAY avec toit basculant vers l'avant utilisant le 4 cylindres "boxer" de 1679 cc.;

- le EMMET, sorte de dérivé de la CITROËN MEHARI utilisant un 2 cylindres de 602 cc. et exporté principalement vers la Grèce et la Hollande où il sera commercialisé sous le nom de MUNGO.

Ces modèles étaient également proposés en "Kit" à des prix particulièrement attractifs, avec ou sans moteur (kit 1 à 5 de 121.875 FB à 356.250 FB avec le moteur FORD RS).

Parallèlement à cette production, VAN CLEE réalisait également pour SUZUKI des hard-tops distribués par le réseau officiel de la marque.

Mais la mode des "BUGGY" allait être éphémère, aux difficultés mises à l'homologation de ces véhicules s'ajoutant l'ouverture du marché aux 4 X 4 de plus en plus sophistiqués.

VAN CLEE eut en tout cas le mérite de proposer une gamme de véhicules offrant un réel plaisir de conduire à une clientèle jeune et peu fortunée.

VAN DEN PLAS (V.D.P.) 1898 – 1935 (S.A. Carrosserie VAN DEN PLAS)

rue Saint Michel 32 à Bruxelles

Carrossier belge de réputation internationale, l'histoire des VAN DEN PLAS commence.... en 1880 lorsque

Guillaume VAN DEN PLAS, maréchal-ferrant à Bruxelles, hérite d'un oncle la fabrication d'essieux pour voi-

tures. En 1884 il déménage ses ateliers à Anvers. Ses trois fils, Antoine, Henri et Willy vont se joindre à lui et collaboreront au développement de l'entreprise.

C'est Henri VAN DEN PLAS qui, en 1898, va prendre la direction de la carrosserie tandis que ses deux frères ouvrent des succursales à Bruxelles.

En 1913 la maison VAN DEN PLAS produit deux carrosseries par jour, la majeure partie étant destinée à des châssis MINERVA, METALLURGIQUE et IMPERIA.

Ces carrosseries se distinguaient plus par la qualité et le luxe des finitions que par l'originalité des lignes, originalité qu'apportera le styliste Alexis de SAKHNOFFSKI consulté à partir de 1924 par Antoine VAN DEN PLAS, frère du fondateur.

Ainsi de 1924 à 1935 sortiront des modèles d'une exceptionnelle beauté sur châssis ROLLS-ROYCE, HISPANO-SUIZA, EXCELSIOR, MERCEDES-BENZ, PACKARD, sans oublier un étonnant coupé de ville MINERVA caractérisé par la découpe sportive des garde-boue, le remplacement des marchepieds par deux petites marches de chaque côté, une étrange couleur rouge tomate et la dorure de toutes les parties métalliques extérieures.

Avec la disparition de MINERVA fin 1934 – société où VAN DEN PLAS avait des intérêts liés – le carrossier belge cessera ses activités après avoir produit en 1935 un dernier Torpédo Roadster sur châssis DUESENBERG.

Si la réputation de VAN DEN PLAS s'étendit largement à l'étranger c'est parce que le carrossier belge ouvrit des succursales dans les pays voisins. En Angleterre d'abord dès 1912, cette succursale devenant en 1923 une société à part entière sous la raison sociale "VANDEN PLAS ENGLAND Ltd" (la fusion de la préposition du nom en VANDEN faisant plus anglais), avant d'être absorbée dès 1945 par AUSTIN.

En France ensuite en 1920 sous la direction de Willy VAN DEN PLAS, le fils cadet qui de 1910 à 1919 fut



Président de la Chambre Syndicale belge de la carrosserie et des industries annexes.

Sous la dénomination "Willy VAN DEN PLAS et SALOMON & Cie" cette filiale française, après avoir calqué ses réalisations sur les modèles belges, personnalisera ses créations à partir de 1926, ce qui lui vaudra la reconnaissance de ses pairs qui lui décerneront en 1930 le Grand Prix du Concours d'élégance de Paris et en 1931 la Coupe de la Carrosserie et le Grand Prix d'Honneur pour ses modèles exclusifs sur châssis DELAGE 8 cylindres. Elle présentera encore au Salon de Paris de 1934 un cabriolet FORD réalisé par Louis DUBOS, l'aventure française se terminant alors au même moment que la maison mère cessait toute production en Belgique.

Mais le nom de “VANDEN PLAS” ainsi anglicisé allait cependant survivre de nombreuses années en Angleterre avec les AUSTIN PINCESS R puis comme marque indépendante au sein du Groupe AUSTIN-MORRIS et B.M.C. jusqu’à la fermeture définitive de l’usine

d’ABINGDON en septembre 1980. La société belge sera mise en liquidation en 1949 après diverses vicissitudes financières. VAN DEN PLAS laisse l’image d’un des grands carrossiers belges du début de XXème Siècle.

VANDEZANDE (DESANDE) 1980

Créateur-designer belge résident en Hollande, Danny G. VANDEZANDE a présenté au Salon de Genève de 1980 une voiture de style retro de sa conception: la DESANDE.

La réalisation avait été confiée à la société anglaise “Grand Prix Metalcraft” spécialisée dans l’aéronautique et la construction de voitures de Grands Prix.

La DESANDE voulait faire jeu égal avec la CLENET et était destinée aux marchés français et américain.

Remarquablement soignée, offrant un intérieur cuir et un tableau de bord en ronce de noyer dans la note des années 30, le centre du volant était orné d’une lettre “D” en or.

Quant à la mécanique utilisée, il s’agissait d’un FORD V8 de 5 litres mais le 5,8 litres CHEVROLET était aussi proposé au catalogue.

La DESANDE valait alors 120.000 francs suisses.



Van Hool, 1969.

VAN HOOL 1947 à nos jours

Bernard Van Hoolstraat 58 à Koningshooikt

C’est très modestement qu’en 1947 Benard VAN HOOL et son frère Joseph entament une activité de carrossier par la construction d’un autobus sur base d’un châssis militaire de récupération.

Une grande aventure commençait et des milliers de véhicules allaient sortir de leurs ateliers qui, en 1957,

employait déjà 500 personnes.

Les bases du développement industriel de l’entreprise étaient fondées sur trois axes: la construction de véhicules complets, le carrossage de châssis d’une autre origine et la construction de véhicules industriels (remorques et camions citernes).

Lorsqu’il décède en mars 1974,



Les 2 premiers cars, 1947.



Bus de la région anversoise, 1951.

Bernard VAN HOOL laisse dans ce village de Campine, à KONINGS-HOOIKT, un complexe industriel de 36 hectares dont 18 sous toit que ses huit fils vont encore développer avec une clientèle répartie dans plus de 70 pays.

Fin 1984 pas moins de 40.000 véhicules étaient sortis des Usines VAN HOOL, devenant ainsi le plus grand constructeur d'autobus et d'autocars qui ne soit pas lié à une marque spécifique.

Le succès de la firme reposait à la fois sur une standardisation poussée et sur les besoins spécifiques de sa clientèle.

Ces deux objectifs apparemment contradictoires étaient rencontrés par l'utilisation d'un système de construction modulaire permettant de nombreuses combinaisons, la plupart des pièces étant produites sur place sans dépendre de fournisseurs extérieurs. Si le département "autobus-autocars" demeure le plus important – il a produit 1.500 autobus en 2004 –, la division "véhicules industriels" qui occupe



un peu plus de 4 hectares sous toit, dispose d'une capacité de production de vingt unités par jour. Avec ses deux bureaux d'études réunissant plus de 150 ingénieurs, dessinateurs et spécialistes divers, VAN HOOL qui en 2004 employait près de 4.000 personnes, s'inscrit parmi les importants constructeurs belges actuels. Il s'oriente aujourd'hui dans la production de véhicules utilisant des carburants biologiques comme le colza et l'hydrogène.

Type 682, un des cars construit entièrement par l'usine, était une vraie réussite en 1956.



Car spécial construit pour "Reizen Huybrechts" d'Anvers, 1953

VAN LANGENDONCK 1901 – 1902 **(Compagnie Générale d'Automobiles)** **Bruxelles**

La Compagnie Générale d'Automobiles a construit en 1901-1902 quelques voitures légères équipées du moteur DE DION 5 cv. ou du moteur BUCHET 8 cv. avec transmis-

sion par arbre à l'essieu arrière et cardans.

Ces voitures étaient livrées avec une carrosserie de 2 ou de 4 places.

VAN WALLEGHEM et Cie 1902

rue de la Concorde 7 à Bruxelles

Cette société bruxelloise qui s'occupait principalement de l'entretien et de la réparation de véhicules automo-

biles, construisit quelques voiturettes à moteur DE DION de 6 cv. et boîte à 3 vitesses.

VERBIEST Ferdinand 1672

Jésuite et missionnaire belge, Ferdinand VERBIEST doit-il être cité parmi les constructeurs belges d'automobiles lui qui en Chine, en 1672, imagina un véhicule rudimentaire à vapeur?

Nous nous situons ici dans la "pré-histoire" de l'automobile.

Si certains voient dans l'invention du père VERBIEST l'ancêtre du "fardier de CUGNOT" construit en 1769, retenons des écrits de VERBIEST de 1685 ce qu'il laissa concernant son invention dans son traité en latin intitulé "Astronomia Europea":

"Il y a environ trois ans, alors que je poursuivais quelques expériences relatives "au fonctionnement de l'éolipile (petite chaudière), je construisis un petit "chariot de deux pieds de longueur, au milieu duquel je plaçai

un récipient "rempli de braises et surmonté d'un éolipile. L'axe des roues avant portait "une roue de bronze dont les dents s'engageaient avec celles des roues reliées "à un arbre porteur de quatre ailes sur lesquelles était dirigé le jet de l'éolipile. "Une barre reliée à l'essieu arrière permettait de le faire pivoter de façon que "le chariot fut en mesure de décrire un cercle".

L'autonomie de l'engin ne dépassait pas la minute.... mais peut-on en conclure pour autant que l'automobile était née?

Nous classerons le père VERBIEST plutôt parmi les inventeurs d'origine belge, mais pouvait-on passer sous silence les premiers balbutiements d'une machine à vapeur?

VESTERS et NEIRINCK 1926 – 1956

rue du Foyer Schaerbeekois 105 à Bruxelles

Ce carrossier belge, dont la publicité d'époque soulignait que sa réputation était fondée sur "l'élégance des lignes et le fini impeccable de ses voitures", nous a laissé de très belles réalisations sur châssis MINERVA, mais aussi DELAGE et BENTLEY.

Ainsi, son cabriolet 2 portes 4 places construit sur châssis BENTLEY présenté en 1937 reste-t-il un modèle de qualité et d'équilibre parmi les véhicules de cette époque.

Après la seconde guerre mondiale, VESTERS et NEIRINCK figurera

DELEN

PRIVATE BANK



Votre patrimoine mérite notre expertise.

La Banque Delen est spécialisée dans la gestion patrimoniale de clients privés. Nos gestionnaires veillent à la conservation et à la croissance de votre patrimoine. Les juristes de la Banque Delen sont experts en planning successoral, en structuration de patrimoine et en optimisation fiscale de celui-ci. Notre méthode repose sur une approche prudente à long terme selon les principes suivants: limitation proactive du risque, diversification, simplicité et transparence. Sans précipitation inutile, nous élaborons sur mesure des stratégies d'investissement équilibrées. Bénéficiez de notre expertise. Contactez un de nos sièges pour une première rencontre.



BEST PRIVATE BANK IN BELGIUM
2007-2010 FOUR TIMES IN A ROW

www.delen.be

ANTWERPEN

BRUXELLES - BRUSSELS

GENT

HASSELT

LIÈGE

ROESELARE

*Vesters & Neirinck cabrio sur chassis
Lancia Augusta, 1934.*



encore parmi les rares carrossiers belges à poursuivre quelques activités.

Mais il s'agira plutôt d'une reconversion commerciale lorsqu'au Salon de

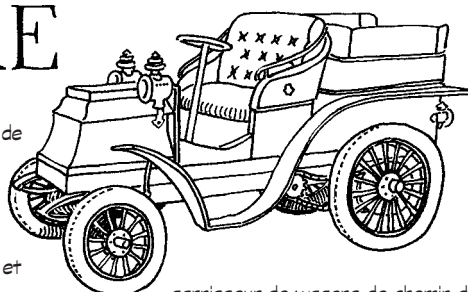
Bruxelles de 1955 il expose son savoir faire dans l'exécution de toits ouvrants en plexiglass et en tôle, adaptés aux voitures ALFA ROMEO et FIAT.

VINCKE 1894 – 1904

Leopoldlaan 76 à Malines

VINCKE

L'un des premiers constructeurs de notre pays. En 1895 déjà, Nestor Vincke produisait des petits quadricycles à moteur Benz. Vincke était installé à Malines où il était connu comme dessinateur et

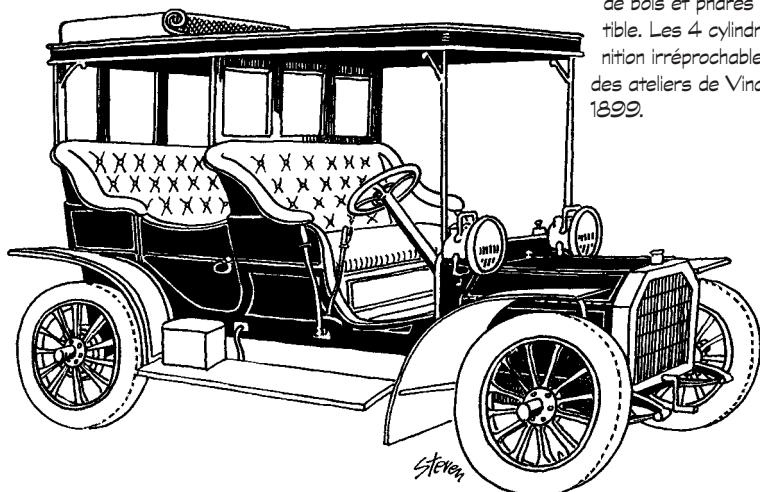


garnisseur de wagons de chemin de fer.

Une expérience qui s'avéra utile dans le domaine de la production automobile. Chaque Vincke était une pièce unique qui brillait par sa finition à une époque où le travail de qualité était encore une passion.

Ces vétérans présentent toutes les caractéristiques des premières automobiles: roues à rayons

de bois et phares à combustible. Les 4 cylindres à la finition irréprochables sortirent des ateliers de Vincke en 1899.



La firme VINCKE de Malines consacrait ses activités depuis 1876 au garnissage de wagons de chemin de fer. Nicolas VINCKE va s'intéresser très tôt à la construction automobile, s'associant dans un premier temps à l'ingénieur français Louis DELMER pour produire dès 1894 des calèches motorisées.

Elles disposaient d'un moteur bicylindres horizontal BENZ monté à l'arrière dont la mise en route se faisait en lançant le volant moteur à la main. Ces premiers modèles seront exposés en 1895 au Salon de Paris et au Bd du Midi à Bruxelles où se déroulait la 3ème exposition de l'Union Veloce Club qui allait se transformer l'année suivante, avec le développement de l'automobile, en "Salon du Cycle et de l'Automobile".

Devenue la S.A. des Automobiles N. VINCKE, la firme malinoise allait dès 1895 - mais sans succès - engager une VINCKE 5 places dans la fameuse course PARIS-BORDEAUX-PARIS.

Sa production va rapidement se développer, principalement en 1898 et

1899, avec la "VINCKE IDEAL" à moteur avant 2 cylindres genre DAIMLER à transmission par engrenages à 4 vitesses et direction inclinée, proposée en break 6 places ou en coupé, puis avec un 4 cylindres de 15 cv monté à l'avant avec transmission par double chaînes.

Les voitures VINCKE connurent un certain succès à l'étranger, vendues en France sous le nom "VINCKE-ROCH-BRAULT" ainsi qu'en Angleterre sous l'appellation "VINCKE-HALCROW", modèle alors équipé d'un moteur ASTER deux cylindres de 9 cv.



VIVINUS 1899 – 1912

rue du Progrès 244 à Schaerbeek (Bruxelles)
rue Destouvelles 54/60 à Bruxelles

Alexis VIVINUS, ingénieur d'origine française né à Stenay en 1860, s'installa en Belgique en 1888.

Il s'intéressa rapidement à la motorisation et fut le premier à mettre au point en 1896 une petit moteur d'un cheval vapeur applicable à une bicyclette.

La rencontre d'Alexis VIVINUS et du Comte Jacques de LIEDEKERKE en 1899 fut déterminante et ils constituèrent ensemble la Société des Ateliers VIVINUS.

La première VIVINUS fabriquée en série dès 1899 était une petite deux places propulsée par un moteur monocylindrique placé à l'avant et refroidi par air.

Cette voiturette de 3,5 HP dont la vitesse permettait d'atteindre 25

La production des automobiles VINCKE s'arrêtera en 1904, l'appel à des financiers extérieurs pour créer ce qui devait être "LA MALINOISE" s'avérant un échec.

La firme VINCKE poursuivra alors son activité d'origine, le garnissage des voitures de chemin de fer, de tramway et de bateaux.

Nous retiendrons que VINCKE fut le premier constructeur belge d'automobiles commercialisées et le premier également à avoir participé à une compétition automobile internationale.



Le Baron de Biederstein au volant de sa Vincke 4 cil., 1899.

Les premières Vincke étaient inspirés de calèches.

km/h, connut un succès immédiat grâce à sa maniabilité et à son prix peu élevé.

En 1900 une 7 HP aux dimensions légèrement supérieures permettant une vitesse de pointe de 56 km/h était mise en production.

Il s'agissait alors d'un deux cylindres refroidi par air composé de deux blocs accouplés montés transversalement, avec boîte 2 vitesses et transmission par courroie.

C'est cette très jolie 7 HP que l'on peut admirer à LEUZE (collection Mahymobiles), cadeau fait à l'époque par Léopold II à la Baronne de VAUGHAN.

Les qualités de robustesse et d'économie du VIVINUS font sa renommée. Des brevets financièrement intéres-

Lae Vivinus "Duc" de 1900 de la collection Mahy.



sants pour l'entreprise sont négociés à l'étranger, la VIVINUS étant alors vendue en Angleterre sous la marque "NEW ORLEANS", en France sous la marque "GEORGES RICHARD (Poney Automobile)" et en Allemagne sous la marque "DE DIETRICH". A partir de 1901, VIVINUS amorce

son développement, abandonnant le refroidissement à air pour le refroidissement par eau avec le moteur DE DION tandis que la transmission par courroie fait place à une boîte à engrenage. Il s'oriente vers la production de moyennes cylindrées (4 cylindres de 15/18 HP avec transmission par arbre et 6 cylindres classique) voitures toujours remarquables par leur robustesse mais moins économiques que les premiers modèles. En 1905 il quitte ses ateliers de la rue du Progrès pour de nouveaux locaux plus spacieux, rue Destouvelles à Bruxelles.

VIVINUS ne néglige pas la course automobile, participant avec certains succès à la Coupe de Liedekerke de 1906, 1907 et 1909 ou encore à la grande journée automobile de Tervueren d'octobre 1909, le pilote FISHER y conduisant une VIVINUS type L de 3,7 litres de cylindrée.

Mais VIVINUS s'intéressait également à d'autres formes de motorisations pour l'aéronautique (dirigeables et avions) et la marine, domaine où ses moteurs étaient très appréciés.

Fut-il victime d'une trop grande diversification de ses activités?

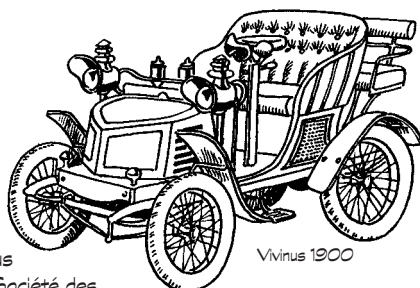
La situation de l'entreprise devint à ce point précaire qu'elle sera mise en liquidation en 1911.

La production de voitures de 2 et 6 cylindres était abandonnée depuis 1907 et lorsque VIVINUS cessa toutes activités en 1912, la gamme automobile comprenait encore trois

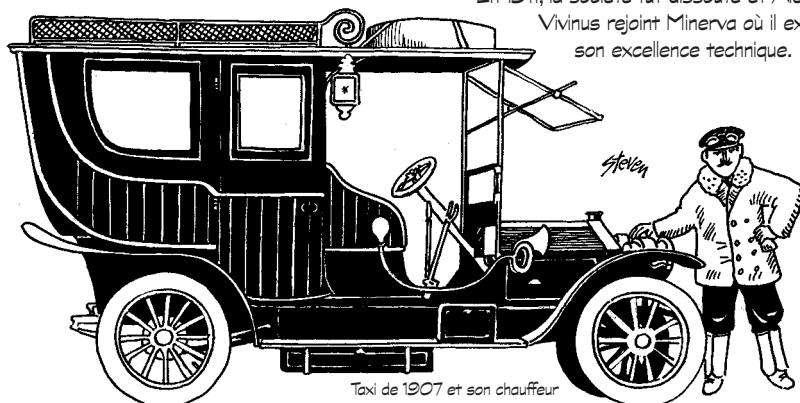
VIVINUS

L'ingénieur français Alexis Vivinus arriva en Belgique avec une grande expérience du travail du métal. En 1890, il avait alors 30 ans, il se lança dans la production de véhicules. Six ans plus tard, il présenta son premier moteur: un 1 ch pour cycles. Sous la direction de Vivinus et du Comte Jacques de Liedekerke, la "Société des Ateliers Vivinus" fut établie en 1899, Rue du Progrès à Bruxelles. Le premier développement fut une petite voiture à moteur monocylindre qui, grâce à sa simplicité de construction, rencontra un grand succès commercial. La licence de ce petit moteur de 785 cc refroidi par air se vendit très bien à l'étranger, si bien qu'on trouvait plus de moteur Vivinus en dehors de nos frontières qu'en dedans. La voiture suivante fut une 1.420 cc refroidie par air motorisée par deux monocylindres accouplés. Cette voiture légère avait été surnommée la "Voiturette". Un nom repris ensuite par Decauville (France) pour sa propre voiture. Dès 1901, Vivinus s'orienta vers la production de voitures conventionnelles qui acquirent une excellente réputation en tant que taxi.

En 1911, la société fut dissoute et Alexis Vivinus rejoint Minerva où il exerça son excellence technique.



Vivinus 1900



Taxi de 1907 et son chauffeur



Vivinus, 1909.

modèles 4 cylindres de 10/12 cv, 16/20 cv et 24/30 cv.

C'est la "Fabrique Automobile Belge" (FAB) qui reprit en 1912 les installations de la rue Destouvelles à Schaerbeek tandis qu'Alexis VIVINUS après une brève représentation en Belgique de la marque française "CLEMENT-BAYARD", sera engagé

par MINERVA à Anvers où il s'occupera de la mise au point du célèbre moteur 40 cv de la marque à la tête de Minerve.

Alexis VIVINUS fut incontestablement un ingénieur de talent qui marquera de son empreinte la première décennie du 20ème Siècle.

VOGT et DEMEUSE 1900 – 1930

Liège

Carrossier belge de la région liégeoise à qui l'on doit de très belles réalisations dans le premier quart du XXème Siècle.

Raoul DEMEUSE, associé de VOGT reprend en 1919 la direction de la section liégeoise de la Chambre Syndicale de la Carrosserie et des Industries Annexes qui compte alors plus de 500 membres.

Les années 1919 à 1929 seront cruciales pour l'industrie automobile belge mais le crash boursier de 1929 lui sera fatal.

La créativité tant esthétique que mécanique laisse alors le pas à une industrie fondée essentiellement sur le montage et l'assemblage de véhicules étrangers sous licence.

V.S.M. (Victor VANDEN BREMPT) 1952

Qui se souvient de Victor VANDEN BREMPT, fabricant de matelas de son état qui, en 1952, construisit sa propre voiture de course, la V.S.M.?

Et pourtant le 11 mai 1952 au 2ème Grand Prix de Bruxelles (F3) organisé au Bois de la Cambre et où s'alignaient pas moins de onze pilotes belges, VANDEN BREMPT classe sa V.S.M. en 10ème place du classement de l'épreuve finale remportée par une COOPER à 122 km/h de moyenne

tandis que la 8ème place revenait au belge HANLET sur une voiture de sa propre conception également, la TELNA.

C'était une époque où quelques petits artisans constructeurs touchaient au sport automobile et espérait pouvoir y évoluer avec succès.... comme le fit exceptionnellement un certain Colin CHAPMAN qui imposera finalement ses LOTUS sur les plus grands circuits du monde.



Une FN 2200 G Coupé de Ville
carrossée par Walch de 1926
(Mahymobiles, Leuze).

WALCH 1921 – 1925

Liège

Carrossier belge à qui l'on doit notamment la très belle carrosserie en torpédo quatre portes et deux rangs de pare-brise sur chassis FN type 3800 laquelle, produite en 1921, évoluera jusqu'en 1925 sous les appellations 3800 T et 3800 F.

WALCH était connu pour ses conduites intérieures transformables en torpédo "en deux minutes et sans emploi d'outils", système pour lequel il déposera un brevet.

WILFORD 1897 – 1901

(Ateliers de Construction Mécanique Ch. WILFORD et Fils) Tamise

Les Ateliers WILFORD construisaient entre 1897 et 1899 des voitures d'aspect massif équipées encore de roues en bois cerclées de fer.

Il s'agissait de voitures hautes, à quatre places en vis à vis, avec

moteur monocylindre horizontal à huile lourde, positionné à l'arrière, la transmission se faisant par courroie et entraînement par chaîne.

En 1899 sur la route de Diegem, une WILFORD conduite par Paul WILFORD, couvrit le kilomètre lancé à 96,5 km/h, performance proche du record de vitesse sur route de l'époque.

En 1900 les Ateliers WILFORD orientèrent leur production vers des voitures plus petites à colonnes de direction inclinée et moteur avant de 3 cv avec transmission par courroie ou de 6 cv avec transmission par chaîne.

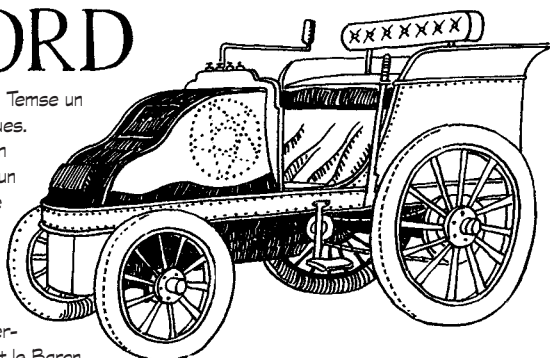
Le Baron de CATERS, pilote de course alors bien connu, fut propriétaire d'une WILFORD.

Après 1901 l'usine abandonnera la construction automobile pour se spécialiser dans l'industrie textile.

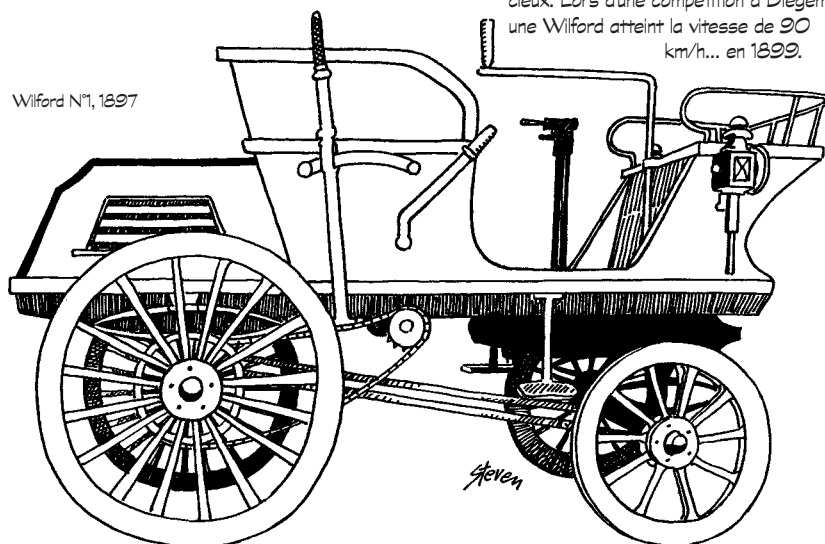
Cependant WILFORD avait déposé différents brevets en matière automobile. C'est ainsi que lorsqu'en 1911 la société anversoise "Syndicat d'Etudes de traction automobile" tenta la commercialisation d'un lourd tracteur routier capable de remorquer 20 tonnes en terrain plat, ce véhicule à quatre roues motrices et moteur à essence de 4 cylindres à boîte 3 vitesses était construit suivant le brevet "système P.A. WILFORD".

WILFORD

Ch. Wilford et fils possédaient à Temse un atelier de constructions métalliques. Leur première voiture apparut en 1897. Le véhicule était pourvu d'un monocylindre horizontal à pétrole et reposait sur de grandes roues de bois. Il offrait de la place à quatre personnes et le conducteur le guidait au moyen d'une poignée au bout d'un "gouvernail". L'un des premiers clients fut le Baron de Caters de s'Gravenwezel. Il était connu pour être un passionné d'automobile et jouissait au début du siècle d'une bonne réputation de pilote. Sa Wilford était décorée d'un bout à l'autre du cuir le plus précieux. Lors d'une compétition à Diegem, une Wilford atteint la vitesse de 90 km/h... en 1899.



Wilford N°1, 1897



IVe Commémoration du

“Circuit des Ardennes”

En 1902, le Baron Pierre de Crawhez, Président de la commission sportive de l'Automobile Club de Belgique introduit une grande nouveauté dans le sport automobile.

Jusqu'alors, les courses avaient lieu de ville à ville (Bruxelles-Spa, Paris-Bordeaux, Paris-Vienne, etc.), ce qui avait pour inconvénient que les spectateurs massés le long de la route ne voyaient passer les concurrents qu'une fois. Avec le concept de circuit routier en boucle, de Crawhez bouleverse ces habitudes.

Le 31 juillet 1902, il fait partir de Bastogne 56 autos et motos pour une manifestation qui deviendra célèbre: le Circuit des Ardennes.

Les concurrents ont à parcourir 5 fois un itinéraire de 85,400 km., passant par Bastogne, Longlier/Neufchâteau, Habay et retour à Bastogne

En 1902, la victoire revient à Charles Jarrott sur Panhard, qui parcourut les quelques 512 km. à la moyenne extraordinaire pour l'époque de près de 100 km à l'heure.

Le Baron de Crawhez, lui-même participant sur Panhard, doit interrompre la compétition ayant été victime d'un accrochage avec un autre concurrent. Le «Circuit des Ardennes» eut un retentissement considérable au plan international, devenant une référence sportive qui inspira durablement d'autres compétitions comme la Coupe Gordon Bennett, la Targa Florio et, plus tard, Francorchamps.

A noter que le «Circuit des Ardennes» était au départ ouvert à plusieurs catégories:

- véhicules de + ou de - de 1.000 kg.
- sport ou tourisme
- motocycles

Dès sa première édition (juillet 2002) cette commémoration a connu un engouement de participation et de spectateurs extraordinaire qui s'est renouvelé et augmenté en 2005 et 2008.

Parmi les quelque 500 véhicules Oldtimer regroupés, on a compté près de 100 véhicules des origines à 1918, 200 de 1919 à 1940 et 250 de 1941



à 1970, plus un plateau de Bugatti extraordinaire.

Parmi les plus anciennes et historiques présentes, citons notamment une Dion Bouton qui a fait le Circuit des Ardennes en 1903.

Les Commémorations du Circuit des Ardennes se déroulent sur routes

ouvertes, suivant un tracé très proche de ceux de l'époque. Il n'est donc plus question de compétition, mais bien sûr d'un parcours touristique que chaque participant d'aujourd'hui parcourt à son rythme.

Il est maintenant trop tard pour s'inscrire, mais le programme pour les spectateurs vaut également le détour.

Programme

- **Jeudi 30 juin**, Pre-run et visites touristiques (véhicules jusqu'à 1918)
- **Vendredi 1er juillet**, Pre-run pour véhicules jusqu'à 1918. A partir de 14 h, ces ancêtres participeront à un «Quarter Mile Run» à l'entrée de Bastogne (Route d'Arlon)
- **Samedi 2 juillet**, un programme au départ de Bastogne / Place Mac Auliffe à 9 h. départ par catégorie
 - catégorie A (véhicules authentiques ayant participé à l'un des Circuits de l'époque)
 - catégorie B (véhicules de marques et modèles similaires à A)
 - catégorie C tous véhicules anciens de 1902 à 1918
 - catégorie D plateau de véhicules de 1919 à 1930
 - ° à 11 h. départ d'un plateau de Bugatti
- **Dimanche 3 juillet**
 - ° départ à 8 h 30 des véhicules de 1919 à 1927
 - ° départ à 10 h des véhicules de 1928 à 1940
 - ° départ à 11 h des Bugatti
 - ° départ à 12 h des véhicules de 1941 à 1970

Passages et animations dans les Communes

- **Vendredi 1er juillet** à Bastogne entre 14 et 18 h. Quarter Mile Run Route d'Arlon jusqu'au Rond Point du Circuit des Ardennes pour les véhicules des origines à 1918 (route mise en sens unique)
- **Samedi 2 juillet** (véhicules > 1918 et plateau Bugatti)
 - Bastogne: Place Mc Auliffe
 - Départs de 9 à 11 h.
 - Retours à partir de 14 h.
 - Libramont / Walexpo: 10 h. 30 à 14 h.
 - Neufchâteau: 11 à 14 h. 30
 - Habay la Neuve: 12 à 16 h.
- **Dimanche 3 juillet** (véhicules 1919 > 1970 + plateaux Bugatti et Packard)
 - Bastogne: Place Mc Auliffe
 - Départs de 8 h. 30 à 11 h.
 - Retours de 16 à 19 h.
 - De 13 à 16 h.: gymkhana véhicules et animations diverses
 - Habay la Neuve: 9 h. à 13 h.
 - Neufchâteau: 10 h. à 14 h.
 - Libramont / Walexpo: 11 h. à 14 h. 30
 - Bouillon / Magasin Colruyt: 13 h. 30 à 16 h.
 - Florenville: 14 h. 30 à 17 h.

Ces horaires sont des estimations. Ils peuvent varier en fonction du nombre de véhicules et des conditions influençant l'organisation.

L'étonnante aventure de l'Equipe Nationale Belge

Ecurie Belge, Ecurie Francorchamps, Ecurie Belgique, Equipe Nationale Belge... Notre histoire est pleine de tentatives de créer et de faire vivre une équipe nationale de sport automobile. Un livre vient d'ailleurs d'être publié, qui retrace en détail l'histoire d'un des plus célèbres de nos teams nationaux: l'Equipe Nationale Belge. Ou en plus court, l'ENB.

Leo Van Hoorick



Après sept années de recherche, Christophe Gaascht et Claude Yvens nous proposent l'ouvrage définitif consacré au Team belge actif durant la période la plus riche du sport automobile belge: les années 50 et une partie des années 60.

L'Equipe Nationale Belge, la célèbre écurie qui regroupait les plus grands pilotes du pays (Paul Frère, Olivier Gendebien, Lucien et Mauro Bianchi, Gilbert Thirion, André Pilette, Jacques Swaters, Willy Mairesse et beaucoup d'autres) a été créée en 1955 par Johnny Claes, Jacques Swaters, Roger Laurent, Paul Frère et André Pilette. Le journaliste Pierre Stasse en était le directeur bénévole. L'équipe n'a jamais fait partie de l'élite, mais ses prestations étaient tout de même plus qu'honorables, surtout si l'on tient compte du fait qu'il s'agissait d'une équipe 100% privée. L'ENB a écumé tous les circuits d'Europe et a même été jusqu'en Afrique. Les plus beaux résultats furent obtenus lors de courses d'endurance, et notamment aux 24 Heures du Mans.

■ Une histoire d'hommes

Cet ouvrage est bien plus qu'une simple étude historique. Les amateurs de livres consacrés à l'automobile y trouveront naturellement une analyse détaillée de tous les aspects techniques, ainsi qu'une description de toutes les compétitions. Mais ils trouveront surtout le récit d'une vraie aventure humaine. L'Equipe Nationale Belge a en effet été créée par des personnages forts. C'est leur implication, leur force de caractère qui a fait grandir l'équipe... et qui l'a anéantie. Ça et un manque de moyens chroniques. Les auteurs ont interviewé nombre des pilotes et des témoins qui ont écrit cette histoire, et ont parcouru leurs archives. Le résultat est une image fidèle de la vie quotidienne d'une équipe de course de l'époque. C'était une époque durant laquelle le mot «exploit» n'avait encore rien perdu de sa valeur. Une époque durant laquelle le sport automobile et toutes ses facettes pouvaient compter sur un intérêt énorme de la part du public.

L'aventure de l'ENB a duré onze ans. Combien d'écuries peuvent-elles

Les stands ENB avant le départ des 24 h du Mans 1958 : à gauche la Ferrari 250 TR (Mairesse-Bianchi) , à côté la Lister Jaguar (Rouselle-Dubois) et à droite, à peine visible, la deuxième 250TR (Beurlys-de Chagny).





Les voitures de l'ENB
dessinées par Benoît
Deliège. Première colonne:
Jaguar D-type; Alfa TZ;
Ferrari 290MM; Emeryson
F1.
Deuxième colonne: Cooper
T51; ENB Maserati;
Ferrari 500TR; Lister
Jaguar;
Troisième colonne:
Simca-Abarth 1300;
Ferrari 250TR; Porsche
550 Spyder; Ferrari 750
Monza.

copyright Benoit Deliège



Le livre a été présenté en compagnie de quelques « survivants » de cette époque riche en histoire. Ici, ils posent autour d'une Porsche 550 Spyder avec les auteurs et l'éditeur : (de g à d) Claude Yvens, Freddy Rouselle, Georges Hacquin, Christophe Gaascht et Benoît Delière.

288 pages
Format 240 x 290 mm
Plus de 250 photos et documents exceptionnels
Treize œuvres originales de Benoît Delière
Couleurs / noir & blanc
Textes FR-NL-EN

Prix: 59 euros

Contact

Benoît Delière Editions
10 rue Joseph Sonveau
B - 4910 Polleur
Tél +32(0)87 23 20 08
E-mail:
info@benoitdeliere.be
www.benoitdeliere.be

revendiquer une si longue histoire? Grâce à l'Equipe Nationale Belge, le «Jaune Belge» était devenu une valeur sûre sur tous les circuits européens. Une réputation due à quelques beaux résultats, mais surtout à des pilotes pleins de talent et de ténacité. Beaucoup d'entre eux le disent aujourd'hui: sans l'ENB, ils n'auraient pas eu la même carrière. Et au fond c'était là le but premier de cette initiative: être un vivier pour les jeunes talents belges du pilotage. Mais l'ENB, c'est aussi de tristes récits d'échecs cuisants, de mauvaises préparations et d'accidents.

En une décennie, la Belgique s'était faite une réputation grâce à ses «pilotes d'endurance». Puis arriva Jacky Ickx. Pour dire vrai, Ickx n'avait plus rien à voir avec l'ENB. Mais il en a en tout cas prolongé l'héritage.

Le livre est écrit dans un style fluide, parfois même enthousiasmant et est richement illustré d'innombrables

photos d'époque. Mention spéciale aussi pour les dessins de Benoît Delière, éditeur de l'ouvrage. Nous sommes particulièrement heureux qu'il ait favorablement accueilli notre demande d'utiliser une de ses illustrations pour la couverture du présent numéro. Et ce n'est pas tout: Delière a également dessiné chaque voiture utilisée par l'ENB. Vous en trouverez un aperçu au centre de ce magazine.

Enfin n'oublions pas de signaler que ce livre a été réalisé avec le soutien indéfectible de la FSA, qui a ici pleinement joué son rôle de gardien du patrimoine automobile belge.

■ Biographie des auteurs

Christophe Gaascht est né à Verviers le 10/02/1965.

Il passe toute son enfance au cœur du circuit de Francorchamps, où ses parents possèdent une maison de campagne. Il débute comme reporter radio en 1985 et couvre depuis lors les 24 Heures du Mans chaque année.

Il a publié 'Willy Mairesse, le Chevalier Meurtri' en 2003 ainsi qu'une monographie sur l'hôtel-restaurant des Hunaudières en 2007.

Claude Yvens est né à Verviers le 25/09/1967. Journaliste, il devient rédacteur en chef du magazine Truck & Business en 2004. Parallèlement à ses activités liées au transport routier, il est également commentateur radio aux 24 Heures du Mans et pour plusieurs courses à Francorchamps. Il a publié 'Lucien Hautvast, Pilote, Gentleman Driver et Tutoyeur de Légendes' en 2007 et a collaboré étroitement aux deux ouvrages de son co-auteur.

Raison d'Etre

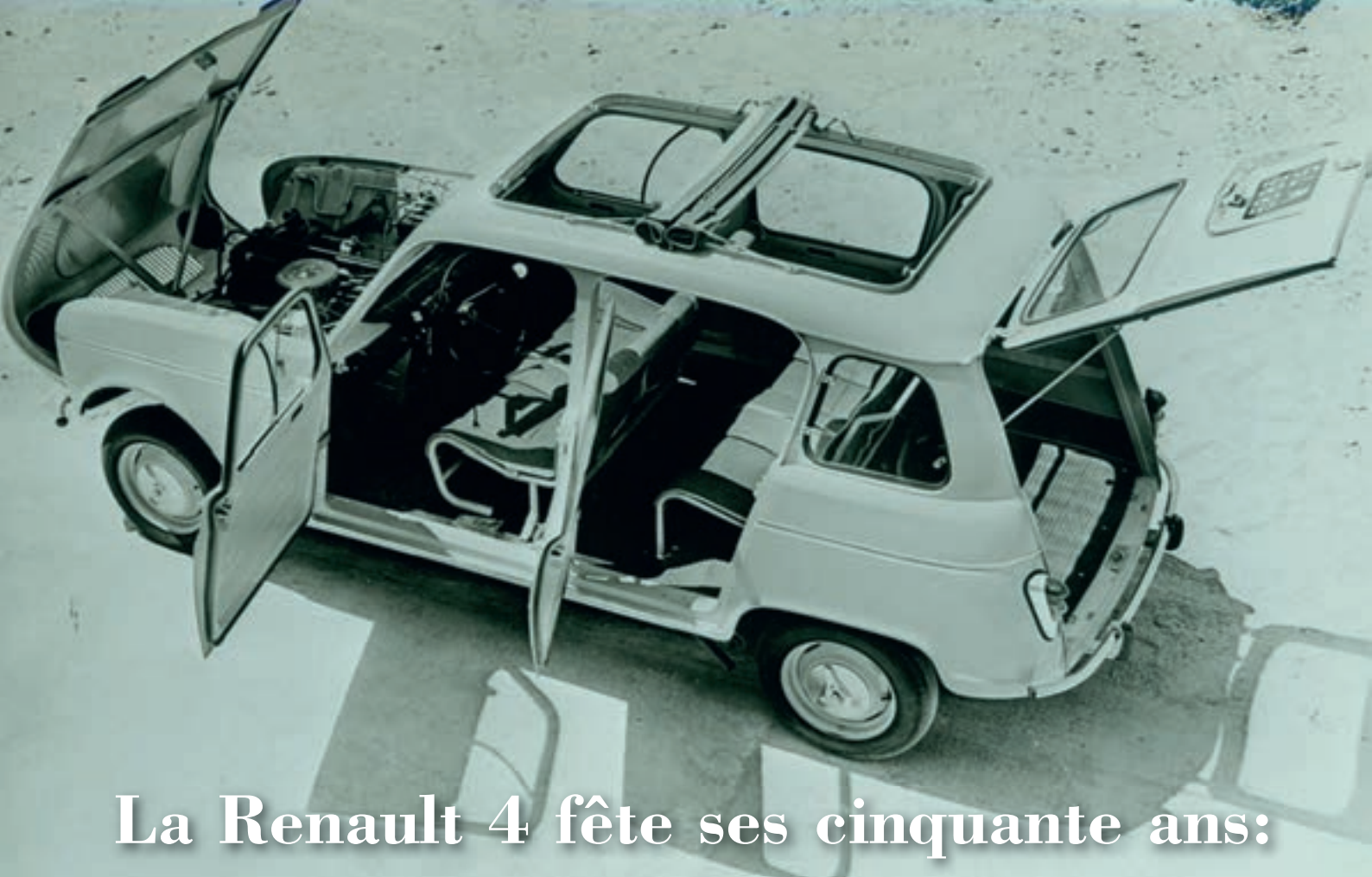
La FSA a pour objet de favoriser la connaissance et la conservation en Belgique du patrimoine belge.

Par patrimoine, on entend véhicules, Automobilia, documentation technique et journalistique, livres, objets d'art et de publicité, films, affiches, etc.

Pour obtenir toute information sur notre raison d'être et nos activités
FSA c/o Fondation Roi Baudouin
Rue Bréderode, 21
1000 Bruxelles
Tél. 02 511 18 40
Email allard.d@kbs-frb.be

Fsa

Fondation Belge
Pour le Patrimoine
Auto Moto



La Renault 4 fête ses cinquante ans:

«Trait de Génie»

Troisième modèle le plus vendu dans l'histoire de l'automobile (après la Coccinelle et la Ford T) et voiture française la plus vendue dans le monde avec plus de huit millions d'exemplaires, commercialisée dans plus de cent pays, la Renault 4 est une icône.

Pour fêter son cinquantième anniversaire, le R4L Club Belgium, en partenariat avec Renault Belgique Luxembourg, a organisé début avril une exposition à Autoworld Bruxelles.

En 1956, Pierre Dreyfus, président de la Régie nationale des Usines Renault, lance le projet de «la voiture blue-jean». À l'instar de ce vêtement devenu universel, il souhaite une voiture polyvalente, économique, mondiale, adaptée à l'évolution des sociétés qui se dessine à l'aube des années 60.

Après cinq ans de développement, la Renault 4, première voiture particulière à traction avant de la marque, est dévoilée au Salon de l'Auto à Paris en octobre 1961. Officiellement, il s'agit du Projet 112, mais en interne le projet sera surnommé «350» en référence au prix annoncé dans le cahier des charges (350 000 anciens





Lors du lancement en Belgique, Renault organisa des essais sous le slogan «prenez le volant».

francs ou...525 euros actuels). À son lancement, trois versions et une fourgonnette sont présentées; la R3 qui disparaîtra l'année suivante du catalogue, la R4 et la R4L, L pour luxe, qui deviendra très rapidement le surnom de la Renault 4 dans le cœur des Français.

Elle séduit tout de suite par son habitacle sans égal, son faible coût d'utilisation et sa capacité à s'adapter à tous les besoins de ses utilisateurs. Six ans après son lancement seulement, la Renault 4 dépasse le cap du millionième exemplaire produit. En trente et un ans de carrière, une production totale de 8 135 424 unités sera atteinte.

La Renault 4 rencontre également le succès à l'étranger. Elle est produite ou

assemblée dans 27 pays (hors France), aussi lointains que l'Australie, l'Afrique du Sud, le Chili ou les Philippines, mais aussi en Belgique (Vilvorde). La Renault 4 sera encore produite en peu d'exemplaire en Slovénie et au Maroc jusqu'en 1994. Pendant sa longue période de commercialisation, la Renault 4 sera déclinée en fourgonnette, en version quatre roues motrices, en cabriolet... Des variantes dont la Rodeo et de nombreuses séries spéciales seront proposées.

La Renault 4 à Autoworld

Les 50 ans de la Renault 4 étaient l'occasion pour le «R4L Club Belgium», en partenariat avec Renault Belgique Luxembourg, d'organiser une l'exposition «Trait de Génie». Les visiteurs on pu (re)découvrir une trentaine d'exemplaires de la Renault 4 grâce à l'exposition itinérante de Renault «Modulo 4» et une superbe palette de voitures de collectionneurs privés.

Malheureusement, cette exposition n' a duré qu'une quinzaine de jours. Mais on aimerait voir plus d'initiatives de ce genre pour montrer au public comment de se rendre à Autoworld et par la même occasion admirer le site merveilleux du Cinquantenaire.

Trente ans d'évolution de la Renault 4

1961 Le 3 août, la première Renault 4 sort des lignes de montage de l'usine de l'île Seguin. Le 4 octobre, lors de l'ultime Salon de l'Auto se déroulant au Grand Palais, la nouvelle Renault est présentée. La Renault 4 se décline alors en trois versions:

- La R3 (type R 1121), version dépouillée, équipée d'un 603 cm³ (type 690) qui développe 22,5 ch SAE et permet de bénéficier d'une fiscalité de 3 CV. De l'extérieur, on reconnaît la R3 à ses pare-chocs

tubulaires peints, l'absence d'enjoliveurs de roues et ses quatre vitres latérales. Dans l'habitacle, l'ascétisme règne, un seul pare soleil équipe le poste du conducteur qui fait face à un frêle volant à trois branches.

- La R4 (type R 1120) reprend la présentation de la R3, avec notamment sa troisième vitre latérale occultée par une tôle mais est motorisée avec le 747 cm³ (type 680).
- Au dessus des modèles économiques la gamme recèle une R4L,



Renault 4 Export, 1968.

Nouvelle calandre, nouveaux pare-chocs, nouveaux sièges plus moelleux et quatre vitesses toutes synchronisées.

dont les six glaces latérales lui permettent de revendiquer l'appellation de «limousine». La R4L est également motorisée par le 747cm³. La première version fourgonnette de la Renault 4 est présentée juste après le salon de l'auto 1961. Référencée sous le type R 2102, elle offre une charge utile de 300 kg et reçoit la même finition que les R3 et R4 avec toutefois des pneumatiques plus larges (145x330). La R4 fourgonnette est proposée en option avec un portillon, surnommé «Girafon», placé au dessus de la porte arrière. Novembre 1961, l'orifice de remplissage du réservoir d'essence est remonté sur l'aile AR droite. L'ensemble de la gamme utilise une boîte à 3 rapports.

1962 En mars, apparaît le modèle R4 Super (type R 1122), qui est également répertorié sous l'appellation «super confort» dans les documents commerciaux du moment. Il conserve le 747 cm³ mais voit sa puissance augmentée à 32 ch SAE. Cette nouvelle version reprend la caisse 6 glaces de la R4L mais innove avec son nouvel hayon arrière rabattable vers le bas et pourvu d'une glace descendante. Cette version bénéficie de pare-chocs à doubles tubes chromés.

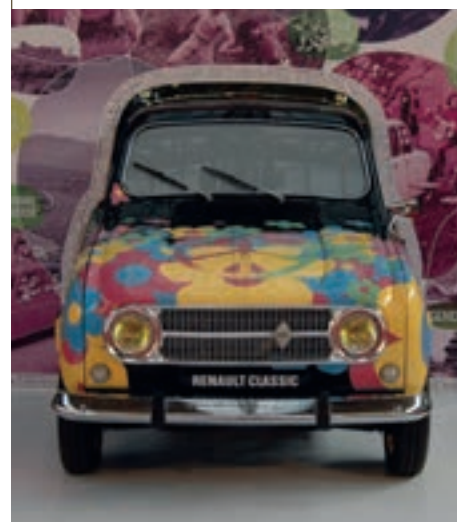
Le mois de septembre voit disparaître la version R3. La Super est dorénavant équipée d'un 45 cm³ (type 800-02), ce qui porte sa fiscalité à 5 CV et lui vaut un nouveau type dans la nomenclature Renault, le R

1124. La R4L abandonne les pare-chocs tubulaires au profit de ceux à lame chromée. SINPAR (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne), sous-traitants de longue date de Renault s'empare de la Renault 4 pour en faire un véhicule «tout terrain» à quatre roues motrices.

1963 En septembre, le hayon arrière bénéficie d'un compas articulé qui permet de maintenir la porte ouverte. Il remplace l'antique «tuteur» qui avait à charge de maintenir le hayon en position ouverte. Autre innovation, la gamme hérite d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée. La fourgonnette s'équipe, à son tour, d'un pare-chocs avant à lame mais peint alors que l'arrière demeure tubulaire.

La R4 Super disparaît du catalogue au profit de la R4L Super (type R 1123). La «Parisienne» fait son apparition en décembre. Cette élégante version de la R4L est issue d'une opération lancée en partenariat avec le magazine ELLE. Reconnaisable à ses parements latéraux - façon cannage - et à son intérieur spécifique, elle va sortir en deux versions, l'une avec la décoration cannage et l'autre arborant un tartan écossais.

1964 En février, apparaît la nouvelle fourgonnette vitrée qui offre une charge utile de 300 kg. En septembre, la R4L Super disparaît au profit de la nouvelle ver-





Renault 4 "R4L", 1962. Récemment restaurée, elle a conservée sa couleur rouge "estérel" d'origine.



La Renault 4 a été particulièrement utilisée par les secouristes, les pompiers et la gendarmerie, qui en a acquis près de 1500 entre la fin des années 60 et le milieu des années 80.

sion Export, équipée du moteur 4 CV de 747 cm³ (type R1120), ou du 5 CV (type R 1123). La production globale dépasse les 500 000 exemplaires.

1965 A partir de septembre, l'appellation R4 cède sa place à l'appellation Renault 4. L'ensemble des modèles de la marque abandonne l'abréviation «R» pour le nom de la marque en toutes lettres. La R4 devient Renault 4 Luxe et la R4L devient Renault 4 Export. 260 000 modèles de plus sortent des usines Renault.

1966 Le 1er février 1966, le cap du million de Renault 4 est dépassé sur l'île Seguin! Le modèle est commercialisé en 4 versions: Luxe, Export, Parisienne et Fourgonnette. En mars, les fourgonnettes voient leur charge utile augmenter pour atteindre 350 kg, le type R 2105 remplace le type R2102 et la gamme des utilitaires s'enrichit d'un nouveau modèle 5 CV, le type R 2106. En septembre, Renault Luxe devient Renault 4 et hérite, comme le reste de la gamme d'une nouvelle planche de bord et d'un nouveau volant de direction. Les versions Export et Parisienne bénéficient de nouveaux sièges à piqures longitudinales et de nouveaux habillages de portes.

1967 La Renault 4 bénéficie d'un rapport de plus en plus étant dotée d'une boîte 4 vitesses. En septembre, le visage de la Renault

4 change la petite grille de calandre fait place à une calandre plus large englobant les projecteurs. Le losange s'en trouve déplacé vers la droite et le pare-chocs change une nouvelle fois de forme.

1968 La Parisienne tire sa révérence mais la Plein Air (type R 1123) fabriquée par Sinpar - version cabriolet de la Renault 4 dépourvu de portes et de vitres latérales - arrive sur le marché. Les fourgonnettes bénéficient des mêmes améliorations esthétiques que les berlines.

1969 A partir de septembre, le contacteur est placé à droite du volant et la grille de la boîte de vitesses est gravée sur le pommeau du levier dont la forme a changé. Les phares sont à codes européen et la banquette arrière des berlines Renault 4 devient rabattable.

1970 A partir d'avril, tous les modèles de Renault 4 sont équipés de ceintures de sécurité aux places avant. L'équipement électrique passe de 6 à 12 volts. La Plein-Air disparaît du catalogue.

1971 La Rodéo fait son apparition. Renault fournit aux Ateliers de Construction du Libradois (ACL) des mécaniques de 4L afin de motoriser une caisse en plastique élaborée et construite par les établissements Teilhol. Dès septembre, la cylindrée des



moteurs passe de 747 à 782 cm³. De ce fait, les types évoluent: le R 1120 devient R 1126 pour les berlines et le R 2105 devient R 2109 pour les fourgonnettes. Une nouvelle fourgonnette, équipée d'un 845 cm³, voit le jour (type 2108) avec un toit en plastique surhaussé et une charge utile de 400 kg.

Avec plus de 3 500 000 exemplaires, toutes versions confondues, la Renault 4 demeure le modèle le plus produit chez Renault.

1972 Les points d'ancrage des ceintures de sécurité font leur apparition à l'arrière des berlines Renault 4. Le style du monogramme est revu par le peintre Victor Vasarely et son fils Yvaral.

1973 À l'exception de la fourgonnette 400 kg, La gamme est équipée de la boîte de vitesses de la Renault 6. Dès septembre, l'ensemble des Renault 4 fonctionne avec un moteur dépollué, répondant aux nouvelles exigences normatives, qui gagne 3 ch et développe désormais 27 ch DIN. Confirmation du succès de la fourgonnette avec plus de 100 000 modèles produits.

1974 A partir de septembre, la grille de calandre évolue vers un modèle en plastique noir doté du losange en son centre. La boîte de vitesses de la Renault 6 équipe désormais toute la gamme des Renault 4.

1975 Dès juin, la fourgonnette est allongée de 8 cm et sa charge utile passe de 350 à 400 kg ou de 400 à 440 kg selon les versions fourgonnette longue (type R 2370) ou break long (type R 2430). En septembre, remplacement de l'antique dynamo par un moderne alternateur entraînant l'apparition d'un voltmètre au tableau de bord.

1976 Dévoilée au salon 1975, la Safari est proposée avec une présentation extérieure et un équipement intérieur spécifique à

destination de la jeunesse. En juillet, des nouveaux clignotants de forme rectangulaire apparaissent à l'avant.

1977 Un nouveau bloc comp-
teur avec un tachymètre
revu et le volant de la Renault 5 font
leur apparition. Le freinage gagne
un double circuit avec indicateur de
chute de pression au tableau de bord.
A partir de juillet, on ne dira plus 4L
mais Renault 4.

1978 Depuis janvier, la nou-
velle Renault 4 GTL
dispose du 1108 cm³ déjà vu sur la
Renault 8 qui développe ici 34 ch
DIN. Outre l'accroissement de cylin-
drée, le vilebrequin de ce moteur
repose sur 5 paliers (contre 3 pour
les autres moteurs de la gamme),
gage de longévité mécanique. Malgré
la modification du mode de calcul
de la puissance fiscale, la nouvelle
Renault 4 GTL reste une 4 CV bien
que la cylindrée ait augmenté. Les
performances croissent alors que
la consommation baisse d'un litre
en moyenne. Extérieurement, sa
calandre et ses pare-chocs sont uni-
formément gris et deux crosses de
protection font leur apparition aux
extrémités du pare-chocs avant.

Les vitres arrière des fourgonnettes
sont coulissantes et non plus fixes.

En juillet, le Pick-up fait son appa-
rition. Elaboré sur la base d'une four-
gonnette F6, cette version utilitaire
est réalisée en Auvergne dans les
ateliers des établissements Teilhol.
La Renault 4 Safari et le break vitré
rallongé disparaissent du catalogue.

1979 Dès juillet - millésime
80 - montage en série
de pneumatiques sans chambre à air
«tubeless» (à l'exception des fourgon-
nettes F4). La Renault 4 hérite des
roues de la Renault 5 de base alors
que la Renault 4 GTL récupère celle
de la Renault 5 TS.

1980 Nouvelle implantation
des interrupteurs sur la
planche de bord des Renault 4. En
parallèle, la Renault 4 perd ses pare-
chocs chromés au profit de pièces



C'est au Salon de Paris en Octobre 1961 que l'on découvre la Renault 4, accompagnée d'un modèle plus dépouillé, la Renault 3. L'objectif était de proposer une version de 3 CV fiscaux, encore moins chère. Entre 1961 et 1962, 2526 exemplaires furent produites.



Renault Rodéo 1976 à côté d'une Apal Muschang 4x4 Sinpar, qui pèse à peine 500 kg et qui était remarquable par ses performances tout terrain.

peintes et la version TL récupère des roues ajourées à fixations apparentes en lieu et place des roues à voile plein.

1981 En mai, apparition de la nouvelle Renault 4 Jogging, série limitée à 5 000 exemplaires. Sa décoration est résolument jeune avec des couleurs vives et elle dispose d'un toit ouvrant intégral en toile.

1982 Dès juillet, le tableau de bord de la Renault 5 équipe la gamme de la Renault 4. Dans le même temps, les utilitaires F4 peuvent être modifiées pour fonctionner au GPL. Le moteur 782 cm³ cède la place au 845 cm³ qui développe la même puissance que le 1 108 cm³ (soit 34 ch DIN) mais à 5 000 tr/mn.

1983 Sur toute la gamme, l'apparition de freins à disques à l'avant et d'un combiné étrier/disque - épaulé par un nouveau maître-cylindre - rend le freinage plus performant. Un pare-brise feuilleté vient remplacer l'ancien en verre trempé.

1985 Ex-fan des Sixties ... La Renault 4 joue les prolongations et la version Sixties limitée à 2200 exemplaires redynamise les ventes. Elaborée sur la base du modèle GTL, cette version, proposée en bleu, jaune ou rouge, est reconnaissable à ses deux toits ouvrant en verre athermique et ses éléments extérieurs traités en noir mat. En juillet, la version fourgonnette F6 est supprimée.

1986 Lancées en mai, les Clan et Savane, seront les deux ultimes évolutions de la Renault 4. Signe des temps, on baptise les voitures du losange avec un nom et non plus simplement une suite alphanumérique. Ainsi, la Renault 4 TL devient «TL Savane» et la GTL hérite du «Clan». Les TL et F4 utilisent le bloc cinq paliers de 956 cm³ qui développe lui aussi 34 ch DIN. Les deux modèles sont identifiables aisément avec les mots «Savane» ou «Clan» apposés sur les portes avant et le hayon arrière. Si la Savane utilise les mêmes roues que la Renault 5 GTL, la Clan hérite des belles jantes «Style» bicolores déjà vues sur les Renault 12 et Renault 16. La production des fourgonnettes Break F4 cesse en juin.

1988 La fourgonnette n'est plus commercialisée en France.

1989 Les Clan et Savane reçoivent un rétroviseur extérieur droit et deux antibrouillards arrière.

1991 Nouvelle série limitée sur la base de la TL Savane, la «Carte jeune» est lancée en juillet. Difficile de se tromper quant au public visé! Proposée en quatre teintes, «pamplemousse», «blanc glacier», «rouge vif» ou «séquoïa», avec un intérieur spécifique, la voiture est décorée avec une ligne de caisse rehaussée d'un double liseré associé au logo de la «carte jeune».

1992 Le renforcement des normes anti-pollution va sonner le glas de la Renault 4. Une dernière série spéciale, basée sur le modèle Clan, de mille exemplaires est mise en production: la Bye Bye. Ultime version de la Renault 4, chaque modèle sortira de l'usine avec, sur le tableau de bord, une plaque numérotée de 1000 à 1.

DANS LE MÊME SENS : LE VÔTRE

PRIVATE BANKING

Votre conseiller privé mobilise les meilleurs experts pour optimiser la gestion de votre patrimoine et vous proposer des solutions efficaces et adaptées à tous vos projets.

www.privatebanking.societegenerale.be



DEVELOPPONS ENSEMBLE L'ESPRIT D'EQUIPE

 **SOCIÉTÉ GÉNÉRALE**
Private Banking

Société Générale Private Banking est un département de Société Générale, société anonyme dont le siège social est situé 29 boulevard Haussmann. Société Générale est un établissement de crédit de droit français agréé en France par l'Autorité de Contrôle Prudentiel ainsi que par l'Autorité des Marchés Financiers, en qualité d'établissement de crédit et d'entreprise d'investissement. Société Générale est habilitée à proposer des services de banque privée dans l'EEE au titre d'un passeport européen. Ce document ne constitue pas une offre de contrat de la part de Société Générale en vue de l'achat ou de la vente de produits. Veuillez contacter notre représentant local pour toute autre information. SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, SA au capital de 924 757 831,25 €, siégeant 29, boulevard Haussmann, 75009 Paris. Inscrite sous le numéro unique d'identification 552 120 222 RCS Paris. © GettyImages - FRED & FARID

Le Musée Oublié



Un plateau présente l'évolution de la carrosserie, illustrée par des véhicules numérotés et des tableaux très didactiques. Les voitures sont exposées comme dans un garage où le temps se serait arrêté.

Tout le monde connaît Autoworld à Bruxelles. Et beaucoup savent que la collection qu'il contient est presque entièrement la propriété de Mahy. Mais on sait moins qu'une grande partie de cette collection Mahy mondialement célèbre se trouve à Leuze-en-Hainaut.

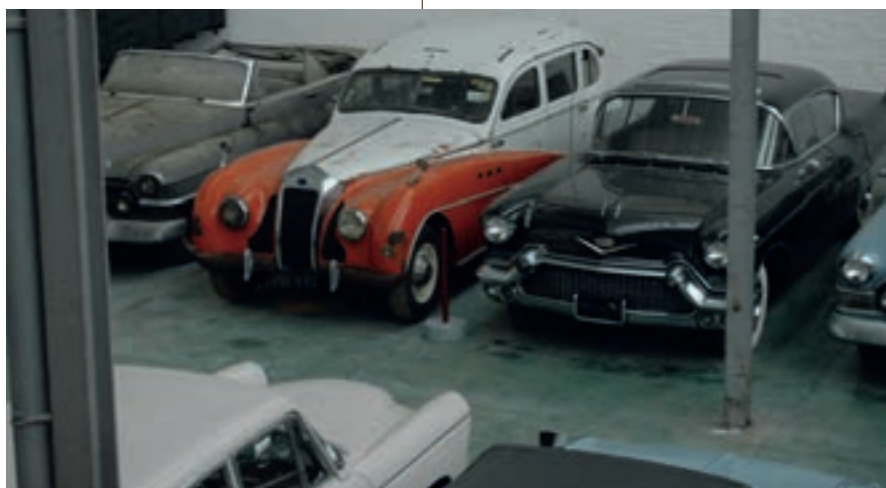
Leo Van Hoorick

Depuis la passerelle, les visiteurs profitent d'une vue inhabituelle sur les voitures exposées. Sur cette image, on reconnaît entre-autres une berline Cadillac à côté d'une Delage affichant une carrosserie très originale (signée Antem), acquise lors d'un échange avec un cirque de passage.

La Collection Mahy est célèbre parmi les amateurs: avec quelques 1.000 automobiles, elle est l'une des plus grandes d'Europe.

Le patriarche Ghislain Mahy (1907-1999) l'a débutée peu après la Seconde

Guerre Mondiale. Mais durant l'entre-deux-guerres, l'auto était déjà son dada: à 17 ans, il fabriqua lui-même une automobile à partir de pièces glanées ci et là. Plus tard, il devint vendeur de voitures d'occasion. Puis il ouvrit son propre garage et devint concessionnaire de voitures neuves. En 1938, il fut l'un des premiers à renifler l'opportunité commerciale de louer des voitures sans chauffeur. Un an plus tard, il loua l'ancien Cirque d'Hiver de Gand pour en faire un grand garage avec un showroom digne de ce nom. Hélas la Guerre vint tout chambouler et ce n'est qu'après l'armistice que le "Cirque" devint enfin un garage, et même plus: les automobilistes pouvaient par exemple se faire couper les cheveux pendant qu'ils attendaient leur voiture. Et





La Collection Mahy est unique de par sa diversité.

Une Delahaye «Double Berline-Obus» de 1911 (carr. Wantz). Cette automobile à double-roues à l'arrière s'est classée seconde lors du Rallye de Monte Carlo de 1912 et remporta dans la foulée le «Concours d'Élégance de Monaco».

en même temps, le lieu commença à être utilisé pour stocker la collection croissante de papa Ghislain. Ce dernier allait très bientôt être secondé par son fils Ivan (°1937), aujourd'hui encore conservateur et gestionnaire de la prestigieuse collection.

La première voiture de la collection a été une Ford T de 1921, achetée pour 150 francs. Entretemps, Mahy avait également commencé un commerce de Jeep américaines restées après la Guerre. Il devint aussi distributeur Nash en 1947, puis Fiat-Simca en 1948. Puis de nombreuses marques allaient suivre: Daf, Jaguar, Toyota... A une certaine époque, la famille Mahy prenait à son compte un cinquième des ventes de voitures neuves à Gand et autour. Pendant ce temps,



la chasse à la voiture ancienne continuait. Pas seulement en Belgique, mais aussi principalement en France, où la chasse était combinée avec



Une Delauney-Belleville Landaulet de 1911, avec son radiateur rond caractéristique.

Une Minerva KK 18 ch ambulance de 1914.



de belles vacances. Le père Mahy achetait tout ce qui était payable, le prix de la ferraille étant d'une certaine manière le tarif de référence. Il avait un faible pour les automobiles d'avant 1914 et pour les automobiles belges. Et ce qu'il aimait par-dessus tout étaient les automobiles belges d'avant 1900. En 1954, la collection était déjà très fournie et comptait 35 voitures entièrement restaurées. Dix ans plus tard, la collection comptait déjà plus de 400 pièces. Et la chasse continuait. Des voitures étaient aussi données à la collection et de temps en temps, il y eut un échange.

En 1970, le Gouverneur Roppe inaugura le nouveau Musée Automobile Provincial à Houthalen, né à l'initiative du bourgmestre Franssen. Ce

musée exposait 85 véhicules restaurés de la Collection Mahy. C'était l'un des premiers musées automobile d'Europe et il était connu bien au-delà de nos frontières. En 1983, la Province du Limbourg prit la décision de fermer le musée pour raisons financières. Finalement, Ivan parvint à garder le musée en vie trois ans encore, avant la fermeture définitive. En 1986, le musée de Houthalen connut une succession avec la naissance d'Autoworld, au Parc du Cinquantenaire de Bruxelles, où 230 automobiles de la Collection Mahy – aujourd'hui rebaptisée "ASBL Mahymobiles" – ont trouvé refuge. Mais à Gand, il restait encore quelques 700 autos et motos non restaurées.



Cette Philos à carrosserie Faurex & Chaussende de 1914 aurait servi de modèle à la voiture de Gaston Lagaffe...



Cette Alfa Romeo RLSS a participé aux Avus-Rennen de 1925 en Allemagne. Peut-être qu'elle a été la gagnante parce qu'Alfa avait inscrit deux voitures, dont une fût victorieuse. Comme c'était souvent le cas à l'époque, la voiture fût recarrossée ultérieurement, dans ce cas-ci, par Castagna. En 1964, Ghislain Mahy l'a retrouvée «oubliée» dans un garage d'une vieille maison à Bruxelles.

Pour Ghislain et ses fils Hans et Ivan, la collection était un hobby sans but commercial. Et chaque année, trois à cinq voitures étaient restaurées. A la fin du siècle dernier, le Cirque de Gand dû être abandonné. Et ce n'est pas sans mal qu'un nouveau lieu d'accueil pour l'intégralité de la collection fut finalement trouvé: une ancienne filature à Leuze-en-Hainaut mise en location par la Commune. Là, les voitures sont réparties dans une douzaine de salles, dont certaines sont désormais accessibles au public. Le musée a été ouvert en septembre 2000. Initialement, seule une centaine de voitures étaient visibles. Mais avec la volonté indéfectible d'Ivan, l'aide précieuse de quelques bénévoles et peu de moyens, beaucoup de choses ont été accomplies.

Le Musée compte une salle avec des moteurs, des châssis et quelques modèles uniques démontés. On y trouve aussi des jouets, des modèles réduits et une partie réservées aux motos. Une grande partie de la Collection peut être admirée d'une manière assez originale: une passerelle placée en hauteur traverse plusieurs salles et permet de voir les modèles exposés d'en haut. Les explications historiques sont rares, mais le vrai amateur n'en a guère besoin. C'est au moins aussi intéressant de (re)découvrir soi-même des modèles exceptionnels, comme en traversant un parking où le temps se serait arrêté.

Nulle part en Europe nous n'avons vécu d'expérience automobile si



Ivan Mahy, conservateur et force motrice de «Mahymobiles».



La salle didactique compte quelques trésors, comme ce châssis ouvert de Ford V-8.

unique, et pourtant Dieu sait combien de musées nous avons visités. Dans une salle, on peut découvrir l'histoire de l'évolution des carrosseries, retracée au moyen de 27 automobiles. Une évolution que vous ne retrouverez pas dans les livres et dont Ivan est particulièrement fier. Il existe aussi des visites guidées de Mahymobiles et avec un peu de chance, ce sera le maître des lieux lui-même qui vous guidera. Il connaît l'histoire de chaque automobile de son Musée, et il a le don de vous la raconter de manière passionnante et amusante.

Certaines automobiles sont dans un état remarquable, d'autres ont un peu

moins fière allure. Certaines peuvent même être qualifiées d'épaves. D'autres enfin ont été sommairement restaurées. Il y avait deux possibilités: n'exposer que les voitures bien conservées ou restaurées, ou toutes les montrer dans l'état où elles ont été dénichées, dans l'attente de leur cure de jouvence. C'est la seconde option qui a été choisie, car toutes ces voitures méritent d'être exposées, ne serait-ce que pour leur rareté. D'autant que si ces automobiles n'avaient pas été sauvées de la destruction par Ghislain Mahy, il y a fort à parier qu'au moins 80% d'entre elles n'auraient pas traversé les âges. La restauration d'une telle collection – qui ne cesse de s'agrandir grâce aux dons – est une tâche titanesque qui durera encore des dizaines d'années. Le rêve d'Ivan est d'ailleurs de créer un atelier de restauration attendant au musée, où l'on pourrait aussi organiser des formations.

Le musée dispose d'une spacieuse cafeteria, et surtout d'un vaste parking. Et il y a assez d'espace à l'extérieur pour organiser des événements de Clubs.

Cela vaut vraiment le détour!

Infos pratiques

Heures d'ouverture:

avril, mai, juin et septembre:
samedi, dimanche et jours de fêtes de 10 à 17 h.

juillet et août:
jeudi, vendredi, samedi, dimanche et lundi de 10 à 17 h.

Visites guidées uniquement sur rendez-vous (NL, FR ou GB)

En dehors des heures d'ouverture ci-dessus, le musée est également accessible au groupes (min. 25 pers), sur rendez-vous.

Tél: +32(0)69 35 45 45
Email: mahymobiles@skynet.be
www.mahymobiles.be

Morgan Aero Supersports



Un nouveau souffle

Lorsque Morgan présenta l'Aero 8 en 2001, cela allait bientôt faire un demi-siècle que la marque britannique n'avait plus levé le voile sur une nouveauté. Mais depuis, un souffle nouveau habite Malvern Link. Ainsi que le démontre cette Morgan Aero Supersports.

*Par: Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*

Dire que la Morgan Aero 8 n'a pas vraiment été accueillie sous les hourras de la foule est un euphémisme comme les Anglais en ont le secret. Une nouvelle Morgan à moteur V8 BMW? Une Morgan qui tente de moderniser ses lignes? Une Morgan qui livrait des performances ébouriffantes? Non, clairement, la clientèle fidèle n'était guère intéressée. Morgan avait jusque-là toujours été la marque préférée des Britanniques conservateurs et des continentaux anglophiles qui recherchaient un engin spécial qui cadre avec leur crise de la quarantaine, mais n'étaient pas assez aventuriers pour se lancer dans le monde des vraies anciennes. Par ailleurs, nombre d'amateurs trouvaient l'Aero 8 tout simplement laide, avec ses phares strabiques et son étrange poupe intégrant un spoiler. La voiture n'a finalement jamais été plus qu'une honorable tentative de cette petite et sympathique marque de coller à l'époque moderne. Après une petite décennie, on ne compte sur les routes que quelques 500 Aero 8, ce qui fait d'elle une toute petite niche dans la gamme Morgan. Car

chaque année, ce sont quelques 900 voitures qui sortent des hangars poussiéreux blottis dans un coin de la région rurale de Malvern Link. Et ici, le mot «assemblage» est à prendre au pied de la lettre car comme il y a 101 ans, les Morgan sont toujours faites d'une carrosserie en aluminium posée sur une structure en bois de frêne. Même l'Aero 8 et ses dérivées.

■ Une histoire en étapes

Il y a à peu près quatre ans, la carrière hésitante de l'Aero 8 a reçu un précieux coup de pouce lorsqu'Eric Sturdza, banquier suisse, ancien champion de tennis et fan de Morgan, vint frapper à la porte du constructeur pour quelque chose de spécial. Charles, Morgan de troisième génération qui reprit les rennes de la marque après la mort de son père Peter, y vit une merveilleuse opportunité et commanda au jeune designer freelance Mark Humphries un dessin unique sur base de l'Aero 8. Avant de prendre ses quartiers dans le garage de M. Sturdza, la voiture fut exposée au Salon de Genève de



2005. Les réactions du public furent si enthousiastes que Morgan ne put les ignorer. Sturdza – qui entre-autres activités soutient le Team Morgan qui, en FIA GT3, fait souvent respirer sa poussière aux Audi, Lambo et autres Aston – n'est pas un mauvais bougre puisqu'il donna sa bénédiction à Morgan pour la production de 100 exemplaires de «son» Aeromax. La production s'est écoulée en un clin d'œil. Même le plus jeune présentateur de Top Gear en a une dans son garage. Clairement, un tel succès appelait une suite. La suite, c'est cette Aero Supersports, un remarquable croisement entre la frivole Aero 8 et la baroque Aeromax. Et c'est ainsi que la difficile carrière de l'Aero 8 connut un épilogue heureux.

■ Il faut souffrir pour être belle

On peut même dire un épilogue d'une beauté à couper le souffle. Car partout où passe l'Aero Supersports, les têtes se tournent. Pourtant ces dernières années, on a souvent vu des designs modernes à la sauce rétro peu convaincants. Et quelque part, l'Aero 8 est un autre exemple du phénomène. Mais pour Dieu sait quelle raison, la sauce prend remarquablement bien dans le cas de l'Aero Supersports. A l'avant, on reconnaît la double goutte d'eau de l'Aero 8, si ce n'est que le strabisme a été remplacé par un regard droit et franc, du aux blocs optiques de la Mini. A l'arrière, l'élégance est omniprésente, avec cette poupe voluptueuse et cette désarmante porte de coffre en forme de cœur. Contrairement à l'Aeromax, l'Aero Supersports est pourvue d'un toit targa en deux parties, fixées de manière un peu désinvolte par huit simples clips. Elle combine ainsi le meilleur de deux mondes: l'élégance de l'Aeromax et le caractère frivole de cabriolet de l'Aero 8. Hélas, le prix à payer pour tant de beauté est important. Tout comme celui de l'Aeromax, l'habitacle de l'Aero Supersports est tout sauf spacieux et s'installer ou descendre de la voiture avec élégance n'est pas une sinécure. Lorsque le toit

est en place, il faut réellement une souplesse de contorsionniste.

Contrairement à l'Aero 8, la Supersports dispose d'un vrai coffre, spacieux et profond, dont le volume est hélas grevé lorsque l'envie vous prend de rouler ouvert, puisque c'est là que prennent place les panneaux du toit. Et rouler ouvert, vous le voudrez! Car dès que vous sentez le vent dans vos cheveux, cette voiture prend littéralement possession de vous. Vous oubliez alors qu'elle est trop étriquée pour votre corps d'adulte et que la finition de l'habitacle laisse vraiment à désirer. A première vue, tout est fabuleux: la planche de bord en aluminium brossé, les charmants et confortables sièges baquets, les autres éléments d'alu faits main... Mais la noblesse des matériaux ne parvient pas à cacher l'assemblage trop souvent approximatif.

■ Sortir les voiles

On se demande un peu pourquoi cette automobile a été baptisée Supersports, puisque sous ses robes elle est rigoureusement identique à l'Aeromax. Sous la carrosserie en aluminium, on trouve un châssis en aluminium lui aussi, où prend place un V8 atmosphérique 4.7 litres issu de chez BMW. Un moteur qui livre 367 ch et parvient à faire de fort belles choses avec les deux bonnes tonnes de colosses comme les X5 et X6. Alors imaginez ce que cette montagne de muscles allemande peut faire avec les 1.200 kg de la Morgan. Il devient une onctueuse sommité technique qui n'hésite pas à se lancer à l'assaut du compte-tours, en modulant l'attaque d'une bande-son inspiratrice. Avec l'échappement sport optionnel surtout, il rugit et grogne comme un lion en rut... et en cage. Cela semble peut-être un peu primitif mais pourquoi le nier: une telle sonorité d'échappement apporte un plus essentiel à l'expérience de conduite. Dommage que nous n'ayons pas été aussi enthousiasmés par la boîte manuelle 6 rapports. Le problème n'est pas tant que l'étagement



soit perfectible, puisque le moteur dispose de tellement de couple qu'il peut relancer la voiture sur n'importe quel rapport, à n'importe quel régime. Même à 30 km/h, en sixième, à 1.500 tours, l'Aero Supersports bondit. Il suffit de pousser les gaz pour la faire passer de l'immobilité à sa vitesse de pointe. Si vous l'osez, du moins. Il est par contre regrettable que la boîte soit si dure, qu'on ait la sensation de sentir les pinions bouger sous la voiture, que l'embrayage autorise si peu de patinage. Au point que chaque changement de rapport en devient inconfortable. La boîte automatique est donc un choix plus judicieux.

La vitesse de pointe n'était clairement pas un argument essentiel de la voiture, Morgan s'en est donc peu préoccupé. Elle est tout de même fixée à 273 km/h, ce qui suffira amplement à faire battre votre cœur 15 pulsations/minute plus vite. Et avec un sprint de 0-100 en 4,2 secondes, il n'y a absolument pas de quoi rougir lorsqu'on se trouve entre une Bentley et une Porsche. Avec 490 Nm sous le pied, les reprises sont quant-à-elles littéralement spectaculaires. Mais comme un gentleman ne se vante jamais de ses prestations au lit, Morgan ne livre aucun chiffre à ce sujet. Pourtant dès qu'on pousse le pied droit, les roues arrière de la Supersports mordent l'asphalte et la voiture bondit comme si son arrière train était en feu. La motricité est parfaite grâce



à la répartition des masses intelligente: moteur à peu près au milieu, pilote et passager sur le pont arrière. Cette étrange position de conduite requiert d'ailleurs un certain temps d'adaptation. Comme un capitaine sur un bateau, vous avez pratiquement toute la voiture devant vous, et il faut parfois réellement agir un peu plus tôt que ce que votre feeling de conducteur vous conseillerait. Et comme la direction est relativement légère et renvoie assez peu d'information, il peut être difficile de placer la voiture avec précision dans les longues courbes très rapides. Une petite lacune largement compensée par un train arrière au contraire très joyeusement communicatif, qui vous explique à travers les fesses ce que fait la voiture. En conséquence, le





confort général n'est pas exceptionnel, loin s'en faut.

■ Une de plus

Nonobstant son nom prometteur et ses performances impressionnantes, ceci n'est absolument pas une voiture de sport «haut de gamme». Elle manque pour cela de précision et dégage un trop grand sentiment de vieille école.

Pourtant, cette voiture Old School est un bol d'air frais dans ce monde de haute technologie. Car le plaisir qu'elle donne est lui aussi «à l'ancienne» et comblera le vrai amateur de conduite, qui a compris avec les années que le bonheur au volant n'a rien à voir avec la chasse au dernier dixième de seconde. L'Aero Supersports n'est pas à sa place sur un circuit, pas plus que dans un col de montagne trop tortueux. Son comportement est par trop pointu pour ces exercices. Elle est par contre la partenaire rêvée pour les longues routes touristiques qui déroulent à l'infini.

En principe, cette automobile n'ajoute rien à la gamme Morgan, puisque la marque ne manque ni de roadsters, ni de beautés. Mais il est admirable qu'une marque ose encore aujourd'hui balancer par-dessus bord les règles modernes de business, de plan marketing et d'études de marché pour suivre ses tripes et proposer dans les showrooms un engin

n'obéissant à aucune logique. Bien sûr, la Supersports est beaucoup trop chère. Tout bien pesé, cette redoutable séductrice devrait jouer dans la gamme de prix d'une Porsche Boxter. Avec un tarif qui flirte avec les 200.000€, elle est plutôt dans la cour des plus qualitatives Ferrari ou Lamborghini. Logique? Non! Mais Morgan les vend. Ils seraient donc fous de se priver. Et un conseil, soyez rapides. Car en août prochain, on retirera la prise après 120 exemplaires produits. Pour quiconque possède déjà une Aston, une Maserati et une Bentley devant la maison, c'est le moment de s'offrir quelque chose de plus extraordinaire. Rien que parce qu'on en a les moyens. Et parce qu'elle est délicieusement déraisonnable. Juste une de plus, comme pour ces hommes déjà gâtés par la vie qui continuent à accumuler les maîtresses. Juste une de plus avec laquelle être vu, juste une de plus qui leur fait tourner la tête et bouillonner le sang.



UN OCÉAN DE LUXE ET D'ESPACE



NOUVELLE LANCIA DELTA GOLD. VAISSEAU AMIRAL. VERSION COMPACTE.

LANCIA DELTA GOLD 1.6 MULTIJET DIESEL 105 CH

DISPONIBLE À **21 490 €** TVAC*

EN CAS DE REPRISE, BÉNÉFICIEZ D'UNE SURÉVALUATION DE 1500 € DE VOTRE ANCIEN VÉHICULE**

Équipement de série: nouvel intérieur en cuir et Alcantara®, jantes en alliage 16", climatisation automatique DualZone, cruise control, Absolute Handling System (système ESP avancé),...

NOUVELLE GAMME LANCIA DELTA À PARTIR DE 17 990 €*** TVAC



Lancia.be

*Offre valable aux particuliers en Belgique jusqu'au 30/06/2011. Prix net TVAC 21 490 € Lancia Delta Gold 1.6 MultiJet Diesel 105 ch = Prix catalogue 22 990 € - Prime Lancia World Access de 1500 € déduite. **Prime de reprise = remise surévaluée de votre ancien véhicule. La voiture reprise doit être complète et immatriculée depuis au moins 6 mois au nom de son dernier propriétaire. Le nom du dernier propriétaire du véhicule neuf et celui du dernier propriétaire de l'ancien véhicule doivent être identiques.***Prix net TVAC 17 990 € Lancia Delta Steel 1.4 TurboJet 120 ch = Prix catalogue 19 490 € - Prime Lancia World Access de 1500 € déduite.

Cons. mixte: 4,6 à 7,8 l/100 km. CO₂: 120 à 185 g/km.



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

Reinventing the automobile.
Since 1886!



125 years ago, we invented the automobile. Today, our passion for new ideas is as strong as ever, as we work on everything from electric drive systems to fuel cell technologies. Because 125 years from now, we still plan to be ahead of our time. www.mercedes-benz.com/125

125! years of innovation



Mercedes-Benz
The best or nothing.