

FSA HISTORICAR

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



Marreyt Classics

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



Delahaye 135 M Compétition
Chapron Cabriolet - 1938



Jaguar XK120 Oblin - 1951



Mercedes 300SL Roadster - 1960



Maserati 3500GT - 1962

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 Stelvio - 1936



«Alfetta» ex-Barchino
Esplosivo - 1947



2 x Lancia Aurelia B24 Spider
'America'



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

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:

Jacques Deneef - Christian Durieux -
Jacques & Yvette Kupélian -
Xander Van Hoorick -
Leo Van Hoorick - Bart Lenaerts -
Lies De Mol - Laurent Zilly

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

Mieux que l'or?

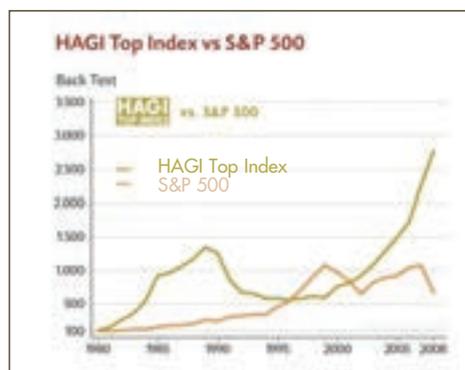


L'un de mes amis du monde automobile m'a transmis il y a peu un communiqué de l'HAGI, disant que les automobiles classiques seraient, semble-t-il, un meilleur investissement que les placements en bourse. L'HAGI est l'abréviation de Historic Automobile Club International, un organisme indépendant qui établit un index – sorte de BEL20 – de la valeur des voitures classiques. Ils le font en mettant en

corrélation des données provenant de leurs propres contacts, des spécialistes de marques, des revendeurs et des résultats d'enchères, le tout portant sur quelques 100.000 transactions récentes. Il est amusant de savoir qu'ils disposent d'index spécifiques pour Ferrari et Porsche et que leur Top Index est dédié à toutes les «voitures historiques exceptionnelles», mais qu'il en existe une version ne reprenant pas les deux marques citées plus haut.

Mais bref, je m'égare. Vus les incessantes hésitations des bourses de ces

derniers temps, on ne sera pas le moins du monde étonné que nos chères classiques soient de meilleurs investissement que n'importe quel fond de pension. Il est un fait qu'au cours des dernières années, nombreux sont ceux qui ont préféré confier leurs économies à un vendeur de voitures anciennes ou d'œuvres d'art plutôt qu'aux banques. Et cela eut pour effet de faire sérieusement grimper la cote des voitures, surtout des plus exclusives. L'HAGI parle de plus que 8% (voire 11% sans



les Porsche et Ferrari) cette année. Et cela porte aussi à conséquence sur les voitures plus «ordinaires», bien qu'en de moindres proportions.

Personnellement, j'ai toujours pensé qu'une voiture ancienne n'est pas un investissement. En tout cas pas la mienne. Et j'en suis toujours convaincu, même si nous vivons depuis quelques temps de notables – et selon moi parfois anormales – hausses des prix. Comptez les taxes de roulage (heureusement pas très élevées), les assurances, la location éventuelle d'un emplacement... Et avec cela, espérez ne pas devoir vous rendre chez un garagiste, car le budget peut alors exploser. Si l'on prend tout cela en ligne de compte, il reste au final assez peu d'automobiles qui peuvent encore prétendre au titre de «bon investissement». Mais est-ce vraiment important? Je peux déjà m'estimer heureux que ma voiture conserve sa valeur. Les intérêts, je les perçois en plaisir de posséder, de conduire et de bichonner cette voiture, et par les contacts avec d'autres passionnés. Comme cet ami qui me transmet l'index HAGI.

Leo Van Hoorick



Prendre le futur en charge.

**L'Audi Q5 hybrid quattro.
Un pionnier de la mobilité électrique.**

Grâce à la combinaison d'un moteur thermique 2.0 FSI et d'un moteur électrique haute performance, l'Audi Q5 hybrid quattro écrit un nouveau chapitre dans l'histoire de l'automobile. Il assure des performances exceptionnelles tout en garantissant une consommation record pour la catégorie. De plus, avec sa batterie lithium-ion, il peut atteindre une vitesse de 100 km/h en utilisant seulement le moteur électrique. Alors, que demander de plus ? Peut-être simplement une transmission intégrale permanente pour un maximum de performances dynamiques et efficaces.

6,9 L/100 KM • 159 G CO₂/KM.

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

Sommaire

6-20	de Crawhez
21-23	Le grand livre de l'automobile belge
24-27	Belgian Racing Legends
28-33	Jaguar E Type, victime de son succès
34-37	Aston Martin Virage
38	Waft

Liste des annonceurs

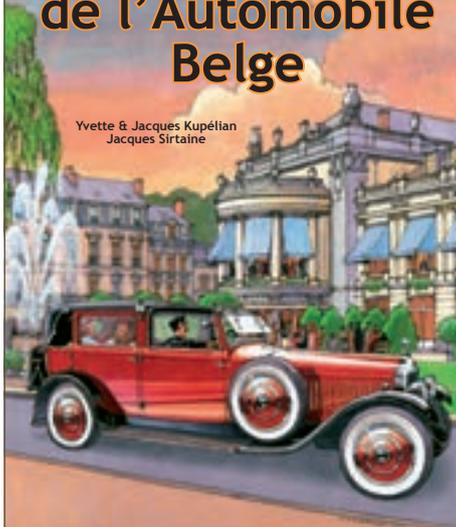
2	<i>Marreyt Classics</i>
4	<i>Audi</i>
9	<i>Mercedes</i>
15	<i>ING</i>
25	<i>Belgian Racing Legends</i>
39	<i>Total</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

- <i>Interclassics/Topmobiel MECC Maastricht</i>	13-15/01/2012
- <i>Rétromobile, Porte de Versailles, Paris</i>	01-05/02/2012
- <i>Antwerp Classic Salon</i>	02-04/03/2012
- <i>Techno Classica Essen (D)</i>	21-25/03/2012
- <i>Spa Italia</i>	28-29/04/2012

Le Grand Livre de l'Automobile Belge

Yvette & Jacques Kupélian
Jacques Sirtaine



Notre couverture:

Jacques et Yvette Kupélian et Jacques Sirtaine ont écrit fin des années 70 une somme historique sur la riche histoire de l'automobile belge. Cet album étant épuisé depuis de nombreuses années, FSA a pensé faire œuvre utile en rééditant cet ouvrage augmenté et enrichi d'informations et iconographies nouvelles. Bref, mieux que l'original ! Sans nul doute une référence de base pour tous ceux qui s'intéressent à l'automobile (belge). La couverture avec une Minerva coupé chauffeur est signé Patrick Van der Stricht.

Au Maroc dans les neiges de l'Atlas.

Les Crawhez: Une famille historique habitée par la performance et la vitesse

Ce texte a été écrit en collaboration avec la Baronne Florence de Crawhez, héritière des archives de sa famille. Nous lui exprimons également notre reconnaissance pour cette mise à disposition de Historicar.

Jacques Deneef

La famille Crawhez tient ses origines du Plateau de Herve, entre Maastricht et Spa, où se dresse encore le château ferme construit en 1551.

En 1862, Théodore François Guillaume de Crawhez épouse Jeanne Flore Pirmez et de cette union naissent 7 enfants dont 3 retiennent l'attention pour notre propos.

Ils ont en effet été tous passionnés d'automobiles, de sports et de voyages.

Jeanne Flore était une passionnée de photographie à une époque pionnière où cet art était l'apanage de professionnels.

Elle réalise quantité de clichés, dont certains reproduits dans cet article.

Théodore Léonard
(1862-1918)

est à Bièvre maître d'équipage au lièvre. Il dirige le haras de Gosselies où il élève des chevaux de course. En 1911 il s'installe à Houtain le Val où



*Pierre de Crawhez et sa mère
Jeanne-Flore née Pirmez sur
Panhard Levassor 1895-1896 au
Bois de la Cambre à Bruxelles.*

il construit le château qui existe toujours mais qu'il ne verra pas terminé car il meurt en 1918 de la grippe espagnole, quelques mois avant l'emménagement de sa famille.

Jean (1863-1926)

est aussi veneur, éleveur et homme de cheval.

Comme le signale à l'époque le Sport Universel Illustré *«monté sur des chevaux de pur sang, il accomplit en chasse de véritables prodiges, franchissant sans sourciller les lits rocaillieux des affluents de la Lesse et de la Semois, dégringolant comme un bolide les pentes les plus raides!!»*

En 1915, Jean s'engage à 52 ans avec son frère Pierre lors de la constitution du Corps des Auto-Canons-Mitrailleuses et dont il fut un instructeur. Mais Jean est aussi un passionné d'automobile.

En 1901 son nom figure au Palmarès de la Course Paris Berlin.

En 1902 et 1903 il prend le départ du Circuit des Ardennes.

Il accompagne aussi son frère Pierre pour un périple en Algérie, sur Pipe. Il fait réaliser en 1912 la première roulotte automobile qu'on appellera plus tard un «sleeping car». Le tracteur a l'apparence d'une auto ordinaire actionnée par un groupe moteur pétroléo-électrique (aujourd'hui, on



dirait hybride) comme l'indique la Revue Sportive Illustrée de 1912: *«Le moteur, un Daimler sans soupapes, possède une dynamo dont l'arbre actionne les roues motrices et qui recharge la batterie d'accumulateurs. Cette énorme voiture peut aisément franchir en descente comme en montée les virages terribles de la route de Spa à Jalhay!!»*

*Panhard Levassor 1898-1900
entouré de la famille
De gauche à droite: Vicomte le
Hardy de Beaulieu, Baron Jean de
Crawhez, Baron Joseph, Baronne
Théodore de Crawhez, Baron Pierre
de Crawhez.*

Joseph (1872-1941)

est connu pour avoir été le Mayor de Spa de 1911 à 1932.

Homme d'esprit éclectique, il était artiste, dessinateur, compositeur, musicien et écrivain. Il est l'auteur



*Pierre de Crawhez dans la
Panhard Levassor engagée en
1902 au Circuit des Ardennes.*



Pierre de Crawhez à la course Paris-Madrid en 1903.

de nombreuses fanfares de chasse (dont «la Crawhez») qu'il sonnait avec brio et finesse. Il fut d'ailleurs longtemps Président du Cercle Royal Saint Hubert.

Il était aussi amateur de grosses voitures automobiles telle sa Pipe 100 CV et la grosse Païge.

Il impulse la création à Spa d'un Circuit routier pour prendre la suite du Circuit des Ardennes arrêté en 1908.

Pierre (1874-1925)

le plus jeune des 4 frères Crawhez, est sans doute le plus populaire.

Après avoir pratiqué peu à peu tous les sports durant ses études en Angleterre, après avoir fait partie des meilleurs teams de football, de cricket, et avoir remporté des succès précoces et sensationnels, il revint en Belgique à l'époque où la bicyclette apparaissait sur les routes et les vélodromes. Il adopte aussitôt ce moyen de locomotion et ne tarde pas à disputer à de brillants amateurs les prix qui semblaient réservés à de plus expérimentés que lui. Il commence, dès lors, à collectionner de nombreux succès, bat le record de 50 km sur route en 1 heure 17 minutes; c'était, à l'époque, un remarquable résultat. En même temps, il s'adonnait avec la même passion à

l'aérostation et entreprenait un grand nombre d'ascensions périlleuses; dans l'une de ces dernières, il descendit, seul, en parachute, d'une hauteur de 2000 mètres. Il ne s'occupe pas avec moins de zèle de l'écurie de courses qu'il possède avec ses frères, et il a piloté de nombreux gagnants en terrains plats et en obstacles. La chasse à courre l'attire également par ses chevauchées folles à travers plaines et bois. Une meute de cinquante foxhounds et une de quarante beagles sont une propriété commune à ses frères et à lui. Mais il a par-dessus tout la passion des voyages. L'Asie, l'Afrique et l'Europe entière ont déjà vu ce jeune audacieux que semblent attirer les dangers, la lutte contre les éléments, tout ce qui constitue une menace ou un défi à son courage. Aussi devait-il se trouver tout naturellement parmi les premiers adeptes de l'automobilisme, qui allait fournir à son activité productive une arme, un outil d'exploration sans égal. (Dictionnaire encyclopédique des Professions Libérales et du Monde Officiel – biographies et portraits inédits - Paris, imprimerie des Beaux-Arts, vers 1901).

Avant 1897, on sait que Pierre voyage en Norvège et à Constantinople. En 1897, il entame un voyage touristique Paris-Nice sur Panhard (4 CV), continue à moto vers l'Italie, la Suisse, l'Allemagne et le Luxembourg. En



Pierre de Crawhez en voyage en Algérie sur Pipe 1906.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz



Pierre de Crawhez, voyage en Savoie.

1898, il rachète à Charron la Panhard blanche avec laquelle ce dernier a remporté la course Paris-Amsterdam, la baptise «Dévastation» et remporte le 26 juin la victoire de Bruxelles-Château d'Ardenne-Spa, soit la première course automobile belge sur route, à une vitesse moyenne 26 km heure: *Son exploit le plus «formidable» pour l'époque fut de couper à la corde et en descente vertigineuse le fameux virage en épingle à cheveux d'Overysse, dans la première course Bruxelles-Spa. Avant le départ, donné place Royale, aux pieds de Godefroid de Bouillon, alors encagé d'une grille innommable, on entourait*

quelques voitures qui paraissait dételées d'autant plus que, tout proches, stationnaient des fiacres dans les brancards desquels sommeillaient sur trois appuis leurs tracteurs résignés. [...] La voiture du baron Pierre était peinte en blanc et garnie de rouge. Tous les «coureurs» et leurs aides étaient bardés de peaux de bêtes, prêts à braver les pires tempêtes. On les saluait comme des héros qu'on ne reverrait peut-être jamais. (L'Eventail, décembre 1941).

Cet hiver-là, toujours avec la «Dévastation», il traverse encore la France et l'Espagne, traverse la Méditerranée et arrive à Alger d'où il pousse jusqu'au début du Sahara. Lors de ce premier voyage en Afrique du Nord, il fait face à divers aléas dus aux intempéries (pistes emportées par la pluie etc.) et parcourt l'Atlas à deux mille mètres au-dessus du niveau de la mer.

En 1899, sur Daimler, il bat le record de vitesse du kilomètre sur pavés à Anvers; sur Amédée-Bollée, il est vainqueur de sa catégorie pour la course Bruxelles-Spa.

Il consacre ses étés aux compétitions automobiles, l'hiver au tourisme: c'est ainsi qu'il parcourt Bruxelles-Naples en voiture, embarque avec son auto «douze chevaux» pour Tunis, fait escale à Bastia, fait un tour en Algérie,



Pic Nic en Savoie, photo prise par P. de Crawhez.

revient en bateau à Marseille, puis à Bruxelles par la route.

C'est en 1900 Pierre est nommé Président de la Commission Sportive de l'Automobile Club de Belgique et devient le principal organisateur de courses (le kilomètre de Diegem, la Coupe de la Meuse, le Circuit des Ardennes; il participe à diverses courses de côtes (Malchamps etc.)

Le 14 février 1901 marque la première traversée du Sahara en automobile, depuis Alger jusque l'oasis de Ghardaïa. C'est l'exploit réalisé par Pierre de Crawhez et son équipe dont fait partie son frère Joseph; ils sont partis en une caravane de 3 Panhard Levassor. Il en fera lui-même le récit: J'essaierai de vous raconter en quelques mots succincts, dépourvus de toute prétention littéraire, une excursion extraordinaire faite en automobile dans l'extrême-sud, à Laghouat et à Ghardaïa. Quand j'eus l'idée première de cette excursion, mes compagnons de route se récrièrent tous à l'envi et, d'un commun accord, refusèrent tous de me suivre: «Jamais, non jamais, nous ne nous associerons à folie pareille!... Mais c'est de la démente! Et les dunes de sable! Et les rivières à passer! Et la prise d'eau de Laghouat, où il faut soixante mules pour traîner un chariot! Et l'eau, en cours de route! Et le manque d'hôtels!» C'était une pluie



d'interjections, d'exclamations, de dénégations. Je laissai passer l'orage et pour tout réponse, mon frère Joseph et moi, nous nous écriâmes: «Soit, nous irons seuls, mais nous irons». Le lendemain, ne voulant pas nous abandonner, le voyage était décidé, arrêté, préparé. (P. de Crawhez, extrait de Dix ans au pays du soleil, La Revue Sportive Illustrée, 1908).

L'été marque le retour des compétitions automobiles et le Paris-Bordeaux que Pierre court sur Panhard (n°89), il arrive à la 11e place, devant les frères Louis et Marcel Renault; puis c'est Paris-Berlin, sur Panhard, (n°21), où il sera 5e à la deuxième étape à Aix-la-Chapelle avant d'abandonner sur

Sur la route en Savoie.

1905: noce en Panhard Levassor, Pierre de Crawhez à droite.



1907 à Gosselies: la Baronne de
Crawhez et ses enfants, Théodore et
Yvonne.



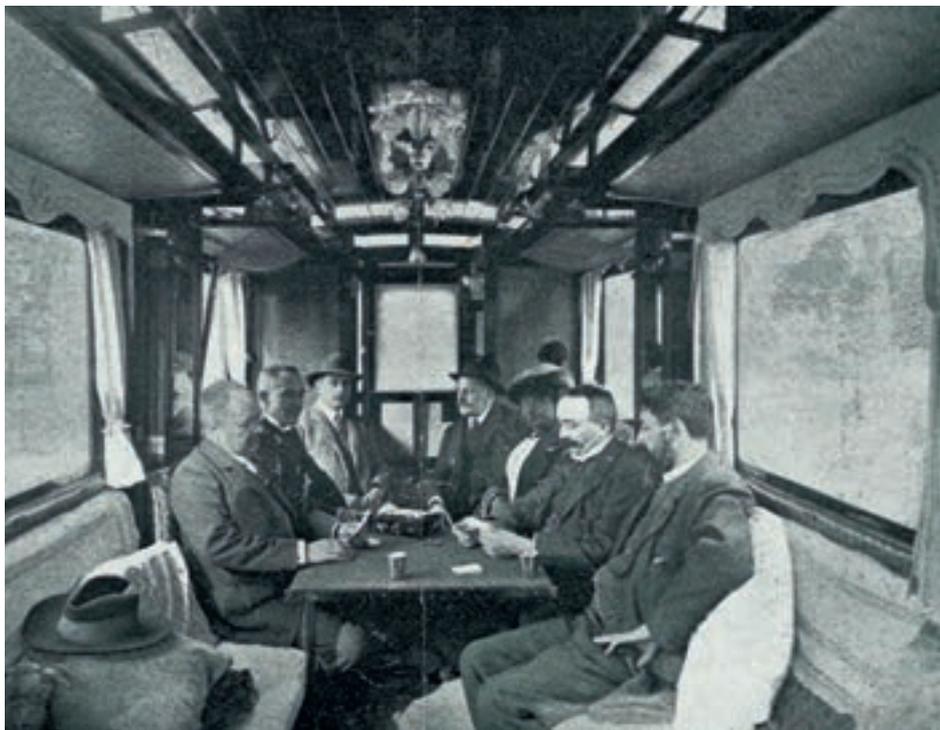
accident dans la troisième étape. Son frère Jean terminera la course à la 38^e place sur Pipe (n° 157). En 1902, Pierre terminera le Paris-Vienne à la 6^e place de sa catégorie.

1902 est l'année de la création du Circuit des Ardennes. Jusque là, les grandes courses automobiles se courent de ville à ville avec pour inconvénients de traverser les agglomérations (les coureurs étaient alors «neutralisés» par une escorte qui régulaient leur vitesse). Pierre de Crawhez, avec l'automobile club de Belgique, a l'idée de créer une course en circuit fermé. Les spectateurs auront ainsi de loisir de voir passer les coureurs plusieurs fois (pour autant que la poussière soulevée par le passage des bolides le permette, mais cela est une autre histoire). C'est une première mondiale. La région choisie pour établir ce Circuit est le Luxembourg belge, région accidentée, très belle et peu peuplée. Ce «Circuit des Ardennes» dessine un triangle de Bastogne à Bastogne en passant par Longlier et Habay-la-Neuve. Il devra être parcouru plusieurs fois et totalisera entre 514 et 600 km selon les années.

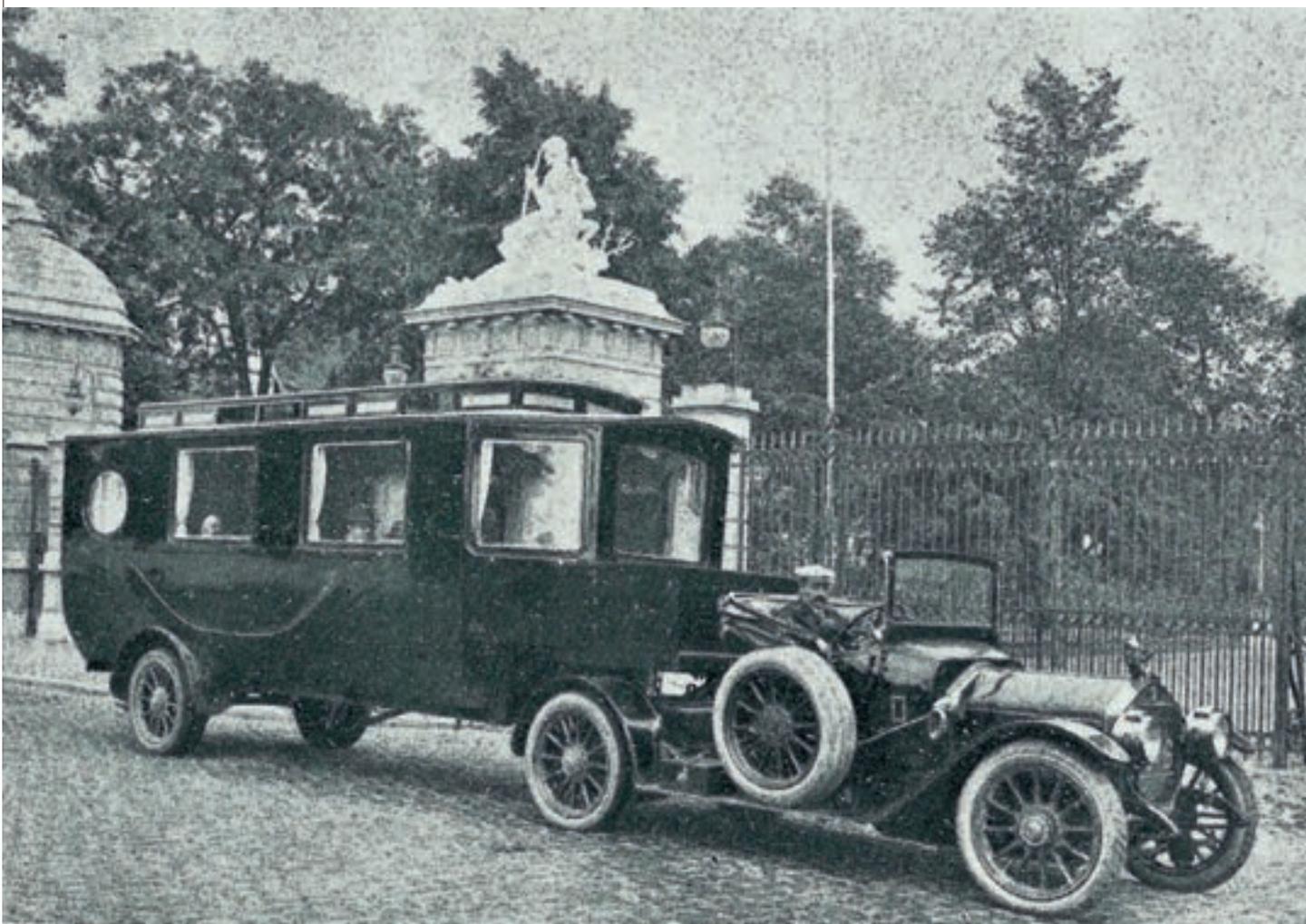
Pierre participe donc à cette première édition du Circuit des Ardennes en tant qu'organisateur et en tant que coureur avec le dossard n°1, sur

Panhard. Le départ est donné à 5h 01 du matin. Malheureusement, au 3^{ème} tour, *il était en tête du lot, galopant devant tout le monde sur sa Panhard de Paris-Vienne, lorsqu'une voiture (la voiture n°4 d'Evence Coppée) se plaçant brusquement au milieu de la route le heurta de son moyeu et l'envoya démolir une roue d'avant contre un arbre. Heureusement le conducteur ne perdit pas la tête. Il put maintenir sa voiture sur la route où elle glissa pendant plus de cent mètres, et il en descendit sans la moindre égratignure.* (*L'Automobile illustré – 1903*) Il remporte néanmoins la coupe Raczinsky offerte au concurrent le mieux placé aux 100 premiers kilomètres. Jean de Crawhez, qui court sur Panhard (n°69) ne termine pas la course non plus. L'hiver qui suit, Pierre et Jean repartiront pour l'Algérie avec des automobiles Pipe.

En 1903, Pierre remporte la deuxième édition du Circuit des Ardennes sur Panhard 70 HP. (Jean, sur Mors Z, qui porte le dossard n°56 ne prend finalement pas le départ). La même année, il remporte sur Mercedes, à Namur, sur le Circuit National Belge une course du kilomètre et une course de côte. Il obtient une 5^e place sur Panhard (n°78) au tristement célèbre Paris-Madrid, lequel, en raison des nombreuses victimes, sera interrom-



La «sleeping car» inventé par Jean de Crawhez, carrosserie Vogt et Demeuse. L'intérieur est très confortable et mesure 4,50 m sur 2 m. A table, on reconnaît de d à g: Th. Pescatore, constructeur du châssis, le baron et la baronne Jean de Crawhez, le chevalier Jules de Thier, le baron Raoul de Macar, M. Oscar Englebert et le général Berthier Pacha.



*En Algérie en 1923 sur Citroën
Kégresse (Baronne Yvonne de
Crawhez).*



pu à Bordeaux. En 1904, à Ostende, sur Mercedes, il bat le record du kilomètre lancé: 23 sec.

Puis il abandonne le sport de compétition (en tant que coureur) et il offre à l'édition de 1905 du Circuit des Ardennes la Coupe de la Régularité, qui récompensera l'équipe de trois voitures qui aura effectué le meilleur temps cumulé.

Cette année-là, il participe avec son frère Joseph (qui n'est pas encore le bourgmestre de Spa), Jules et Arnold de Thier, à des réunions préparatoires à la création, l'année suivante, de l'Automobile Club de Spa. En novembre 1906, son buste, réalisé par Jeff Lambeau en souvenir des services rendus par le président de la Commission sportive de l'A. C. de Belgique à l'industrie et au sport

automobile lui est offert par quelques constructeurs et sportsmen belges.

Pierre de Crawhez consacre les quinze années suivantes à parcourir le nord de l'Afrique et à publier ses souvenirs de voyage; il est l'auteur de nombreuses cartes routières, d'articles, ainsi qu'un guide (relié de toile bleue), intitulé «Les Grands Itinéraires en Automobile à travers l'Europe, l'Algérie et la Tunisie».

Il meurt en 1927, après une courte maladie.

Un monument lui est érigé à ce qui est aujourd'hui le Rond Point du Circuit des Ardennes à Bastogne.

L'Automobile accompagnera la famille de Crawhez pendant des générations.

La galerie de photos en témoigne.



Amilcar au Pavillon de Houtain le Val.

**Mon Private Banker ING?
Il connaît mon profil de risque spécifique,
les secteurs d'investissement à me
proposer. Et même mon faible pour le
chocolat blanc.**



Rencontrez vous aussi votre Private Banker ING.

ING Private Banking accorde une attention particulière à l'accompagnement personnalisé de ses clients. Ainsi, votre Private Banker ING sera à votre écoute et vous conseillera toujours en tenant compte de votre situation. En matière d'investissements, votre Private Banker ING, accompagné de votre Portfolio Manager ING, construira

avec vous un portefeuille sur mesure dans les secteurs les plus porteurs. Et ce dans le respect de votre stratégie d'investissement, en prenant en considération les risques que vous acceptez ou refusez de prendre. Pour faire sa connaissance, contactez le General Manager ING Private Banking via denisgilliot@ing.be ou au 02 547 86 22.

ing.be/privatebanking

ing.be

ING 



Citroën 1923-1924 (Baron, Baronne Marcel de Giey et des amis).



Gaston de Witte et le Baron Raymond de Crawhez en randonnée au Congo sur Ford.



Le Baron Raymond de Crawhez et le Prince Léopold avec la berline Minerva devant le Château de Houtain le Val (1931).



Roadster Minerva au concours d'élégance de la Baule en 1932 (Baron et Baronne Marcel de Giey (née Yvonne de Crawhez)).

*Minerva
Transformable
1924.*



Panhard 1929 à Houtain le Val.



Voisin 1930.



*Chevrolet au château de
Buisseret/Senefee.*





Packard 1937.



*Ford V8 en 1939
devant le château de
Houtain le Val.*



*Minerva au concours de la Baule (9 août
1937).*

*La Lancia Astura du
Baron R. de Crawhez.*





Peugeot 1934 (Charles de Buisseret et la Baronne Marcel de Giey).

Minerva et Fiat en 1929 au Château de Buisseret/Seneffe.



Packard 1950.



Chevrolet à Houtain le Val.



Mercedes 190SL à Houtain.



Simca Sport 1951.



1962: la 2 CV Citroën est à la chasse



Le Baron Théodore de Crawhez avec la Cadillac de sa sœur, la Baronne Marcel de Giey (1967).

Le Grand Livre de l'Automobile Belge

Demandez au Belge moyen de citer cinq marques automobiles de notre pays. Très probablement, seule Minerva lui viendra à l'esprit. Pourtant, la Belgique possède une riche histoire dans ce domaine: au début du siècle dernier, on y dénombrait plus de cent constructeurs.

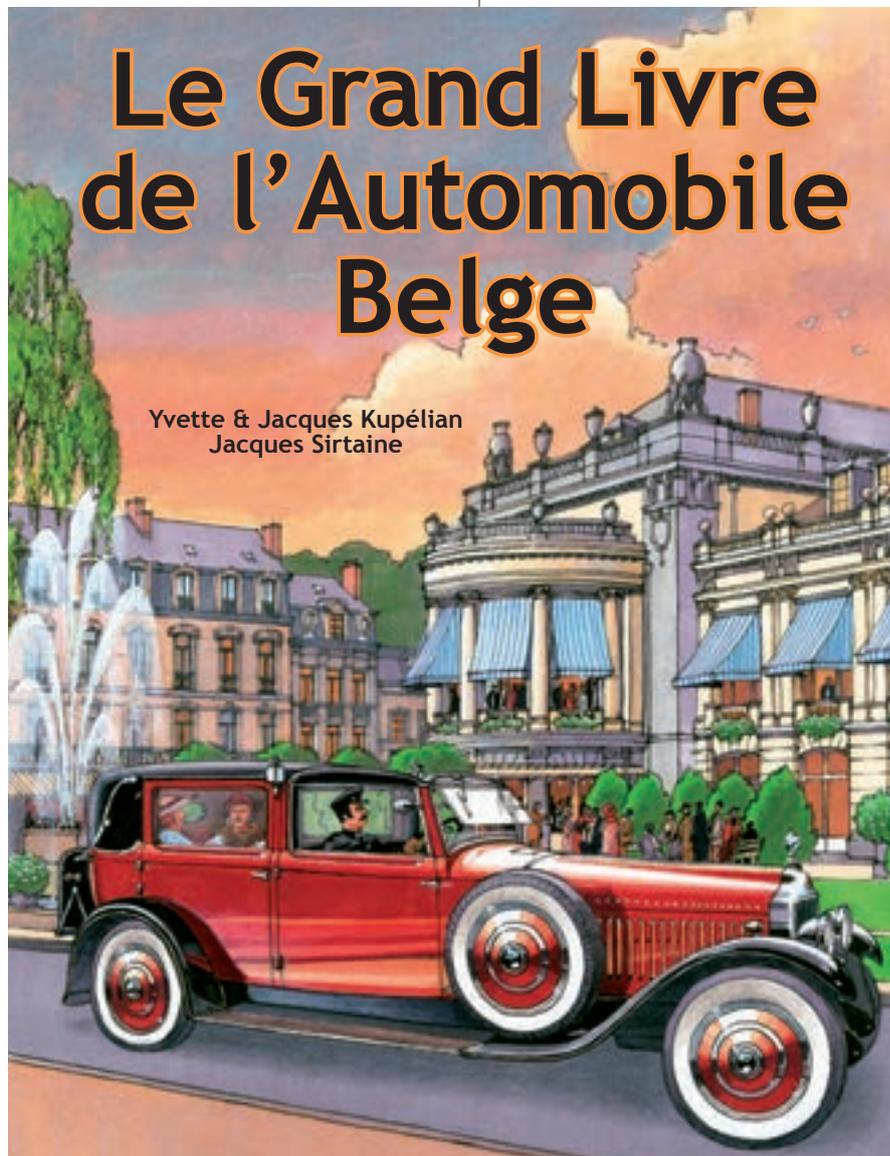
En effet, à la fin du 19e siècle, la Belgique comptait parmi les premières puissances industrielles du monde. Les ingénieurs et créateurs belges ont joué un rôle de premier plan dans l'avènement et le développement de la voiture. Tout le monde sait que la barre des 100 km/h a été franchie en 1900. Mais qui se souvient que la 'Jamais Contente' était pilotée par un concepteur bruxellois, Camille Jenatzy ? L'inventeur expérimentait la propulsion électrique et voulait prouver le bien-fondé de ses idées avec cette pionnière des records. L'histoire a oublié le nom de nombreux autres compatriotes qui ont participé à l'évolution de l'automobile au cours de ces 125 dernières années, avec les effets que l'on connaît sur notre société.

Si l'Allemagne et la France furent les deux premiers pays à entreprendre la construction d'autos, la Belgique ne fut pas longue à suivre leur exemple. Étant un des pays les plus industrialisés du Continent grâce à son charbon et à sa position proche de riches gisements de fer, la Belgique put se lancer dans la construction automobile dès 1894 avec Vincke.

Ce dernier utilisait cependant des moteurs inspirés des Benz et sa fabrication restait artisanale.

Il fallut attendre 1898 pour voir une construction belge à l'échelle industrielle avec Germain.

Ici encore on utilisait des licences



Le Grand Livre de l'Automobile Belge

Yvette & Jacques Kupélian
Jacques Sirtaine

étrangères. Mais ce fut le signal de l'émergence d'une pléiade de constructeurs issus le plus souvent d'industries existantes. On vit ainsi au tournant

Bateau Imperia au salon de l'auto 1930.





D'Aoust 1911.



Voiturette FN 1900.

du siècle les FN, Pieper, Nagant provenant d'usines d'armes, les Delin et Belgica issues d'usines de cycles, les Snoeck et Metallurgique construites par des fabricants de machines.

Notre pays acquit des marques d'automobiles qui lui étaient propres et dont certaines atteignirent une renommée mondiale.

La période 1900-1914 de l'automobile belge fut brillante. De nombreuses marques à travers tout le pays produisaient d'excellentes voitures à un prix souvent plus avantageux qu'à l'étranger, car la main-d'œuvre, compétente, était aussi souvent moins chère.

La Belgique vendait sa production dans le monde entier. On exportait les trois quarts des voitures souvent vers l'Angleterre et les Dominions (Australie, Indes) mais aussi vers la France, l'Allemagne, la Scandinavie, les Etats-Unis, l'Amérique latine, les pays d'Europe Orientale.

L'époque de libre-échange et les droits de douane faibles facilitaient l'exportation. Il faut dire que l'importation était aussi facile et que de nombreuses voitures étrangères circulaient déjà en Belgique.

La guerre 1914-1918 fut une catastrophe pour l'industrie automobile nationale. Toutes les usines s'ar-

rêtèrent, furent occupés par les Allemands puis pillées lors de leur fuite en 1918.

Le redémarrage fut dur. Si les perspectives à court terme restaient bonnes, le climat économique mondial avait changé. D'importantes barrières douanières restreignaient l'accès des produits belges aux marchés étrangers.

D'un autre côté, les droits de douane belges restaient modérés ce qui facilitait l'entrée des véhicules étrangers. Le déclin des voitures belges eut aussi ses raisons techniques. Les modèles belges de 1920 ressemblaient à ceux de 1914 dans leur conception et dans leur construction. Toujours de bonne qualité, ils restaient relativement lourds et compliqués.

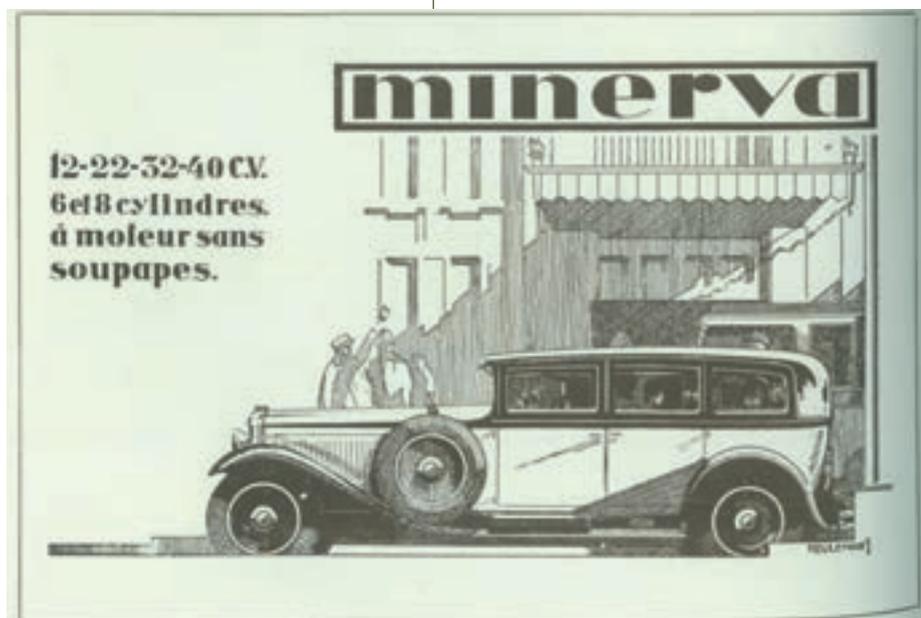
Leur montage restait plus artisanal qu'industriel. Il n'y avait ni grande série, ni chaîne de montage. Les usines belges n'avaient en effet pas travaillées pendant la guerre contrairement à celles des belligérants. Chez les concurrents, les techniques, sous la pression de la guerre, évoluèrent dans le sens de la simplification.

Les chaînes de montage et les grandes séries étaient à l'ordre du jour. En gros, on pouvait donc considérer les voitures belges des années vingt comme des engins de bonne qualité, mais un peu lourds, assez compliqués et relativement chers.

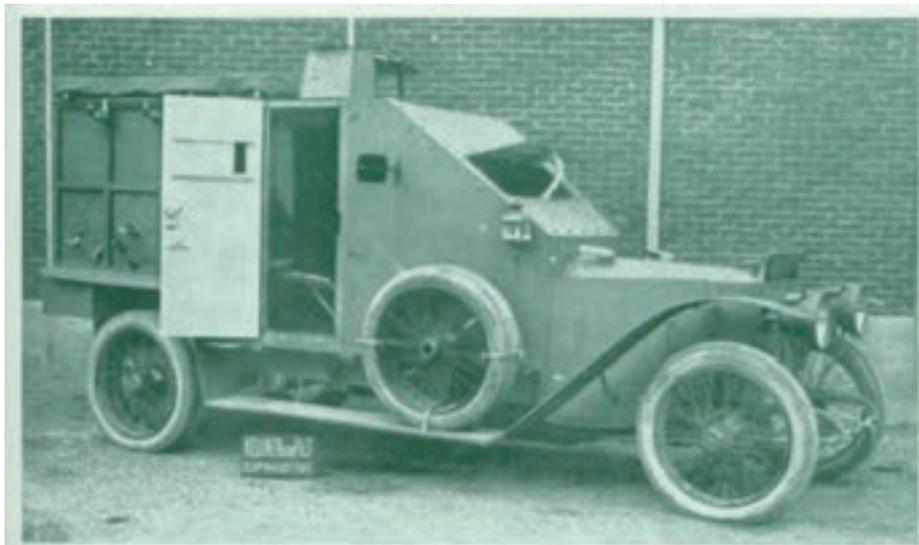
La crise de 1929-1930 accéléra le déclin. La mévente entraîna de graves difficultés financières dans les usines subsistantes. Les constructeurs nationaux n'avaient plus les moyens du renouveau technique à l'ordre du jour en 1930: roues indépendantes, carrosseries tout acier, freins hydrauliques, boîtes de vitesses synchronisées ne purent se réaliser de façon satisfaisante, au contraire des voitures étrangères. Seul Impéria réussit une voiture moderne en 1934, mais il s'agissait d'une licence allemande, Adler.

Le coup de grâce vint en 1935 quand la couverture douanière fut drasti-

Annonce Minerva des années vingt.



Blindé Minerva 1918.



Voici la photo d'une des premières autos blindées — qu'on disait ! — et qui furent en usage dans l'armée belge. Il s'agit ici d'une voiture « chef » dans laquelle prenaient place le chef de groupe et un ou deux adjoints. Remarquez la tourelle d'observation ... les garde-boue, les roues, la manivelle de mise en marche et songez à la vulnérabilité des organes de la voiture et de ses occupants!

quement abaissée pour les pièces détachées des voitures étrangères lors de la conclusion du traité de commerce belgo-américain. Cela favorisait l'industrie de montage qui avait déjà commencé au début des années vingt à s'implanter dans le pays. Cette industrie de montage fut bien sûr bénéfique au niveau de l'emploi, mais on peut penser que travailler uniquement sur les idées des autres n'est pas la meilleure solution pour promouvoir l'avenir industriel d'un pays.

Un petit nombre de groupes industriels géants fabrique actuellement la quasi-totalité des véhicules. La Belgique reste un important constructeur d'automobiles, mais il s'agit presque uniquement d'assemblage. Jacques et Yvette Kupélian et Jacques Sirtaine avaient écrit fin des années 70 une somme historique sur la riche histoire de l'automobile belge. Cet album est épuisé depuis de nombreuses années.

FSA a pensé faire œuvre utile en rééditant cet ouvrage augmenté et enrichi d'information et iconographie nouvelles. Outre toutes les marques belges ou produites en Belgique, il couvre aussi des sujets complémentaires tels que l'affiche ou les Salons Automobiles. Le livre compte 256 pages (+ un sommaire de 48 pages en Anglais) et plusieurs centaines de photos originales. Sans nul doute une référence de base pour tout qui s'intéresse à l'automobile (belge).

Pour commander cet album, veuillez verser 87 € (72 € + 15 € pour frais de conditionnement et d'envoi) au compte suivant:
FSA (Fondation Roi Baudouin)
– rue Bréderode 21 – 1000 Bruxelles
IBAN: BE 06 0682 1083 8722 –
BIC GKCC BEBB
Communication: HR2025 FSA
Kupelian FR



Miesse au GP de Belgique, 1922.

FSA

**Fondation Belge
Pour le Patrimoine
Auto Moto**

Raison d'Être

(extrait du dossier statutaire de FSA)

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.

La Fondation peut notamment :

- éditer toute publication favorisant la connaissance de l'histoire
- 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, etc.)
- 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.

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

Expo sur 50 ans de sport automobile belge



Belgian Racing Legends

Quelques voitures de tourisme : Audi V8 quattro "Belgian Procar" 1993; Alfa Romeo GTA – 1965; Mini-Cooper – 1964-1968; Mazda RX7; BMW 1800 TISA - 1965 – avec laquelle Pascal Ickx et Gérard Langlois gagnèrent les 24 Heures de Francorchamps; BMW 3.0 CSL – 1973

Porsche 962– 1985 - voiture identique à celle avec laquelle Jacky Ickx gagna les 1000kms de Mugello et les 1000kms de Silverstone en 1985



Avec André Pilette, Johnny Claes, Charles de Tornaco, Paul Frère, Roger Laurent... Jacques Swaters fut l'un des premiers «Belgian gentleman driver» de l'après-guerre.

Un an après sa disparition, l'exposition «Belgian Racing Legends» qui se tient jusqu'au 15 janvier 2012 à Autoworld, rend hommage à cette longue lignée de pilotes belges qui portèrent haut et loin les couleurs de notre pays.

L'exposition présente une quarantaine de voitures de course et de rallye dans une scénographie originale reconstituant une grille de départ encadrée de paddocks et de gradins. Provenant de collections privées, de musées et des pilotes eux-mêmes, elles ont été sélectionnées parmi celles ayant fait gagner nos plus grandes gloires. Rassemblées dans cette exposition unique, ces voitures exceptionnelles racontent une page importante de l'histoire du sport automobile belge de 1949 à la fin des années '90. L'exposition comprend également des documents sur

les pilotes et les voitures, des galeries photos, des espaces vidéo avec projections de films d'époque, des affiches, des vitrines contenant des coupes de pilotes, des miniatures etc.

L'expo met à l'honneur tous les pilotes ayant couru, entre autres, aux couleurs de l'Equipe Nationale Belge (ENB) entre 1955 et 1964.

Mais l'ENB meurt vers '63/'64 et l'Ecurie Francorchamps, fondée par Swaters en 1952, qui n'avait cessé de jouer cavalier seul, réalise ses dernières courses en 1972.

Le temps des copains qui subvenaient eux-mêmes à tous leurs frais (voitures, carburant, pièces de rechange, mécaniciens, voyages, frais d'inscription etc.) pour lancer leurs voitures sur les circuits et les routes touche à sa fin.

En 1968, on voit apparaître, pour la première fois en Europe, des équipes américaines prises en charge par des constructeurs automobiles, avec des voitures d'usine entièrement équipées

BELGIAN RACING LEGENDS

Gentlemen drivers and cars



Autoworld Brussels

Expo 09/12/2011 - 15/01/2012

www.belgian-racing-legends.be

Tel +32 2 736 41 65



AUTOWORLD
BRUSSELS



Grand Prix de Belgique 17 juin 1951, Francorchamps. Blaise, le mécanicien "course", Charles de Tornaco, Jacques Swaters, le mecanicien Burlion et Roger Laurent autour d'André Pilette au volant de la Talbot Lago T26C que les quatre amis viennent d'acheter ensemble (copyright Swaters).

Sur une grille de départ sont installées, par ordre chronologique, une quinzaine de voitures de sport proto, prêtes à prendre le départ. D'un côté de la piste, dans des paddocks, l'on découvre quelques monoplaces. (copyright Event attitude, E. Charneux – A. de Villefagne).



Herman De Croo, Président d'Autoworld lors de l'ouverture avec trois générations de pilotes: Jacky Ickx, Thierry Boutsen et Jean Blaton, "Beurlys", aux cotés de Florence Swaters, fille de Jacques et commissaire de l'exposition.

aux frais de ces derniers. Au Mans et sur d'autres circuits européens, elles apportent avec elles un concept déjà courant aux Etats-Unis: le sponsoring.

Le sport automobile prend un nouveau virage et les meilleurs pilotes belges, eux aussi, vont être soutenus par des constructeurs et financés par des sponsors.

Parmi ceux-ci, on retrouve des pilotes ayant couru uniquement en rallye ou en F1, en endurance ou en tourisme, voire dans toutes ces disciplines à la fois et même en moto. Certains ont un palmarès impressionnant, d'autres sont plus discrets, mais tous ont participé à cette extraordinaire aventure du sport automobile belge. L'expo «Belgian Racing Legends» met donc bien évidemment en lumière les pilotes de cette époque.

Une quarantaine de voitures historiques du sport automobile belge sont rassemblées sur la mezzanine d'Autoworld dans une scénographie originale due à Pierre Vesters qui a imaginé recréer une véritable ambiance de circuit.

Sur une grille de départ sont installées, par ordre chronologique, une quinzaine de voitures de sport proto, prêtes à prendre le départ. D'un côté de la piste, dans des paddocks, l'on découvre quelques monoplaces et, un peu plus loin, des voitures de rallye. Mais loin de se confiner à ces trois espaces, les voitures seront partout présentes sur la mezzanine.

De l'autre côté de la piste, sur des gradins, des écrans tactiles sont installés. Ils permettent aux visiteurs de rechercher plus d'infos sur les voitures et les pilotes présentés, ainsi que sur les circuits.

Un tunnel aux murs garnis de documents court sous les gradins et mènera le public d'un côté à l'autre de l'exposition.

De très nombreux documents d'époque, des photos, des affiches des films, des coupes, des miniatures et de nombreux autres objets feront revivre près d'un demi-siècle de cette grande aventure automobile dont notre pays peut s'enorgueillir.





Ferrari 166MM – 1949 – la toute première voiture acquise par Gianni Agnelli – pilotée, entre autres, par Beurlys et Gendebien.

Cooper Bristol T23 – 1953 – cette petite monoplace participait aux premiers Championnats du Monde, pilotée par l'Anglais Horace Gould. En 1953, sur le circuit de Silverstone, Gould demanda de l'échanger contre la Ferrari de Jacques Swaters. Swaters termina 11ème et la Ferrari tomba en panne...



Ferrari 156 F1 "Sharknose" – 1961 – une reconstruction exceptionnelle, réalisée en cinq ans, quarante après la destruction de la dernière Sharknose originale.



Porsche 959 Paris-Dakar – 1986 – des trois 959 engagées par Porsche dans le Paris-Dakar 1986, deux termineront sur le podium, dont celle-ci pilotée par Ickx-Brasseur, au terme d'un rallye dramatiquement éprouvé par le décès de son organisateur, Thierry Sabine.



Infos pratiques:

Lieu:

Musée de l'Automobile «Autoworld»
Esplanade du Parc du
Cinquantenaire 11 – 1000 Bruxelles

Jours d'ouvertures:

Du 9/12/2011 au 15/01/2012 (tous les jours y compris le lundi et le 1er janvier 2012)

Ouvert de 10h à 17h (en semaine) – de 10h à 18h (samedi & dimanche) (fermé le 25 décembre 2011)

Prix d'entrée (*):

Adultes: 9 Euros

Etudiants/Seniors à partir de 60ans/
Moins valides: 6 €

Groupe de 15 minimum: 7 €/pers

Enfants de 6 à 12 ans: 4,50 Euros –

Groupes scolaires: 3 €/pers

Enfants de moins de 6 ans: gratuit

(* le prix d'entrée à l'exposition comprend également l'entrée à l'ensemble du musée
Infos: www.belgian-racing-legends.be - www.autoworld.be



Ferrari 500TRC – 1957 – une voiture de l'ENB, pilotée par Bianchi, Harris, Mairesse, de Changy et Rousselle tout au long de l'année 1957.

Victime de son succès



*Texte: Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*



Il y a 50 ans, la Jaguar Type E faisait tourner les têtes partout où elle passait. Aujourd'hui, rien n'a changé.

C'est un phénomène dont nous, contemporains du 21^{ème} siècle, sommes privés. Lorsqu'en 1961 le fondateur de Jaguar, William Lyons, lève le voile au Salon de Genève sur son nouvel enfant, le monde en reste bouche bée. Bien sûr la marque anglaise avait déjà par le passé montré qu'à Coventry, on savait comment faire des voitures de sport à la fois amusantes et très, très performantes. Mais cette fois, c'était d'un tout autre ordre. Après les XK 120, 140 et 150 qui reposaient encore fortement sur des technologies d'avant-guerre, la Type E entrait d'un seul coup dans les années 60.

■ Hors concurrence

Ce n'est pas que par l'immense pouvoir de séduction de la E que Jaguar a laissé loin derrière la concurrence.

Car sous la carrosserie ondulante, on trouvait des technologies dont les rivales ne pouvaient que rêver. Un six-en-ligne à arbre à cames en tête et une cylindrée de 3,8 litres n'avait peut-être rien de très spectaculaire, mais un châssis autoportant, quatre freins à disques, un pont arrière indépendant intégrant les disques de freins, ça l'était. Jamais personne avant cela n'avait osé proposer pour la route des technologies réservées au Mans. Et surtout pas pour un prix si serré. Pour le prix d'une Type E, on pouvait s'offrir certaines très belles Mercedes ou Porsche, mais aucune ne s'approchait des 265 ch. Seules les Ferrari et Aston Martin égalaient cette puissance, mais elles étaient au moins deux fois plus chères. Même le nom de la voiture avait de quoi mettre l'eau à la bouche. Elle ne s'appelait pas XK-quelque-chose, comme ses

devancières. Non, la Type E évoquait ostensiblement les Type C et D qui avaient écrit l'histoire des 24 Heures du Mans.

Il était par ailleurs très rare qu'un constructeur propose, comme Jaguar ici, deux variantes d'entrée de jeu: le coupé et le cabriolet. Alors que Lyons s'y entendait comme personne dans l'art délicat de la vente automobile, ce double lancement allait à l'encontre de tous les principes de bases du marketing de la première année de carrière. Et il était tout aussi étrange que le Roadster soit moins cher que le coupé. Et contrairement à presque toutes les autres icônes de l'automobile, dont les versions décapotables affichent des cotes actuelles sensiblement plus élevées que celles des coupés, la Type E a conservé cette différence jusqu'à nos jours. Il suffit de regarder une fois ce duo dans les yeux pour comprendre pourquoi le Coupé reste aujourd'hui si courtisé. Surtout dans le cas du superbe coupé Series 1,5, comme celui que vous voyez ici dans une robe Primerose Yellow.

■ Belle, sans compromis

Toute à son enthousiasme juvénile, la Type E prenait un malin plaisir à bousculer l'ordre établi. Celui de l'esthétique pure, par exemple. Ainsi ses proportions étaient complètement erronées, si l'on compare aux sportives classiques de cette période. Que le capot soit plus long que l'habitacle, passe encore. Mais le pare-brise est par contre bien trop droit, et ce renflement du capot est vraiment trop ostentatoire. Ensuite, le porte-à-faux avant est vraiment trop long, les sorties d'échappement jaillissent de manière ridicule sous la poupe arrondie et enfin, la posture de la Jaguar est gâchée par ces jantes à rayons bien trop repoussées vers l'intérieur. Tout bien pesé, le langage stylistique est presque caricatural. Au point que si l'on ignore tout de l'incroyable pedigree de Jaguar en course, on imagine mieux cette Type E dans les cases d'une aventure de Spirou que décrochant record après record dans les



maines de Graham Hill. Et pourtant... Tout comme l'art moderne et son langage angulaire peut toucher la sensibilité des amateurs, la Type E s'est finalement avérée assez raffinée pour avoir été couronnée partout comme la plus belle voiture de l'histoire.

Elle le doit certainement au fait que Malcolm Sayer n'avait laissé aucune place au compromis dans son dessin. En tant qu'ingénieur en aéronautique, il ne se souciait que peu de l'esthétique. Mais le résultat fut une aérodynamique parfaite et des prestations époustouflantes. Form Follows Function, la fonction induit la forme. Une recette qui a ensuite produit énormément de sportives d'une exceptionnelle beauté.





A quel point est-elle spéciale? Le fait qu'une version cabriolet ait une place au Musée d'Art Moderne de New York est déjà un honneur auquel peu de voitures peuvent prétendre. Mais le plus beau compliment jamais fait à la Type E est venu d'un Italien un peu rustre, terriblement exigeant, dont la prestigieuse entreprise a été ébranlée par cette nouvelle anglaise: un certain Enzo Ferrari. Lorsque la

Type E fut dévoilé, le Commendatore laissa échapper que c'était la plus belle voiture qu'il ait eu l'occasion de voir.

Des années plus tard, il s'avéra que Sayer n'était pas si expert que cela en aérodynamique. Lors d'un test en soufflerie, on constata que le CW de la Type E était loin d'être aussi impressionnant qu'on pouvait l'ima-



La présentation de la Type E à la presse mondiale a eu lieu au restaurant du Parc des Eaux Vives à Genève, le 15 mars 1961. Les photos proviennent de la fardes de presse du lancement. L'excitation des médias et les demandes de démonstration avaient atteint un tel degré que le fondateur de Jaguar, Sir William Lyons demanda à son pilote d'essai en chef, Norman Dewis, de faire le trajet de nuit de Coventry jusqu'en Suisse pour rapporter un exemplaire supplémentaire.

Le six cylindres en ligne qui animait la Type E avait valu à Jaguar cinq triomphes au Mans dans les années 50. La version de 3,8 litres de 1961 développait une puissance de 265 ch et un couple de 360 Nm. Capable d'une vitesse de pointe de 240 km/h, la Type E, comme sa devancière XK120 était la voiture de série la plus rapide du monde.

À son lancement, la Type E était tarifée à 2.256 GBP taxe à l'achat comprise et chaussée de l'incontournable monte de jantes à rayons métalliques en option, ce qui correspond actuellement à un prix d' environ € 45.500.

La carrosserie parfaitement proportionnée de la Type E était l'œuvre de Malcolm Sayer, un ingénieur en aéronautique de formation qui avait précédemment appliqué ses connaissances aérodynamiques pour façonner les voitures de courses Type C et Type D victorieuses au Mans.

La Type E est restée en production pendant 14 ans et s'est vendue à plus de 70.000 exemplaires, ce qui en fait la plus importante voiture de sport européenne de grande série.

giner. Une conclusion que l'on aurait pu en fait tirer bien plus tôt. Car malgré son moteur plus puissant, sa construction plus légère et ses lignes prometteuses, la Type E affichait une vitesse de pointe de 240 km/h. Ce qui est respectable, mais à peine supérieur à ce que revendiquait avant elle l'antique XK 150...

■ Triplement unique

Outre son corps sculptural, la Type E pouvait compter sur une foule de détails charmants pour séduire: son double échappement pointant vers l'arrière comme des mitrailleuses, ses butoirs de pare-choc arrière démesurés, sa porte de coffre à l'improbable ouverture latérale ou encore sa bouche béante semblant avaler l'asphalte. Sous le capot, c'est aussi une fête pour les yeux et pour tous les autres sens. Le six-en-ligne ressemble à une œuvre d'art en suspension dans son subframe, couronné par sa batterie de carbus qu'on pourrait comparer à un instrument à vent plus sophistiqué que la moyenne. Un instrument dont la machinerie produit un son profond à même de régaler l'oreille. Même le parfum de ce moteur est délicieux.

Bien que la Type E ait subi des modifications permanentes au cours de ses 14 ans de carrière, on peut difficilement parler d'améliorations. Clairement pas en termes d'esthétique, en tout cas. Les premières Type E, connues sous le nom de Series One, reconnaissables à leurs feux arrière très fins, leurs phares à carénage lisse et la quasi absence de chichis, restent les plus belles. Une grande partie du charme est perdu sur les Series Two, qui recevaient des blocs optiques arrière moins élégants et une plus grande prise d'air à l'avant qui garantissait un meilleur refroidissement. Les Series Three à moteur V12 n'ont jamais vraiment suscité l'enthousiasme. En partie parce qu'elle avait beaucoup perdu du (sale) caractère qu'on attendait d'une Type E, mais surtout parce que l'esthétique avait été trop com-



promise pour permettre à la voiture de recevoir ce gros et lourd bloc 12 cylindres. La 2+2 aux proportions étranges est indéniablement plus pratique, mais est vraiment trop bizarre pour séduire. Au final, l'évolution de la Type E confirme quelques vieux adages. Par exemple qu'il faut souffrir pour être belle, mais surtout qu'on ne change pas une équipe qui gagne.

■ Deux pour le prix d'une

La solution idéale est peut être une Series 1,5, comme celle mise à notre disposition par Noël De Block, de Classic Car Service à Deurne. Il lui manque certes les phares carénés et la superbe planche de bord en alu, mais elle se rattrape par ses meilleurs sièges, à dossier réglable. Ça semble être un détail, mais c'est un minimum dans une Type E relativement étriquée. Dès qu'on s'installe au volant, on réalise qu'une Type E n'est pas si étriquée qu'on le pense. On dispose en effet d'un espace généreux à l'arrière, bien que ceci soit vraiment une stricte 2 places. Heureusement, l'expérience de conduite est si enthousiasmante qu'on oublie vite tout le reste. Bien que la Type E n'ait jamais été aussi belle que sous sa première forme, elle a réellement profité du fait que Jaguar ait régulièrement mis la technique à jour. Non que le moteur 4.2 soit tellement mieux que le 3.8 qui le précéda, mais la rude boîte de vitesse «Moss»

qui était associée à ce premier était un cauchemar pour tout conducteur dépourvu de velléités de pilote de course. En comparaison, la boîte 4 qui équipe notre modèle d'essai est un modèle de délicatesse. Le levier est exactement là où on l'espère et se guide avec une perfection mécanique dans chacun des 4 rapports, tous parfaitement étagés. D'ailleurs, il n'est pas nécessaire de jouer intempestivement de ce levier, car le 4.2 dispose d'énormément de couple dès les plus bas régimes. La ligne de transmission est si parfaite que l'on peut réellement emmener la Type E au rythme qui correspond à l'humeur du jour, du bout de l'accélérateur. La voiture se laissera docilement aller en mode détendu si vous êtes d'humeur à flâner, mais sera capable en une seconde de faire le gros dos et de sortir les griffes si l'envie vous prend de passer à l'attaque. Le moteur partira alors à l'assaut du compte-tours avec appétit. Et sachez qu'il apprécie les hauts régimes, et encore plus les hautes vitesses. Les disques de freins des quatre roues sont bien dimensionnés pour permettre calmer la Jag toujours à temps et la façon dont les suspensions à double triangle posent la voiture sur l'asphalte inspire vraiment confiance. En fait, cette Jaguar est le genre d'auto qu'on comprend très vite, pour peu qu'elle soit en parfait état de marche. La plupart des automobiles



classiques s'apprécient d'autant mieux lorsqu'elles sont au sommet de leur forme, comprenez qu'elles ont subi une parfaite restauration. Mais dans le cas de la Type E et de sa nature sophistiquée, c'est doublement vrai. C'est lorsqu'elle est sagement posée sur ses roues, qu'elle enchaîne ses rapports avec facilité et que le moteur tourne comme une montre suisse que ses qualités sont magnifiées. Et c'est pourquoi les amateurs n'hésitent parfois pas à plonger plus généreusement la main dans la poche pour un exemplaire aussi parfait que le nôtre, plutôt que de se lancer dans l'aventure de la restauration, aventure dont on peut ne jamais voir la fin.

■ Populaire

Quelle fantastique automobile que celle-ci! Une icône comme on en connaît qu'une poignée, au mieux, par décennie. En fait, la Type E n'a, comme la Citroën DS ou certaines Porsche, qu'un seul problème: elle était en son temps si réussie et en donnait tant à son conducteur pour





son argent que sa carrière dura 14 ans, et que pas moins de 70.000 exemplaires furent produits. Cette «surabondance» aura de fait permis à Jaguar de s'assurer de florissantes affaires des années durant, mais aura en même temps jeté une ombre sur la glorieuse carrière de la Type E.

Il exista tant de Type E de toutes les couleurs, genres, tailles et poids que de nombreuses voitures, arrivées à l'automne de leur carrière, finirent dans les circuits commerciaux parallèles où elles ne reçurent pas l'attention techniques qu'elles méritaient. Et voilà comment la Type E gagna sa réputation de manque de fiabilité. Et surtout, c'est pour cela que la Type E a toujours été quelque peu sous-évaluée. C'est évidemment une bonne chose pour l'amateur moyen que tant de beauté soit aujourd'hui encore relativement accessible.

Et il est possible que si la Type E ne portait pas de blason Jaguar, ses cotes seraient revues à la hausse, à la juste valeur. Car rangez-la à côté d'une Aston de la même époque, ou d'une Ferrari, ou d'une Maserati, et vous comprendrez que, à une planche de bord un

peu disgracieuse près, il n'y a fondamentalement aucune raison pour que la Jag ne soit pas aussi chère – voire plus – que ces dernières. Et surtout un exemplaire si soigneusement restauré que le nôtre. Car une Type E est souvent plus puissante, plus belle et surtout plus gratifiante sur la route. Tout compte fait, une Type E est même meilleure que les Jaguar Type D ou XK-SS aux cotes astronomiques. Et pourtant, la Type E reste «défavorisée». Et c'est précisément pour cette même raison, parce qu'elle est victime de son succès, qu'elle ne remportera jamais le premier prix dans un concours d'élégance, ou qu'elle ne créera jamais d'émotion particulièrement vive lorsqu'elle sera inscrite sur la liste des participants d'un rallye d'ancêtres.



Lorsque l'enfant reçoit un nom...



*Texte: Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*

Aston Martin a ressorti du grenier poussiéreux de son propre passé le doux nom de Virage. Mais le nouvel enfant qui porte ce nom et son illustre aïeul n'ont que peu de choses en commun.

Jadis, lorsque le mariage de Charles et Diana était encore plein de promesses et que le Prince William n'était pas encore de ce monde, il n'y avait que deux modèles dans les showrooms Aston Martin. Aujourd'hui, il y en a près de dix et la toute fraîche Virage va devoir y faire sa place. Il y en a donc pour tous les goûts, bien qu'il risque d'être ardu pour celui qui n'est pas au faite des choses Aston de s'y retrouver. Selon le distributeur qui nous reçoit, la Virage se place parfaitement entre la DBS que certains trouvent un peu extrême, et la DB9 qui commence à accuser le poids des ans. Un peu comme la Vantage S comble le trou entre la V8 Vantage et la V12 Vantage, en somme.

■ Pile au milieu

Il est néanmoins indéniable qu'avec la dernière-née de sa prolifique famille, Aston ait considérablement dépoussiéré le nom Virage. Car malgré ce patronyme délicieusement Frenchy, la Virage des années '80 fut loin d'être un succès. Et cet échec retentissant se reflète encore de nos jours, puisque la Virage V8 est à peu près la seule Aston que l'on puisse aujourd'hui s'offrir pour

un budget relativement raisonnable. Pour le plaisir des yeux surtout car pour le reste, cette voiture traîne une réputation peu flatteuse en matière de qualité et de fiabilité.

Il faut dire qu'au quartier général d'Aston à Gaydon, on n'avait guère le choix. En effet, cette nouvelle auto n'est pas tout à fait assez nouvelle que pour s'appeler DB10. En tout cas pas autant que la Rapide. Malgré les efforts des ingénieurs et des designers pour donner à la Virage un caractère propre, même un enfant peut aisément déceler la filiation directe avec la DB9. Pour le nom DBR, son caractère est bien trop docile et n'importe quelle autre lettre à la suite du DB la placerait immanquablement dans l'ombre de l'ultra sportive DBS. Ce sera donc Virage. Et c'est une source de maux de tête pour un vendeur Aston que d'expliquer le positionnement exact au client potentiel. Mais au final, le nom est largement assez appétissant pour donner l'envie de s'installer au volant et aller dévorer quelques... virages. Selon le discours officiel, la Virage n'est pas une version plus ébouriffante de la DB9, mais plutôt une version adoucie, plus adaptée à la vie quotidienne, de la DBS.



■ La plus belle de la famille?

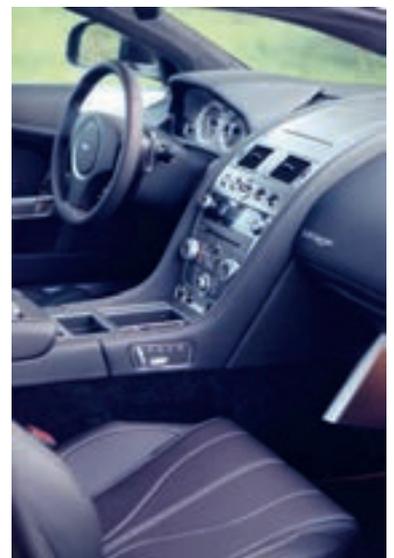
A peu près tout dans la voiture confirme qu'elle est en équilibre entre la DB9 et la DBS. Ses dimensions, ses portes remontant légèrement, son toit, sa porte de coffre et son pare-brise sont exactement comme sur la DB9. Et donc comme sur la DBS qui partage le même châssis. Le capot moteur, les ailes avant, les boucliers, les rétroviseurs et encore quelques autres éléments ont par contre été retouchés, histoire de donner à la Virage une allure qui n'appartient qu'à elle, et qui bien sûr s'intègre parfaitement aux traits familiaux. Puis comment ne pas rester en contemplation devant ce corps de mannequin aux proportions parfaites, et surtout devant ce visage typiquement Aston, qui émerveille la moitié du monde de la voiture de sport parce qu'il représente à la fois la puissance et l'élégance, au point de devenir un synonyme de bon goût?

Tout comme sur la DBS, la grille à lamelles horizontales souligne l'âme sportive. Et pour là encore donner une personnalité propre, on a greffé les phares à LED intégrés de la Rapide. La Virage présente un pare-chocs avant quelque peu plus svelte et des flancs avant redessinés qui courent avec encore plus d'élégance autour des roues. A l'arrière, ses hanches sont plus râblées que celle de la DB9, ce qui donne à la voiture l'air d'être encore mieux posée sur l'asphalte. A nouveau, une grande réussite esthétique donc, mais si le langage stylistique Aston n'est jamais plus à son avantage que sur les dimensions plus compactes de la famille Vantage. Cela dit, la Virage a quelque chose de sensiblement plus moderne que la DB9, et elle dégage aussi plus de classe que la (trop?) puissante DBS. Comme presque toujours chez Aston, la Virage est aussi disponible en cabriolet. La conduite insouciantes cheveux au vent est quelque chose qui va à merveille au caractère GT de la Virage. Mais la version Coupé est indiscutablement la plus belle.



■ Artisanat, maestria

A l'intérieur aussi, la Virage se promène entre le style connu de la maison et son cuir royal, et les touches plus sportives de fibre de carbone. Les amateurs de bois très sombre et d'atmosphère "ronce de noyer" d'un club pour Gentlemen devront aller voir chez Bentley. L'Aston, elle, a à cœur de montrer par tous les moyens qu'elle est fermement installée dans l'ère moderne. C'est pourquoi, par exemple, on trouve derrière ce volant compact, recouvert de cuir et qui tombe merveilleusement en main, deux énormes cadrans brillants et des inserts d'aluminium qui font de la voiture une sorte de très tendance Club Lounge roulant. La console centrale, large et typiquement Aston, regorge de boutons de commandes qui permettent de modifier les réglages de la voiture selon ses goûts, de se choisir une couleur d'ambiance ou de réveiller le V12 atmosphérique dans un grognement féroce. Tout cela s'effectue via l'Emotional Control Unit, cette clé un peu exubérante que l'on doit enfoncer dans son logement spécifique. Si un doute subsiste, les logos Virage joliment brodés sur la planche de bord et sur les sièges vous confirmeront que c'est bien dans une Virage que vous êtes assis. Comme la DB9, la Virage est une vraie 2+2, qui offre un espace confortable à l'avant, et une banquette arrière pour le moins symbolique. Une attention inutile au fond, car on ne





pourra même pas y installer un siège enfant. L'orientation sans compromis de la plus petite V8, qui est une stricte deux places, s'avère donc au final bien plus pratique. Enfin sous la porte de coffre, on trouve un espace pour les bagages qui à défaut d'être très généreux, est très accessible.

Lorsqu'on est à bord, on remarque qu'un constructeur comme Aston Martin doit faire face à une concurrence de plus en plus rude de la part de marques moins exclusives comme Audi, BMW ou Mercedes. Car chez ces trois grands noms aussi, on trouve des superbes GT de 450 ch et plus, mais à des tarifs bien plus concurrentiels et avec un équipement autrement plus généreux. Et c'est donc par un artisanat d'une pureté sans égale qu'un petit constructeur comme Aston compense le fait qu'il ait du mal à suivre le rythme dans cette guerre électronique où les armes s'appellent cruise control actif, airbag intelligent, affichage tête haute et tant d'autres encore. A défaut de gadgets fantastiques à la James Bond, une Aston séduit par une foule de jolis détails comme le stylo chromé intégré, les boutons de commande de la radio, de la climatisation et des sièges réalisés en véritable aluminium, ou encore par cette étonnante option qu'est le cendrier en argent massif. On peut encore citer les charmants pare-soleil en alcantara et bordure d'aluminium, bref autant de choses qui aident à oublier le fait que la finition d'une Aston n'est pas toujours à la hauteur, et que les matériaux utilisés pour un levier de clignoteur ou une commande de réglage des rétroviseurs peuvent avoir quelque chose de décevant.

■ Une touche de plus. Ou de moins

C'est une fois au volant que l'on comprend vraiment comment aborder cette Virage. On ressent en une seconde qu'elle réagit avec plus de promptitude, qu'elle est plus fermement plantée sur ses roues et qu'elle est sensiblement mieux suspendue qu'une DB9. Ou encore qu'elle est plus décontractée lors des coups de gaz, qu'elle vit une

existence plus confortable ou que ses suspensions sont un peu plus libres que celles d'une DBS. Tout dépend depuis où on regarde.

Avec les 497 ch de son V12 6.0 atmosphérique – le même bloc qui assure le spectacle dans la DB9 et la DBS – elle se situe précisément, à une décimale près, entre les 470 ch de la DB9 et les 520 de la DBS. Comme sur cette dernière, le couple cède 30 Nm par rapport à la DB9 aux réglages plus placides. Cela illustre bien les ambitions un peu plus sportives de la Virage, d'autant que les valeurs maximales sont atteintes aux régimes conséquents de 6.500 tours pour la puissance et 5.750 tours pour le couple. C'est donc toujours à haut régime qu'il faut emmener ce bloc si on veut en déguster toutes les saveurs. Et heureusement, ce moteur se lance avec appétit vers la zone rouge pour vous donner des frissons dans le dos, rien que par sa sonorité rageuse. C'est surtout en mode Sport qu'il gratifie le conducteur de ses hurlements graves et profonds. Mais si on désire plutôt rouler calmement, la voiture l'accepte sans drame. Dès 1.500 tours, 85% du couple est disponible et même à cette allure, le V12 est plus mélodieux que les Trois Ténors. La boîte automatique six rapports à palettes au volant est une autre preuve que la Virage se veut plus douce que la DBS. Bien que son fonctionnement soit sans reproche, elle n'affiche jamais la réactivité explosive d'une boîte mécanique robotisée. Et contrairement à la DBS, la Virage n'est pas disponible avec boîte manuelle.

■ Plaisir de conduire

L'habillage cossu de l'intérieur nous dit déjà que la Virage n'a absolument rien de la voiture de course dépouillée à l'essentiel. Et sur la route aussi, on prend rapidement note du fait qu'elle n'est pas une bête de circuit pure et dure. Même si elle est capable de performances diaboliques, la Virage est avant tout une GT civilisée qui vous invite à égrener les kilomètres sur le réseau secondaire. Mais elle est vraiment rapide. En 4,6 secondes, on

file du point d'arrêt à 100 km/h et ce n'est que vers 299 km/h que son corps profilé perd son combat contre le vent. Le fait qu'elle ne tente même pas de franchir la barrière symbolique des 300 km/h est une preuve de plus qu'elle a préféré placer ses priorités ailleurs, que ce qu'elle veut avant tout, c'est offrir l'infini plaisir de faire la route avec elle. Le V12 étant repoussé au plus proche du tablier moteur et la boîte étant placée tout contre le pont arrière, la Virage affiche une répartition des masses quasi idéale et donc un équilibre superbe. Le train avant n'est peut-être pas aussi affûté qu'un bistouri, mais on sent tout même que la Virage est une voiture pleine de vie. Tout comme sur la DBS, on profite ici des amortisseurs pilotés qui proposent des réglages confortables ou sportifs, tandis que l'électronique choisira elle-même en fonction du style de conduite parmi cinq configurations différentes. Mais il y a tout de même une différence de taille. La DBS suppose d'entrée que le conducteur veut faire claquer le fouet, et l'électronique choisi donc par défaut le réglage le plus dur pour ne l'adoucir que si on le lui demande clairement. La Virage au contraire se montre d'entrée plus douce et ne durcit son amortissement que si le conducteur se montre ostensiblement agressif sur la pédale des gaz. Et si on presse le bouton Sport, le papillon des gaz se place en mode guerrier, l'échappement module de quelques octaves supplémentaires et la boîte se montre plus prompte à passer les rapports. Les freins carbone montés en série sont quant à eux excellent partout et tout le temps, et s'avèrent plutôt facile à doser.

Tout bien pesé, la Virage fait honneur à son nom. C'est une voiture de sport très joliment équilibrée qui affiche énormément de grip est enchaîne harmonieusement les courbes. Mais elle est aussi un peu trop lourde, est parfois un peu vague dans sa façon de communiquer avec le conducteur et son nez est parfois un peu trop léger que pour se permettre de rouler partout en lui lâchant la bride. Si c'est ce qu'on cherche, on trouvera la partenaire idéale dans la famille Aston: la DBS.



■ Nouveau modèle ou facelift?

Ce serait aller un peu vite en besogne que de conclure que la Virage est au fond une version adoucie de la DBS. Car elle s'adresse plutôt aux amateurs d'Aston qui trouveraient la DB9 un peu trop placide et la DBS trop dure et explicite. Ou simplement trop chère.

En même temps, le constructeur se montre très rusé en proposant cette Virage. Car ceci n'est clairement pas une nouvelle voiture mais bien une nouvelle variation sur le thème de la DB9, comme le sont les Bentley GT Speed et Supersports sur celui de la Continental GT. La Virage arrivant quelques sept ans après le lancement de la DB9, on pourrait même la voir comme un facelift. Si ce n'est que la Virage est facturée 20.000€ de plus que la DB9 sur laquelle elle est basée. Et pourtant, il serait temps que la DB9 quitte le catalogue. Car malgré son prix conséquent, la Virage est l'Aston Martin à moteur V12 que vous désirez vraiment posséder. En tout cas si vous cherchez une belle GT pour deux personnes, capable de vous charmer à chaque instant sans jamais afficher un caractère fatiguant.

WAFT 2:

Un peu plus de la même chose?

Au début de l'an dernier parut l'ouvrage WAFT, écrit par Bart Lenaerts et illustré par les photos de Lies De Mol. Le livre est décrit par les auteurs comme un bouquin sur les voitures, mais plus encore sur les gens. L'accent n'est en effet pas tant mis sur la technique ou les prestations que sur l'automobile en tant que part de notre culture et sur les gens qui gravitent autour d'elle. L'ouvrage a enthousiasmé nombre de passionnés, notamment par le style inimitable de Bart, qui signe régulièrement quelques articles pour *Historicar*. Mais WAFT doit sûrement une grande part de son succès aux magnifiques images de Lies, qui sont bien plus que des clichés de voitures, de personnages ou des deux ensemble, mais qui racontent à elles-seules une histoire à qui prend le temps de les contempler.

Ce à quoi nous nous attendions est aujourd'hui une réalité: WAFT 2 existe. Un peu plus de la même chose? Oui, serions-nous tentés de dire, mais en mieux. Le livre rédigé en anglais est un voyage passionnant de 23 chapitres. Chaque chapitre est une histoire en soi, à propos d'une automobile ou d'un personnage de l'histoire automobile. Pas de simples faits énumérés, mais plutôt de savoureux récits souvent amusants. Les auteurs font par exemple revêtir au designer Luc Donkerwolke un costume de toréador sur la plage de Barcelone, yodlent à bord de la BMW Vision Concept à Bad Tölz, capitale de la culotte de cuir, participent au rallye Mille Miglia en guise de voyage de noces pour terminer en mangeant un panino avec le double Champion du Monde de F1 Mika Häkkinen. Et ainsi de suite...



Les titres des chapitres sont déjà des invitations à une immersion dans l'histoire, et font référence à de célèbres films ou séries télévisées: *On Her Majesty's Secret Service*, *Raging Bull*, *All Creatures Great and Small*, *Gone With The Wind*... A vous de trouver le lien.

WAFT 2 est éditée en série limitée et numérotée de 1.000 exemplaires. Chacun présente une couverture peinte de la vraie teinte d'une voiture historique: BMW Vision Concept, Renault DéZir Concept, Bentley GTC Supersport, Touring

Superleggera Tornante Concept,

McLaren MP4 12c, Lamborghini Aventador et Aston Martin. Ces couvertures ont été réalisées à la main dans la cabine de peinture de la Carrosserie Cryns. A l'arrière du livre, on retrouve une image de la voiture ayant «prêté» sa teinte à la couverture. Enfin un petit film est associé à l'un des récits – une chanteuse d'opéra extrayant de sa gorge un V12 – et figure sur le DVD que l'on trouve à la fin de l'ouvrage.

Le livre est imprimé sur un papier luxueux, pèse 2,5 kg, compte 256 pages, mesure 29 x 29 cm et n'est vendu (80€ + frais d'envoi) que via le site www.waft.be. Toutes les informations sont par ailleurs disponibles sur ce même site et le livre peut y être feuilleté virtuellement.

Pleasure has no price...



Give your engine
the best lead
substitute.

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



TOTAL



Idée reçue : cette image ne convient absolument pas à une publicité pour le Private Banking.

« Ah ça non, on ne verra jamais de riches devant une friterie. Ils ne fréquentent que les restos 3 étoiles pour y manger des menus 5 services ! » Chez KBC, nous sommes convaincus du contraire. Comme nous sommes convaincus que le Private Banking doit se faire sans idées reçues sur les besoins des personnes qui disposent d'un patrimoine important. Chaque réussite a sa propre histoire. Voilà pourquoi nos spécialistes se mettent toujours à l'écoute de leurs clients, histoire de pouvoir offrir au plus vite une approche différenciée et vraiment adaptée à chacun. Car chez KBC, nous gérons toujours un patrimoine avec le même esprit d'entreprise que celui qui l'a construit.

Le Private Banking est réservé aux patrimoines d'au moins un million d'euros. Plus d'infos sur www.kbc.be/privatebanking_fr

KBC. Nous parlons la même langue.



**Private
Banking**