

FSA HISTORICAR

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



Marreyt Classics

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



Bugatti Type 40 Gangloff Cabriolet
" barnfind" - 1927



Lancia Aprilia Pininfarina Convertible
1947 - Styling exercise, only 1 produced



Ferrari 250 GT Pininfarina Cabriolet
1960



Jaguar E-type 3,8 SI coupé
1961

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

Tel : 02 582 59 28
Mobile: +32 (0)475 267 865



Twin Cam

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



Bugatti Type 57 Stelvio ex-Paris
Motor Show - 1936



Lancia Aurelia B24 S
1958



Maserati 3500 Vignale Spider
1960



Aston Martin DB5 Coupé
1964

La connaissance et l'expérience
pour amener nos voitures de rêves
au top niveau et les y maintenir.

Tel : 02 582 37 95
Fax : 02 581 00 44

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 Iitterbeek

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Chaussée de Boitsfort 15/85 - 1050 Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

Jacques Deneef - Christian Durieux -
Paul E. Frère - Eric Jansen -
Xander Van Hoorick - Bart Lenaerts -
Lies De Mol - Laurent Zilly

Mise en page:

Olivier Godart, Reflex Blue

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 Iitterbeek
TVA: BE0414-830-002

Esprit Pionnier



Nous n'allons pas à nouveau parler ici de l'avenir de la voiture électrique, même si le sujet de cette petite histoire est un bout de chemin avec l'un de ces engins à quatre roues qui font dzzzzz. Non, nous allons parler du sentiment d'être un pionnier, ressenti durant quelques courts trajets parcourus en Renault Twizy.

Et ce sentiment du pionnier n'est pas celui de conduire «une voiture du futur». Quiconque a déjà roulé à bord d'une des premières automobiles ou en a vu une passer de près sait que les premiers conducteurs devaient se contenter de très peu. Le confort était à peine présent, l'équipement était des plus rudimentaires, l'instrumentation était sommaire ou inexistante et au volant, on était exposé aux éléments. Voilà ce sentiment des origines ressenti avec le Twizy. Pas de chauffage, mais en faut-il vraiment un? A un pare-brise et un toit près, on est comme nu. On dispose d'un petit compteur de vitesse et d'un indicateur de charge de batterie, d'un petit levier pour les clignoteurs et c'est à peu près tout. Ah oui: et comme beaucoup des premières automobiles, le Twizy est très petit.

Les sièges, faits de plastiques et installés l'un derrière l'autre (comme dans une Bedelia) offrent un bon maintien, peuvent résister à toutes les conditions météo et ne proposent donc qu'un très fin coussin. L'amortissement de la voiture est lui aussi très symbolique, les trajets étaient donc placés sous le signe de la dureté. S'installer à l'arrière requiert une certaine souplesse et les dames n'y gagneront pas en élégance, assises qu'elles seront jambes écartées de chaque côté du conducteur. Minijupes vivement déconseillées!

Il y avait un problème avec le frein à main. A notre première arrêt, nous l'avons tiré mais plus moyen ensuite de le desserrer. Nous y avons réussi par un tour de passe-passe, mais il n'était ensuite plus question de l'utiliser. La solution fut un bloc de bois. Un bloc que nous pouvions caler sous une roue ou retirer sans même devoir sortir de l'engin. Et il y avait largement assez de place à côté du siège conducteur pour emmener ce bloc partout. Oui, ce petit morceau de bois a joué un rôle non négligeable dans le sentiment de revenir au temps des pionniers. Car saviez-vous que les premières voitures se contentaient d'une perche de fer ou de bois, calée entre sol et voiture en guise de frein à main?

Pour le reste, les freins (sur les quatre roues!) livrent d'excellentes performances et c'est heureux, car ce petit engin peut atteindre 80 km/h. En toute sécurité! La direction (pas un guidon mais un vrai volant) est formidable et la tenue de route est vraiment bonne. Les flancs ouverts donnent un délicieux sentiment de liberté. Et c'est franchement agréable sur les petites routes. Ça l'était moins dans le trafic quotidien. On se sent sans protection, notamment contre les regards des curieux.

Mais dans une station balnéaire mondaine, le Twizy est parfaitement à sa place en alternative aux voitures de golf.

Il est d'ailleurs plus rapide et se comporte mieux sur la route.

En 2012, Renault a réussi à en écouler plus de 500 en Belgique.

C'est donc clairement la voiture électrique la plus vendue, si toutefois il existait un classement par modèle.

Mais la question reste: est-ce que ceci est vraiment une auto?

Leo Van Hoorick



SUR LA LANCÉE DES SUCCÈS TOUJOURS GRANDISSANTS DE 2002, 2005, 2008 ET 2011

V^{ème} Commémoration
3-6 juillet 2014

Circuit des Ardennes



BASTOGNE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Volkswagen D'Ieteren
Finance



Pulaetco Dewaay
PRIVATE BANKERS



l'avenir

Le Monde
Automobile
AutoGids

Pour info : www.circuit-ardennes.be

Sommaire

6-8	De Dion-Bouton
10-18	Joska Bourgeois “Madame Jaguar”
20-24	Duxford, musée volant
26-30	Jaguar XKR-S - Accrocheuse
32-36	Mercedes SSK - Le corbeau blanc
37-38	Pour les bibliophiles

Liste des annonceurs

2	<i>Marreyt Classics</i>
4	<i>Circuit des Ardennes 2014</i>
9	<i>Mercedes-Benz</i>
19	<i>Total</i>
25	<i>Epoca Ricambi / Geert Soomers</i>
31	<i>Le Grand Livre de l'Automobile Belge</i>
39	<i>Jaguar</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

• <i>Interclassics/Topmobiel MECC Maastricht</i>	<i>11-13/01/2013</i>
• <i>Rétromobile, Porte de Versailles, Paris</i>	<i>06-10/02/2013</i>
• <i>Antwerp Classic Salon</i>	<i>01-03/03/2013</i>
• <i>1st Clubnight FBVA, Autoworld</i>	<i>16/03/2013</i>
• <i>Techno Classica Essen (D)</i>	<i>10-14/04/2013</i>
• <i>Meeting National FBVA Zolder</i>	<i>19/05/2013</i>
• <i>Coppa Classic, Oostmalle</i>	<i>9/06/2013</i>
• <i>Spa Italia</i>	<i>22-23/06/2013</i>



Notre couverture:

Notre Roi, jadis Prince Albert, visite en 1976 le stand Jaguar en compagnie du ministre Jos Chabert. Ils sont accueillis par Jacques Mounier et Joska Bourgeois. Dans ce numéro la suite de son histoire.



De Dion-Bouton, un lien franco-belge

Qui sait que le Marquis de Dion était d'origine belge ? Les journées du Patrimoine belge de septembre dernier ont mis en lumière ce fait peu connu. Les autorités de Dion le Val (Brabant Wallon) ont célébré ce point d'histoire en invitant Monsieur René Ville, Président du Club et grand historien de la marque Dion Bouton, à évoquer ce lien franco-belge. En voici quelques faits marquants de son exposé.

Jacques Deneef

La famille du Marquis est originaire du village Dion. En 1210, le Duc de Brabant participa à la IVe Croisade et sans connaître beaucoup de détails sur cette période, il semble que ce fut à cette occasion qu'un de Dion fut fait Chevalier. On retrouve une partie de sa descendance en France, dans la région de St Omer, où ils sont d'importants propriétaires et notamment d'un château à Wandonne.

Notre Comte, plus tard Marquis, de

Dion naît à Nantes en 1856. Ses parents l'envoient poursuivre des études de langue à Munich, notamment dans une Ecole Technique car il a un goût prononcé pour la mécanique.

L'origine de l'entreprise de Dion, c'est la rencontre du Marquis avec deux artisans : Charles Trépardoux et son beau-frère Georges Bouton. Ceci est liée à un achat de cotillons pour l'organisation d'un bal et chez un four-



Château de Wandonne (Pas-de-Calais), vu du Parc

E. Landouzy, photog., Denain

Le Château de Wandonne

nisseur qui exposait un modèle réduit de véhicule à vapeur. En connaisseur, le futur marquis admire la qualité du travail. Il demande à connaître l'artisan qui avait réalisé ce petit chef d'œuvre. On le mit en relation avec les deux auteurs Charles Trépardoux et son beau-frère Georges Bouton. Trépardoux est en effet Ingénieur des Arts et Métiers et spécialiste de la vapeur.

Il les a convaincu tous les deux de passer du modèle réduit à la grandeur nature. Il les embaucha et, pendant un certain nombre d'années, l'entreprise fabriqua des machines à vapeur.

Préoccupé par les risques financiers pris par son fils, le père du Marquis l'incite à créer une entreprise à caractère commercial. Ce sera la 'De Dion, Bouton et Trépardoux' avant de devenir 'De Dion-Bouton' après le départ de Trépardoux. Elle devient une manufacture majeure et, au début du 20e siècle, elle est le premier producteur d'automobiles au monde !

En 1894, un grand événement survient dans la vie du comte Jules-Albert : la course Paris-Rouen. Engagé avec Georges Bouton, il arrive premier. Mais l'organisateur les déclassa, au profit de deux gloires industrielles montantes, Panhard & Levassor et Peugeot. Le comte n'apprécia que modérément et décida d'organiser lui-même un autre événement en 1895. Ce fut le Paris-Bordeaux-Paris où s'illustra Emile Levassor, qui fit le parcours, tout seul, en 48 heures, au volant de sa voiture, accompagné par un mécanicien qui lui chantait des chansons pour éviter qu'il ne s'endorme...

Si Dion Bouton débute dans la vapeur, c'est son fameux « monocylindre » le MONO qui en fit une entreprise universelle. Ce moteur « tenait le coup » à 1.500-1.800 tours, alors que la concurrence ne tournait que trois fois moins vite.

Voitures, tricycles, motos, bateaux. De Dion-Bouton passe ensuite aux 2 et 4



Un flamboyant sportif : le Marquis de Dion

cylindres, et même pour l'aviation au V8 (technique à laquelle il convertira les américains). On trouve ce moteur partout dans le monde.

Très éclectique, de Dion s'intéresse à tout ce qui touche à la locomotion et au déplacement : (vélo, chemin de fer, avion) et crée le Salon de l'auto de Paris, le Tour de France cycliste et L'Auto, le journal qui deviendra L'Equipe. Il conçoit aussi des cartes routières et des panneaux de signalisation, et même un guide touristique qu'il revend à ... Michelin.

On doit aussi à Albert de Dion les Salons de l'Auto. Les automobiles avaient été acceptées dans les premières foires-expositions du Cycle, mais on leur réservait des emplacements peu favorables. Administrateur de l'Automobile Club de France, il s'en offensa et convainquit ses amis de la nécessité d'avoir une organisation bien à soi. On s'installa d'abord dans les jardins des Tuileries, puis dans le tout nouveau Palais qui venait d'être construit au bas des Champs Elysées. La gestion fut assurée pendant une quinzaine d'années par l'ACF.

Le marquis de Dion eut de nom-



Le grand Marquis de Dion et son petit associé Bouton

*Le Marquis et
son chauffeur africain :
Zélélé*



officielles de l'Etat français.... Si la firme de Dion est intervenue pour la République, ce fut pour des raisons de guerre, notamment en 1914, lorsque le marquis, très patriote, mit son usine à la disposition du ministère de la Guerre. Il était très lié au Général Foch et l'on dit que ce fut dans ses bureaux de la place de la Concorde à l'ACF que fut décidée l'opération des Taxis de la Marne (il faut préciser que le marquis de Dion avait lui aussi une compagnie de taxis-autos).

Les dernières automobiles de Dion furent fabriquées en 1933. Il en avait été construit 300.000.

Le Marquis mourut en 1946.

L'usine, renflouée financièrement en plusieurs circonstances lors de la crise monétaire, arrête définitivement de produire sous son nom vers 1980. Un des derniers véhicules à sortir de l'usine fût un camion pompier.

L'Amicale de Dion-Bouton rassemble inlassablement des archives (dispersées lors des rachats de l'usine) et des amateurs de la marque. C'est ainsi que grâce à son Président, René Ville, nous avons pu disposer de la matière première de cette riche histoire française, néanmoins... un peu belge.



*Camion produit en 1914-1918
pour les armées belge et française*

breuses relations, dont celle du duc de Morny, fils du demi-frère de Napoléon III, créateur de la station de Deauville. Cette relation marqua sa personnalité car, pendant toute sa vie, le marquis eut des convictions Bonapartistes, ce qui entraîna en tout temps l'absence de commandes

*Typique De Dion-Bouton
des années 1900*





Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

Salon de Bruxelles 1976 :
Joska Bourgeois et son
directeur Jacques Mounier
accueillent Le Prince Albert
en compagnie du Ministre
des communications,
Jos Chabert.



L'exception confirme la règle. Ce dicton vaut certainement aussi parlant des femmes qui s'imposent, voire dominant dans ce monde d'homme qu'est et reste le petit monde de l'automobile. L'une de ces femmes qui eut rarement l'honneur d'apparaître dans les media fût Joska Bourgeois, disparue en 1994. Une Dame qui, dans le dur monde des affaires de l'après-guerre parvient à faire connaître Jaguar. Durant les Golden Sixties, elle connut un autre succès en lançant la marque Toyota sur le marché belge. A peine 50 ans plus tard, Toyota appartient au haut du panier automobile.

par Paul E. Frère

Personnages automobiles: Joska Bourgeois
Deuxième partie

Madame Jaguar

■ DKW et AutoUnion

A la fin des années 50, une nouvelle période débuta. Jusque-là, Madame Jaguar dirigeait une affaire dans laquelle le contact personnel avec le client était très important. Car malgré la position assez dominante de Jaguar dans le segment des voitures de luxe, les chiffres restaient relativement modestes. Cela allait lentement changer avec l'arrivée de la «petite» Jaguar, la 2.4.

Joska ne pouvait plus mener seule ses affaires et décida de nommer un directeur.

Roger Van Auwegem ne se souvient que trop bien de la conversation: «Je suis arrivé à Cantersteen en décembre 1956 avec des plaques sous le bras et un porte-documents contenant un chèque. A cette époque, les concessionnaires venaient en personne prendre possession des voitures et rentraient chez eux au volant de ces automobiles flambant neuves. Pas de remorques et encore moins de camions. Joska m'a appelé dans son

bureau. «Roger, m'a-t-elle dit dans un soupir, ça devient vraiment trop pour moi. J'ai engagé un directeur. Dorénavant c'est avec lui que tu traiteras.» J'ai été présenté à un homme corpulent installé dans un bureau richement meublé, avec de gros fauteuils de cuir. Au mur, il y avait une carte de Belgique constellée de petits drapeaux. Apparemment, c'était les adresses où avaient été vendues des Jaguar au cours de l'année. L'homme commença par me féliciter pour les résultats, puisque nous avons vendu 21 voitures! Ensuite il m'a annoncé que l'objectif pour l'année '57 était de dix voitures de plus. Et c'est avec une grande diplomatie que je lui ai expliqué ce qu'était le monde de la voiture de luxe, et que ce n'était plus si facile qu'avant de les vendre. La situation économique était complètement différente. Et la concurrence était féroce. Le nouveau directeur a alors trouvé la solution: mettre fin à notre collaboration. Avant de quitter Cantersteen, je suis retourné voir Joska mais elle m'a répondu qu'elle avait transféré cette responsabilité à son directeur et qu'elle ne pouvait pas intervenir.»

Avec l'arrivée des modèles compacts 2.4 et 3.4, les ventes décollèrent en effet pour passer de 173 en 1956 à 246 en 1958. La meilleure année fut 1960, avec 325 Jaguar livrées. Après cela, la situation allait se stabiliser quelques années durant avec des chiffres oscillant entre 250 et 300.

A la fin de l'année 1960, Jaguar Ltd. racheta l'autre marque installée à Coventry, Daimler. En effet, le succès de la Mk II était tel que William Lyons cherchait à accroître sa capacité de production. Dans la foulée, Belgian Motor Company devint également importateur de Daimler mais durant les premières années, les ventes pouvaient être comptées sur les doigts d'une seule main.

La présentation de la Type E au Salon de Genève de 1961 allait être riche de sens pour Jacques de Clippel. «J'ai rencontré Joska à côté du magnifique Coupé, la plus belle voiture que j'avais jamais vue. Je me souviens avoir eu les larmes aux yeux lorsque l'Union Jack qui la cachait a été retiré. Joska était accompagnée d'un homme portant une longue veste de cuir noir qui me rappelait les services secrets de la Seconde Guerre Mondiale. Elle me la présenta Jacques Mounier, son directeur. Je lui ai répondu étonné que je venais de rencontrer son directeur, M. Galler, à Bruxelles. Elle a ri et m'a répondu que dans ce cas, elle avait deux directeurs. Quelques semaines plus tard, Galler avait disparu de Cantersteen. Jacques Mounier avait un diplôme d'ingénieur commercial de l'U.L.B. et s'était forgé une expérience de l'automobile chez Renault. Il est resté son bras droit jusqu'à ce qu'elle cède son entreprise. Après quoi il a fait sa carrière dans le groupe InchCape.

A l'été 1961, Joska compta un nouveau client très exclusif. Le Roi Léopold III, grand amateur d'automobile, venait d'échanger sa Porsche pour une Mk II 3.8 verte. Jacques de Clippel se souvient d'une anecdote concernant son plus jeune fils, Alexandre: «L'une des premières Type

E livrées par Jaguar en 1961 avait été prêtée par Joska au Prince Alexandre. Tout le monde était fou de cette nouvelle voiture de sport, alors pourquoi pas le Prince? La voiture avait peut-être une semaine quand le Prince l'a mise sur le toit dans le centre de Bruxelles. Evidemment cette histoire a été bien cachée. Je crois même que cette voiture n'a jamais été immatriculée parce que c'était un modèle de test de Cantersteen».

Le volume de voitures importées changea du tout au tout lorsque la Belgian Motor Company se mit à importer les Auto-Union et les DKW. Ces deux marques étaient passées



aux mains de Mercedes-Benz au printemps 1958. L'importation en Belgique était répartie entre quatre grands distributeurs, responsables d'une ou plusieurs provinces. Joska gérait les provinces de Brabant, de Hainaut et de Namur. C'est surtout la région de Bruxelles qui était intéressante, car elle offrait par ailleurs la possibilité de profiter chaque année de l'exposition médiatique du Salon de Bruxelles.

Quand à la fin de 1964 il se trouva une majorité d'actionnaires désireux de vendre Auto-Union à Volkswagen, Joska Bourgeois eut des sueurs

L'importation des marques DKW et Audi signifiait pour madame Bourgeois un marché totalement nouveau. Mais il y avait des similitudes avec Jaguar, comme les nombreux succès sportifs. On voit ici la DKW du père Holvoet en 1960.



La maison de la rue Linthout où l'aventure Toyota débute. C'est dans cette maison que le magasin des pièces de rechange se trouvait .

froides. Tôt ou tard, le constructeur de Wolfsburg allait transférer l'importation vers Pierre D'Ieteren. Mais finalement, il a fallu attendre 1974 avant que D'Ieteren décroche un accord pour l'importation d'Audi. Entretemps, ce fut bien la Belgian Motor Company qui avait pu récolter les fruits du lancement de la très populaire Audi F103. C'était la première Audi d'après-guerre. Pour mettre en évidence le passage des mécaniques deux temps aux mécaniques quatre temps, il fut choisi de faire disparaître le nom DKW au profit d'Audi. Le nouveau moteur était une évolution des technologies Mercedes. Le projet faisait partie d'un deal avec Volkswagen. Plus tard

suivirent les Audi 100 et 80. Tout cela signifiait un nouveau départ pour Audi, et les chiffres de croissance allaient être spectaculaires. Pour la Belgian Motor Company, cette expérience avec DKW et Auto-Union représentait un premier pas vers l'expansion. Non seulement les chiffres avaient été multipliés par dix, mais surtout on s'adressait à une tout autre clientèle.

Sur le plan personnel, Joska Bourgeois aimait d'une part être entourée, mais d'autre part traversait souvent la vie seule. Son cercle familial était très restreint et elle-même n'était pas du genre à fonder une gentille petite famille. Pourtant, elle se maria une fois. L'heureux élu fut George Buytendijck, le N°1 de Good Year en Belgique. Ca ne dura guère. Dan Vanden Berghe, jadis PR et chef du Marketing de Jaguar Belgique, a débuté sa carrière chez Good Year en 1964 et se souvient parfaitement que le mariage était déjà fini à cette époque. George était un fêtard bien connu de la nuit bruxelloise et même si Joska n'était souvent pas en reste, elle restait avant tout une femme d'affaire rigoureuse. Après quelques mois, le couple ne se croisait plus que le matin dans les escaliers. Joska déclara un jour avec humour que son mariage avait au moins servi à lui obtenir les pneus Good Year un peu moins cher. Car en effet,

En 1969 le QG fut transféré vers un complexe important avenue Culligan à Diegem. Par après, ce complexe serait agrandi à plusieurs reprises. À partir de 1976, l'entretien des Jaguar se faisait dans ces installations.



les Jaguar belges ne recevaient pas des pneus Dunlop, tout comme les phares étaient des Marchal et non des Lukas. Ivan Mahy, qui fut avec son père Ghislain concessionnaire Jaguar quelques années durant à Gand, se souvient que pour le montage d'amortisseurs différents, il fallait souder une plaque supplémentaire. Malgré ce supplément d'heures de travail, Madame Jaguar trouvait plus rentable de modifier les Jaguar belges. Nombre de ces pièces étaient livrées à la Belgian Motor Company par Agima. Ainsi Madame Bourgeois encaissait-elle deux fois.

■ Rencontre avec Toyota

C'est à cette période, en plein début des Golden Sixties et sur un bateau de croisière, que Madame Jaguar rentra en contact avec M. Toyoda, l'un des hommes-clé de la marque japonaise Toyota. Cette rencontre fut une véritable révolution dans la vie de Joska Bourgeois. En effet, la marque encore jeune essayait de poser le pied en Europe.

En Belgique, c'est Nippon-Auto, entreprise basée à Diest, qui se charge de la première offensive asiatique à l'automne 1962. En 1963, on vendit quelques modèles PMC mais ce ne fut jamais un grand succès. Peu après, Hino tenta à son tour sa chance mais ce fut un nouveau coup dans l'eau.

Honda aussi pointa ses flèches dans notre direction, mais avec une stratégie différente puisqu'ils lancèrent d'abord sur notre marché des motos et des scooters. Comment s'établirent les premiers contacts entre Joska et le Japon, on l'ignore. On sait par contre qu'il y eut des contacts avec Datsun.



Cette photo date de la présentation aux distributeurs du Type E modifié. C'était en 1971. On reconnaît naturellement madame Bourgeois, mais aussi Jacques De Clippel, Ivan et Ghislain Mahy et Jacques Mounier. L'homme à la moustache est le distributeur brugeois, Walter Van Belleghem.

Des contacts qui évoluèrent en discussions sérieuses, mais les négociations s'éternisèrent des années durant. Joska sentait qu'elle n'était pas la seule sur l'affaire. Quelque chose ne l'inspirait pas et comme si souvent, son instinct des affaires ne l'avait pas trompée.

Mais sa rencontre avec Toyoda motiva



L'aspect sportif n'a pas été oublié. Les frères Claude et Dominique Holvoet suivaient les traces de leur père. En 1972 Toyota envoyait une équipe d'assistance complète pour épauler la Célica lors du Tour de France Auto.

Joska à changer son fusil d'épaule et les discussions avec Toyota débütèrent. Bourgeois parvint à un accord et le 5 janvier 1966, l'International Motor Company, ou IMC, était fondée. Et là encore c'est un petit tremblement de terre. Car dans la culture japonaise, il n'était pas envisageable que des hommes fassent des affaires avec des femmes. Puis il y avait le contraste physique d'une Madame Bourgeois volontiers théâtrale, grande, blonde-platine, perchée sur

plus tard, l'homme est venu avec des petits folders plein de signes japonais et quelques photos pour me présenter la marque Toyota. Je lui ai répondu que ces boîtes de conserve ne m'intéressaient pas et que je ne distribuais que des produits qui me procuraient un bon feeling. Il a été un peu froissé puis il a insisté pour que je reconsidère ma position. Quand il a quitté mon bureau, je lui ai demandé de me laisser un folder pour que je repense à sa proposition à tête reposée. La réponse fut négative. Il n'y avait en fait que deux folders en circulation. C'était la seule documentation dont il disposait et il avait reçu l'instruction de la conserver. L'autre exemplaire était soigneusement rangé dans le sac de Mme Bourgeois. Quelques jours plus tard, j'ai reçu un appel de Jacques Mounier qui a à son tour essayé de me convaincre. Et comme je ne changeais pas d'avis, c'est Joska Bourgeois elle-même qui m'a téléphoné mais là encore, j'ai campé sur mes positions.»



Lors du Salon de Bruxelles en 1976, Jacques Mounier présentait en compagnie de Joska Bourgeois la Corolla Liftback au Prince Albert. En moins de dix ans, Toyota était devenu « incontournable ».

ses hauts talons, en négociation avec une délégation de petits Japonais... Eugène Paesmans se souvient des scènes: «Les Japonais ne parlaient qu'avec les hommes de la délégation de Joska Bourgeois et osaient à peine la regarder. Les négociations sont toujours passées par des tiers comme Jacques Mounier.»

Bien sûr tout ne s'est pas passé en une nuit. Déjà plusieurs mois plus tôt, la Belgian Motor Company avait pris le pouls de ses concessionnaires. Jacques de Clippel se souvient comme si c'était hier: «J'avais été appelé par Jacques Mounier qui m'avertissait que son père, un vétéran retraité de chez Renault, allait me rendre visite et il me priait de bien le recevoir. Il allait me faire une proposition intéressante. Quelques jours

Dominique Holvoet se souvient qu'à la même époque, son père exposait deux voitures japonaises: une Datsun et une Toyota Corolla. Le but était évident: Holvoet poursuivrait sa collaboration avec la marque de la première des deux voitures qui serait vendue. Ce fut la Toyota qui trouva preneur en premier et aujourd'hui, 45 ans plus tard, le nom Holvoet est toujours associé à Toyota à Dendermonde. D'ailleurs, ces deux noms sont associés même en dehors de nos frontières puisque les frères Holvoet ont connu de nombreux succès en course aux volants de Toyota. Ils furent même le premier team à être soutenus par une équipe de l'usine, lors de leur participation au Tour de France 1972 avec une Celica.

A l'occasion du Salon de Bruxelles 1966, les choses étaient fixées. Deux modèles trônaient sur le stand: la Corona, une modeste familiale, et la Crown, une berline de plus grande taille. Selon Comaubel, 922 Toyota ont déjà été vendues au cours de la première année. Le premier coup

d'accélérateur est venu lorsqu'un certain M. Caremans d'Anvers a demandé une proposition de prix pour 600 voitures. Eugène Paesmans raconte: «On pouvait à peine retenir nos rires mais l'homme nous a donné un numéro de téléphone où obtenir des informations quant à sa solvabilité. Le numéro s'avéra être celui d'un haut responsable d'une banque belge et il répondit avec le plus grand calme: si on parle de 6.000 voitures, il faut que nous nous asseyions autour d'une table mais pour 600, il n'y a aucun problème.»

Eugène Paesmans se souvient aussi que les réunions importantes avaient toujours lieu le soir. Le jour, Joska et son directeur Jacques Mounier avaient d'autres chats à fouetter. Jaguar et Auto-Union exigeaient toute leur attention. Pour le monde extérieur, il était difficile de savoir qui était vraiment derrière IMC. Toyota n'était distribuée que par une petite équipe d'à peine huit personnes installée dans une maison ouvrière, au 127 rue de Linthout à Ixelles. Malgré la différence d'âge, Eugène Paesmans connaissait Joska Bourgeois pour l'avoir rencontrée au cours des mondanités bruxelloises. Grande fut donc sa surprise lorsqu'il la rencontra un jour dans cette rue de Linthout. Et ce n'est que là qu'il comprit pour qui il travaillait. Toyota s'avéra être immédiatement un coup dans le mille. En 1969, il fallut déménager dans de bien plus importants bâtiments à Diegem. Et tout le monde savait que cette Success Story était celle de Madame Bourgeois.

Année après année, la gamme fut étendue, les candidats-concessionnaires se bousculaient et Toyota continuait à grandir. Car si au départ les voitures n'étaient pas très avancées techniquement, le fait est que Toyota fut rapidement reconnu comme un partenaire fiable. De plus, on en avait pour son argent et la clientèle semblait pleinement satisfaite. Le nombre de propriétaires de Toyota qui restaient fidèles à la marque était particulièrement élevé. Après



seulement quatre ans d'activité, IMC avait déjà importé plus de 10.000 voitures. En 1972, à peine 6 ans après son arrivée en Belgique, Toyota figurait parmi les marques de tête de notre marché. Avec 24.604 voitures, on parlait d'une part de marché de 7,09%. En 1975, le cap des 30.000 voitures fut franchi et le Top 3 était en vue. Enfin en 1980, Toyota allait devenir la marque N°1 chez nous, juste un an après que Joska Bourgeois se fut retirée des affaires.

■ Geoffrey Robinson

Et entre-temps, qu'est-il advenu de Jaguar? En 1966, la maison mère Jaguar Cars Ltd, British Motor Corporation et le sidérurgiste Pressed Steel fondent ensemble un nouveau groupe, la British Motor Holdings Ltd. Jaguar resta une entité indépendante au sein de ce groupe et la direction quotidienne par Lyons fut assurée. Lorsqu'en 1968 fut présentée la XJ, les ventes explosèrent à nouveau. Jaguar pouvait à peine répondre à la demande. Au début des années 70, un marché noir se développa même, sur lequel les particuliers revendaient leurs voitures plus cher que chez un concessionnaire officiel. La Belgian Motor Company vendait chaque année entre 400 et 500 Jaguar.

En 1971, ce fut marée basse. Frank «Lofty» England, un fidèle collaborateur de Lyons, vint à Bruxelles

Jacques Mounier et son bras droit et futur successeur Eugène Paesmans faisaient de chaque participation de Toyota aux 24 heures de Francorchamps une vraie fête. Ils ont même eu Germaine Jackson comme pilote.

Royal Motor Company

IMPORTER
AND DISTRIBUTOR

*

BENTLEY
ROLLS-ROYCE

*

LOTUS
DE TOMASO

*

GRENSSTRAAT 3-5 - B-1920 DIEGEM

Phone (02) 720 49 85 Telex 23545

C'est en 1977 que la Royal Motor Company fut fondée. La perte de l'importation de Jaguar fut compensée par celle de Rolls Royce et Bentley. Lotus suivra et en 1980 Claude Dubois amenait l'Italienne De Tomaso avec lui.

La présentation de Rolls-Royce et Bentley ouvrait des contacts avec un milieu encore plus exclusif. Des portes nouvelles s'ouvraient.

pour enquêter sur d'étranges problèmes de garanties. Beaucoup de réclamations étaient infondées et on soupçonnait une fraude. La réponse de Joska fut simple: «Allons déjeuner». Lofty England la connaissait bien et choisit d'abord d'analyser les documents. La fraude devint plus qu'évidente et finalement Joska ne put que la reconnaître. «Alors allons dîner, maintenant!» Nul doute que ce soir-là, les conversations furent plus tendues que jamais. La position de Joska devait être assez inconfortable pourtant le lendemain, de manière inexplicable, tout était rentré dans l'ordre.

En 1973, Madame Jaguar fut convoquée à Coventry pour une rencontre avec le nouveau patron, Geoffrey Robinson. A nouveau, on discuta d'un cas de fraude éventuelle. De plus, la British Leyland Motor Corporation Ltd, formée en 1968 en réunissant la Leyland Motor Corporation et la British Motor Holding Ltd, avait commencé à congédier tous ses importateurs à travers le monde, et ce sans compensations. Son statut d'importateur fidèle depuis 25 ans permit à Joska d'obtenir un délai de 18 mois, mais elle voulait plus. Durant cette période troublée, BLMC avait tenté de diminuer le montant des taxes à l'importation en important les Jaguar en pièces détachées, et en les faisant

assembler à Malines. Un certain nombre de Jaguar furent livrés avec des documents erronés et Madame Bourgeois déclara ne jamais avoir reçu ces voitures. Là encore, elle allait se montrer jusqu'au-boutiste. Pour cela, elle utilisa tout son charme auprès du nouveau patron et tenta de l'infléchir. Robinson, un homme du Labour qui allait plus tard être ministre du gouvernement de Tony Blair, tomba sous le charme et ils eurent une relation durant quelques temps. Jusqu'au décès de Joska, Robinson resta son conseiller financier et appartenait au cercle des intimes. Il était prêt à répondre à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, pour lui dispenser un conseil financier ou un quelconque réconfort. On ne s'étonne donc pas que ce fut lui qui hérita de la plus grande partie du patrimoine de Joska Bourgeois. Il fut par la suite décrié pour, alors déjà politicien, avoir engagé la fortune de Joska dans de sombres montages financiers. Alors qu'on imagine qu'un politicien fiable doit, lui aussi, payer des taxes. Le fait est qu'il avait du démissionner de son poste de patron de Jaguar, et il allait devoir en faire autant dans sa vie politique. Les proches de Joska Bourgeois n'avait jamais porté Robinson en très grande estime. Mais tous disent volontiers qu'en termes d'affaires, il l'a toujours parfaitement conseillée.





L'arrivée de Daihatsu sur le marché belge n'a pas connu un succès retentissant dès le début. Heureusement qu'il y avait également le marché italien qui fut « attaqué » avec la Taft 4x4. Les deux marchés réunis ont fait booster les affaires.

■ Royal Motor Company

Malgré le succès croissant de Toyota, Joska Bourgeois restait inconsolable de la perte de Jaguar. Pas tant à cause des volumes d'importation perdus qu'à cause de l'amour qu'elle avait pour la marque et les produits. De plus, Jaguar était son passe-partout. C'était une carte de visite qu'on ne méprisait pas. En 1977, elle eut la chance unique de reprendre à Novarobel les droits d'importation de Rolls Royce et Bentley. Pour cela, on fonda immédiatement la Royal Motor Company. Peu après, l'importation de Lotus fut aussi reprise par cette société. En 1980, Jacques Mounier allait débaucher Claude Dubois. Il ajouta De Tomaso au portefeuille et allait négocier durant un an avec Alejandro De Tomaso pour ajouter encore Maserati.

A l'automne 1979, juste avant son 66ème anniversaire et un an avant que Toyota devienne leader du marché belge, Joska décida de se retirer. Jacques Mounier avait préparé la reprise par InchCape. L'International Motor Company, la Royal Motor Company et encore cinq autres sociétés allaient être vendues à ce groupe britannique. Joska Bourgeois vu son compte suisse augmenté d'un montant considérable, vendit son appartement à Bruxelles et quitta le pays, direction Genève. Le fisc ne trouva pas cela à son goût et lança une

enquête. Pour faire bref: Madame Bourgeois ne pouvait plus revenir en Belgique sans courir le risque de se voir présenter une facture des plus assaisonnée.

Au lieu de cela, elle profita de sa fortune. Elle balançait entre Cannes et Genève où elle disposait de spacieux appartements. On pouvait aussi la rencontrer à Paris, à Marbella ou à Londres.

Elle avait un petit cercle de fidèles amis auxquels elle faisait appel pour tout et pour rien, sans grand discernement. Ainsi Dan Vanden Berghe se souvient-il très bien de quelques conversations téléphoniques entre Joska et Jacques de Clippel: «Fiston,



Joska Bourgeois était toujours présente lors des fêtes avec son personnel ou avec ses distributeurs. Elle était bien consciente que chaque maillon d'une entreprise avait son importance.



Lors du décès de Joska Bourgeois en 1994, Geoffrey Robinson envoya une lettre souvenir avec cette photo à tous ses amis intimes.

Madame Jaguar repose depuis 18 ans au cimetière d'Èvere, avec ses parents et sa sœur. Encore aujourd'hui, les fleurs sont remplacées régulièrement.

ma voiture est encore en panne. Tu peux m'aider?» Ensuite Jacques de Clippel n'avait plus qu'à remuer ciel et terre auprès de la concession Jaguar (souvent à l'étranger) pour secourir Madame Bourgeois. D'une part elle était assez avare pour continuer à conduire une Jaguar de près de 20 ans, mais d'autre part elle pouvait aussi être très généreuse. Elle-même portait des vêtements de luxe. Elle excellait aussi dans l'art d'arriver non pas en retard, mais en tout cas la dernière. Les bijoux étaient sa grande passion. Lorsque Jacques de Clippel devint en 1985 le nouvel importateur Jaguar pour la Belgique, Joska ne tarda pas à le savoir. A l'occasion du Salon de Genève, elle insista pour sortir dîner avec Jacques de Clippel et le directeur du marketing Dan Vanden Berghe. Dan se souvient de la présence de deux agents de sécurité postés à l'entrée de la petite salle. C'est la compagnie d'assurance qui avait imposé cette garde. Joska commenta avec un sourire: «Sans un million de francs suisses de bijoux, je me sens toute nue.» Roland et Véronique Urban ont fait partie pendant vingt ans de ce cercle d'amis intimes. Ils rencontraient Joska chaque été à Cannes ou lui rendaient visite à Genève. Un jour, elle les avait invités à une rétrospective de bijoux de Harry Winston à New York. Une grande partie des pièces exposées provenaient de la collection personnelle de Joska Bourgeois.

Joska mourut inopinément en 1994, à l'âge de 81 ans. Roland Urban témoigne: «Le matin, il était pratiquement impossible de la joindre. Elle passait la matinée à travailler. Depuis son bureau, elle suivait quotidiennement la situation de ses investissements. Et c'est de là que sa femme de ménage l'a entendue appeler le 9 octobre, puis l'a retrouvée morte.»

Après avoir été interdite de retour en Belgique durant des années, Joska Bourgeois a été enterrée dans le grand cimetière d'Èvere. Elle y repose en paix aux côtés de sa sœur sous une pierre identique à celle de ses parents. Encore aujourd'hui, des fleurs fraîches sont déposées sur sa tombe avec la régularité d'un métro-
nome.



Quel mazout respecte l'environnement ?



Total Mazout Ultra. Le mazout malin.



- Augmentation de la fiabilité et de la longévité de votre installation de chauffage
- Réduction de votre consommation jusqu'à 7%*
- Réduction des émissions de CO₂

*Par rapport à l'utilisation d'un mazout ordinaire.

Pour tout renseignement supplémentaire, contactez-nous au **02 288 93 34**

Vous souhaitez passer une commande ?
Appelez-nous au numéro gratuit
0800 76 000



TOTAL

Le Flying Legends Show de Duxford Musée Volant



Le Flying Legends de Duxford est aux avions de guerre ce que Goodwood est à l'automobile. Aux Imperial War Museum de Duxford, à côté de Cambridge, on organise chaque année plusieurs événements dédiés aux avions mais ce show de *Warbirds* (littéralement : oiseaux de guerre) est vraiment le point d'orgue annuel. Nulle part ailleurs on ne peut voir un vol de Spitfire en formation à quelques dizaines de mètres du sol. Et ne parlons pas des nombreux autres avions de combat uniques qui, durant ce week-end, prennent possession des cieux de Duxford.

Leo Van Hoorick

Lorsque nous avons demandé notre accréditation-presse auprès de l'IWM Duxford, la personne à l'autre bout du fil semblait presque offusquée: «Historicar? Mais c'est un magazine automobile!» On ne dira bien sûr pas le contraire, mais fort heureusement la dame au téléphone a bien compris que les amoureux de voitures anciennes peuvent aussi avoir un certain intérêt pour d'autres engins motorisés, et par exemple pour les *warbirds*, comme initiés surnommaient les avions de guerre.

■ Splendide musée

Pour tout le monde, Duxford est le plus grand musée de l'aviation du Royaume-Uni voire, pour autant que nous sachions, d'Europe. C'est l'un des cinq Imperial War Museums du pays. Ces musées racontent l'histoire de ceux qui ont combattu et sont morts au cours de conflits impliquant la Grande Bretagne et les pays du Commonwealth, depuis la Première Guerre Mondiale.

Duxford est l'un des plus anciens champs d'aviation de la RAF en Grande Bretagne, et l'un des mieux préservés. Les premiers hangars ont été construits

par des prisonniers de guerre allemands durant le premier conflit mondial. Durant la Seconde Guerre Mondiale, on y stationnait des escadrons britanniques, mais aussi américains. C'est pourquoi l'un des halls d'exposition est dédié à l'US Air Force. Les autres hall ont tous un thème: air et espace, *warbirds* opérationnels (The Fighter Collection), air et mer, la Bataille d'Angleterre, restauration (Conservation in Action), une «Operation Room» de 1940 et un hall moderne incluant un terrain de démonstration et une vaste collection d'engins militaires organisés en un diorama grandeur nature. A l'extérieur, on trouve encore de nombreux avions civils qui témoignent de la riche histoire britannique en matière de construction aéronautique. Hélas, il ne reste aujourd'hui plus grand-chose de cette industrie. Nous ne les avons pas comptés mais dans et autour du musée, ce sont quelques 200 avions qui sont exposés!

■ Ambiance «années 40»

Depuis quelques années, les organisateurs du Flying Legends ont tout fait pour que l'événement baigne dans une atmosphère très années 40. Notamment

grâce à un Vintage Village où un personnel nombreux porte des vêtements d'époque, ou les bars passent des disques des Andrew Sisters et de Vera Lynn mais où on joue également en Live de la musique des années 30 et 40. Si on veut, on peut aussi – moyennant finances – embarquer pour un tour dans les airs à bord d'un avion antique: un avion de passagers biplan Haviland Dragon Rapide, un Harvard ou (le ticket le plus cher), un biplan Tiger Moth.



*Boeing B-17 "Flying Fortress".
Lorsqu'ils ne sont pas en action, tous les avions sont en effet entourés de barrières Nadar. Mais on les voit tout de même de très près.*

Aucun Hurricane n'a volé cette année, mais on peut en admirer quelques-uns à Duxford, comme cet exemplaire qui attend un entretien dans le hall Fighter Collection.



Supermarine Spitfire

Le plus légendaire avion de chasse de tous les temps est sans aucun doute le Spitfire. Il trouve son origine dans l'hydravion Supermarine développé dans les années 20 par Reginald J. Mitchell pour battre des records de vitesse.

Le prototype de l'avion de chasse, le Spitfire K5054, a volé pour la première fois en 1936. Il était motorisé par un Rolls-Royce Merlin. Les premiers modèles de série, les Mark I Spitfire, étaient armés de mitrailleuses Browning .303 pouces. Le Mark 1A recevait huit mitrailleuses et ce fut le premier Spitfire de la RAF, enrôlé dans l'escadron N°19 en août 1938 et stationné à Duxford.

A l'origine, le Spitfire avait été développé comme avion de chasse. Mais il était si polyvalent qu'il a aussi été utilisé pour de nombreuses autres tâches comme les vols de reconnaissance ou les attaques au sol. Il y eut aussi une variante destinée à la Marine, le Seafire. C'est le seul avion à avoir été



produit durant toute la durée de la guerre. Entre 1938 et 1949, plus de 22.000 exemplaires furent construits. Ils sont restés en service actifs jusqu'en 1954. Il y eut bien sûr plusieurs générations de Spitfire, que l'on reconnaît au "Mark" suivi d'un numéro. Au fil des générations, leurs moteurs (d'abord des Merlin puis des Griffon) ont gagné en puissance, tout comme l'armement d'ailleurs.

Le Spitfire, peut-être bien le plus bel avion jamais construit.

C'est bien un Messerschmitt Bf109, mais dont le nez a été retouché pour accueillir un... Merlin V12 à la place de son Mercedes V12 d'origine. Jusqu'au début des années 50, ce Buchon a été construit par Hispano Aviacion pour le compte de la Force Aérienne Espagnole. Sur le Bf109 originel, les échappements étaient sous l'avion parce que le moteur Mercedes était monté "à l'envers": vilebrequin en haut, têtes de cylindres en bas. Pour le reste, les différences esthétiques avec le chasseur allemand de légende sont si minimes qu'on les habille volontiers des couleurs allemandes.



Mais les stars du show sont bien sûr les machines de la Seconde Guerre Mondiale qui parlent le plus à l'imaginaire collectif. Pas seulement les Spitfire, mais aussi les P51 Mustang, un B17, le seul bombardier Lancaster encore en état de voler et même deux Buchon Messerschmitts BF109. Au total, une cinquantaine d'appareils qui donnent une vue d'ensemble des forces aériennes de la Première à la Seconde Guerre Mondiale. L'aperçu n'est pas que

visuel, il est aussi auditif. Nombre d'avions proviennent de la Fighter Collection de Duxford même, où ils sont maintenus opérationnels. Mais cet évènement est chaque année le rendez-vous des collectionneurs du monde entier, désireux de montrer leurs inestimables machines en action.

L'entrée à l'évènement n'est pas donnée. Il faut donc être un véritable amateur pour sacrifier à la dépense. En même temps, l'atmosphère est exceptionnelle, les avions exposés sont visibles de très près et l'enthousiasme est de mise.

Les pilotes sont habillés en uniforme d'époque et avec un peu de chance, vous tomberez à côté de l'un ou l'autre avion sur un membre de l'escadrille d'origine, toujours prêt à raconter son histoire. Voilà ce qui fait, ça et la bande son à donner la chair de poule, la magie de Duxford.

Junckers 52, propriété de Lufthansa, et ses trois moteurs en étoile BMW.



Le Corsair IV de la Fighter Collection vient de subir une restauration intégrale et a fêté après trois ans son nouveau baptême de l'air.



L'un des rares P38 Lightning encore volant, propriété de Flying Bulls: le logo militaire a cédé sa place au logo de... Red Bull.



Le B-17 a laissé échapper un peu de fumée durant son vol de démonstration. De quoi rendre les choses plus réalistes encore.

Rolls Royce Merlin

De nombreux avions des Alliés étaient motorisés par un ou plusieurs moteurs Merlin. Les premiers Merlin ont été testés par Rolls Royce en 1933. Il s'agissait d'un V12 à 60° de 27 litres, basé sur le moteur Kestrel que Rolls Royce avait développé auparavant pour l'aviation. Le moteur a subi un développement constant et livrait à la fin de la guerre le double de la puissance des premiers exemplaires. Tant le Spitfire que l'Hurricane ont été créés autour du moteur Merlin, qui se distinguait par une puissance élevée et des dimensions compactes.

En 1941, la RAF Air Fighting Development Unit testa à Duxford le nouveau P51 Mustang américain. La conclusion fut que cet avion avait plus de potentiel que l'Hurricane et même que le Spitfire, à condition que son moteur se comportait aussi très bien à haute altitude. Le P51 fut transformé pour recevoir un moteur Merlin et les prédictions s'avèrent exactes. En 1940, Rolls Royce conclut un accord de licence avec Packard (oui, le constructeur automobile américain) dans le but de produire des Merlin pour les bombardiers canadiens. Mais au final, on construisit aussi plus de 13.000 Mustangs à moteur Packard-



Merlin. Détail amusant, les Merlin américains revendiquaient quelques chevaux de plus que les versions britanniques.

Au total, plus de 168.000 moteurs Merlin ont été produits, dont 55.000 dans les usines Packard. On sait moins que 30.000 exemplaires ont été construits par Ford of Britain, dans l'usine mancunienne de Trafford Park.

Enfin, il exista aussi une variante de ce moteur faisant appel à moins de métaux légers: le Merlin Meteor, destiné aux tanks.

Un moteur Merlin monté sur une remorque... Il sert surtout à faire profiter le public de son puissant grondement.



Thunderbolt P-47G "Snafu" de la Fighter Collection.

Les bandes noir et blanc que de nombreux avions de guerre portent dans les musées sont tout sauf du camouflage: le but était de bien distinguer les appareils alliés dans le tumulte de la bataille en Normandie, et donc d'éviter les tirs amis.

Cet ancien combattant a vécu la guerre comme pilote de B17. Il partage ses souvenirs avec les pilotes qui vont aujourd'hui piloter le seul B17 volant en Europe.



Douglas C53D, aussi connu sous le nom de DC3 ou de Dakota, de la Fondation Dakota Norway.



Trois Curtis Hawk de la Fighter Collection (Hawk 75, P40B Warhawk et P40F Warhawk) et un gardien qui semble être arrivé là en machine à voyager dans le temps.

Cette année, 9 Spitfire ont pris part au Flying Legends et ils ont volé en formation. Spectacle unique pour les yeux et les oreilles.



Trois North American P51 Mustang pendant leur show époustouflant.



Toujours un moment d'émotion: le Memorial Flight, avec le seul bombardier Lancaster volant restant, normalement flanqué d'un Spitfire et d'un Hurricane. Mais cette année, ce sont deux Spits qui étaient de service.

La passion des voitures italiennes

Situé le long de l'E411, à mi chemin entre Bruxelles et Luxembourg, Epoca Ricambi est la consécration d'une passion pour les voitures italiennes.

Nos prestations vont de l'entretien courant jusqu'à la restauration complète de voitures de collection sans oublier notre spécialité: la recherche et la vente de pièces détachées pour les voitures de collection italiennes.



La société existe depuis 1983 et a acquis au fil des années une grande expertise en voitures anciennes, principalement italiennes. 30 années d'expérience à votre service!

EPOCA RICAMBI

Assistance • Atelier • Gardiennage
Pièces détachées • Transport
Achat et vente



RUE DU POLISSOU 5
5590 ACHENE • BELGIQUE
Tél: +32 (0)83 61 33 10
Fax: +32 (0)83 65 79 64
GSM: +32 (0)475 84 05 41
e-mail: info@epoca-ricambi.be
www.epoca-ricambi.be

DU SUR MESURE EN RESTAURATION...

La restauration d'une automobile classique exige de l'expertise et du savoir faire. De par des années d'expériences et des formations permanentes en Belgique et à l'étranger, je peux me permettre d'affirmer ma parfaite maîtrise du sujet: je restaure tout, de la restauration complète à la restauration de pièces. Je peux même reproduire des pièces devenues introuvables. Ce savoir faire me permet de rendre à un oldtimer son état originel à 100%. Quel que soit le matériau, aluminium, acier, inox, cuivre, bronze, fer mais aussi bois et tissus, je peux les travailler avec le souci de la perfection!

Y a-t-il dans votre garage un projet de restauration qui attend? Avez-vous une réparation que vous ne savez par quel bout entreprendre? Avez-vous déjà pensé à demander un conseil extérieur?

Votre voiture préférée demande un peu – ou beaucoup – de travail? Vous êtes sur le point d'acheter une automobile classique et vous avez besoin d'un conseil? Prenez contact.



Geert Soomers

Restauration d'oldtimers

Travail de métaux

Koning Leopoldstraat 8

2610 Wilrijk

TVA: BE 0894.514.501

GSM: 00 32 475 61 25 91



Accrocheuse

Jaguar joue à nouveau “en première division” et la XKR-S est l’attaquante de pointe qui doit marquer des points. Ou en tout cas, attirer l’attention.

Textes: Bart Lenaerts

Photos: Lies De Mol

Il y a quelques années, il n’y avait plus grand monde pour parier sur l’avenir de Jaguar. Même au sein de Jaguar, d’ailleurs. Les pertes s’accumulaient sans fin, le design avait une tendance désespérante à stagner et les modèles séduisaient de moins en moins le public. Sous l’aile du tout puissant groupe Ford, la marque ne parvint pas mieux à gagner le moindre *Pound*, même après quelques rigoureuses réorganisations. Lorsqu’enfin la très symbolique usine de Browns Lane fut fermée, tout le monde crut que c’était le début de la fin. Car c’était bien sur ces terres saintes que William Lyons, le fondateur de Jaguar, avait donné naissance à tant de voitures auréolées de succès. Les oiseaux de mauvais augure s’agitèrent plus fort encore lorsque Ford mit carrément en vente sa noble fille anglaise, pour constater ensuite que les clients présentant les références suffisantes ne se bousculaient guère au portillon. Jaguar, jadis la marque la plus sexy au nord de Modène, était devenue une vieille rombière dont les charmes n’attiraient plus personne. Un seul candidat sérieux se présenta avec une dot: l’indien Tata, géant de la sidérurgie qui ne voulait acquérir Jaguar et le demi-

frère Land Rover que pour profiter de leur savoir-faire dans le travail de l’aluminium. Et aussi bien sûr parce qu’il était plus que cool que les Indiens mettent la main sur l’un des Joyaux de la Couronne. En Angleterre, on se résignait déjà avec mélancolie à voir bientôt Jaguar et Land Rover séparés – chaque travailleur en était convaincu d’avance – par un entrepreneur en métaux des anciennes colonies, *for crying out loud* ! Les choses n’auraient pas pu laisser goût plus amer.

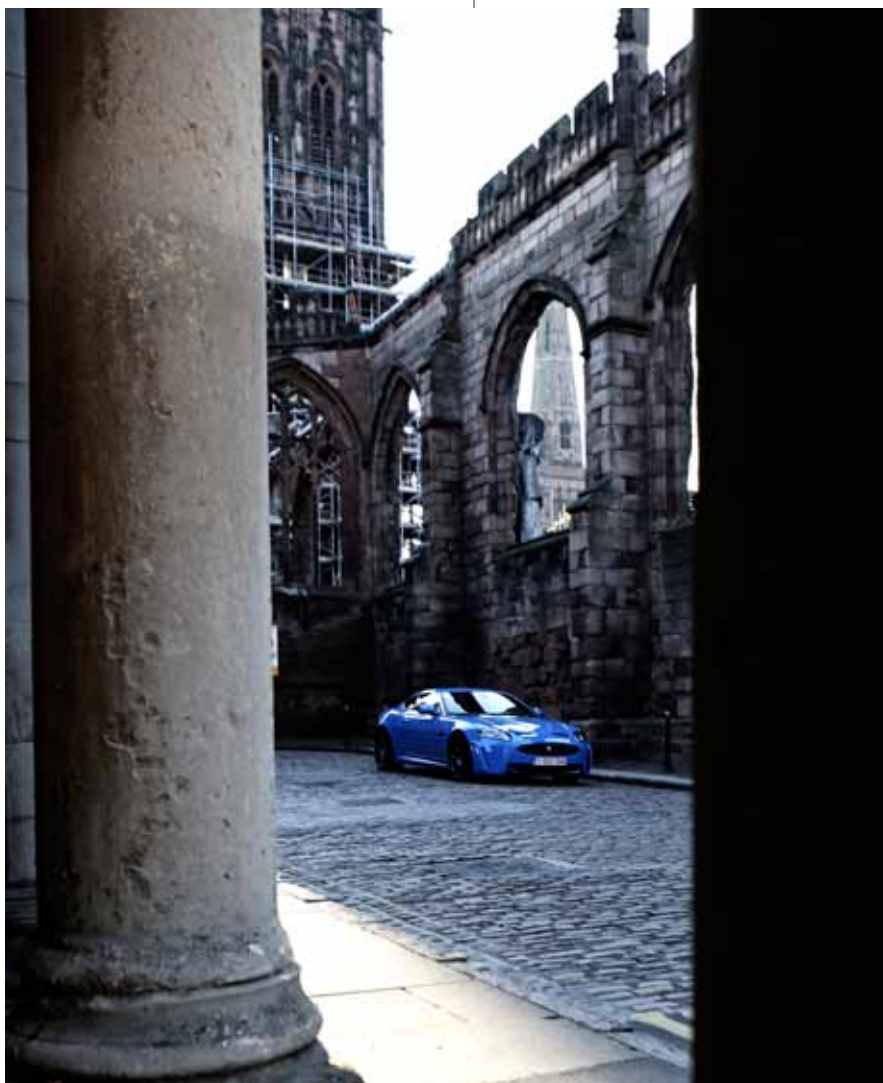
Et seulement quelques années plus tard, c’est à une marque en pleine résurrection qu’on a affaire, riche de nouveaux modèles qui ne s’accrochent plus au passé mais posent au contraire de nouveaux jalons. Ou qui, à tout le moins, sont autant d’épines dans les pieds des trois valeurs sûres germaniques.

Jaguar n’a pour autant pas fini de mettre de l’ordre dans ses affaires. Car si les comptes annuels peuvent, depuis peu, être à nouveau écrits à l’encre noire, ce n’est que grâce au succès écrasant du demi-frère Land Rover qui avec les mêmes technologies et la

même stratégie, joue à merveille des besoins de notre époque. Rien de mal à cela. Audi a besoin de VW pour être si rentable. Il n'y a que les grincheux que cela dérange. Le fait est que Jaguar a à nouveau le vent dans les voiles et cela ne peut que contenter les amateurs d'automobile.

■ Vieux cachet

Dans ce récit, la XK fait un peu figure de vilain petit canard. A l'heure où toutes les marques – et surtout les acteurs des segments premium – jouent la carte de l'uniformité et de l'identité familiale, la XK n'est pas franchement en ligne avec ses sœurs. Cela s'explique en partie par le fait qu'en dehors d'elle, la gamme Jaguar ne compte que des berlines, mais plus encore par le fait que cette voiture de sport est née sous l'ère Ford. Lorsque la toute nouvelle XK vit le jour en 2006, il n'était pas encore le moins du monde question de Tata ou d'une nouvelle culture d'entreprise. Cela dit, elle est tout de même sortie du crayon de Ian Callum, celui qui a aussi donné des formes à toutes les Jaguar actuelles. Et le fait que depuis la XK un tout autre vent souffle sur l'entreprise est entre-autres mis en évidence par le nombre de calandres différentes utilisées à présent par Jaguar. Alors que les berlines présentent au monde un visage bien à elles, on avait voulu que la plus ancienne XK évoque soigneusement la Type E, en espérant qu'un peu de l'aura



de cette sportive de légende percole vers elle. Tant les XJ et XF que l'imminente F-Type ont définitivement quitté ce chemin et démontrent que Jaguar réalise enfin qu'on ne peut capitaliser indéfiniment sur le prestige d'antan,





qu'il faut plutôt poser les nouvelles balises du futur, tout en se montrant respectueux du passé. Il n'empêche que Callum a su dessiner un coupé intemporel dissimulant à merveille les 6 années qu'il a déjà au compteur. Il est malgré tout assez imposant et s'avère parfois un peu trop gros pour être vraiment séduisant. Car il n'est par exemple pas particulièrement spacieux. En théorie, la XK est une 2+2. Mais en pratique, elle est plutôt stricte deux places dotée d'une énorme zone à bagages. A l'arrière, une personne avec des jambes dignes de ce nom peut à peine s'installer. Même pour des enfants, c'est très juste. A l'avant en revanche, on est installé comme un prince, dans des sièges qui combinent avec raffinement les qualités d'un siège baquet avec le confort d'un gros fau-

teuil Chesterfield. La planche de bord n'est pas une pièce de design en soi, mais elle est "user friendly", est assemblée avec soin et participe au bien être à bord. On pourrait passer des journées entières dans cette voiture, et c'est bien ce qu'on attend d'une GT.

■ Drifteuse

Car l'XK est Grand Tourisme de toute son âme. Même si sa livrée voyante bleu Schtroumpf, ses spoilers et autres appendices pourraient laisser croire le contraire, sa vocation première est de dévorer du kilomètre dans le confort. Elle est rapide, certes, diablement rapide. Mais tout de même. Malgré son gros V8 de 5 litres qui grâce à un compresseur envoie vers les roues arrière 550 ch furieux et 680 Nm aptes à déraciner les arbres, cette Jag n'est pas machine à chasser le chrono sur circuit. Elle peut le faire, mais il y en a d'autres qu'elle, sportives entraînées jusqu'à l'épuisement, plus efficaces dans cet exercice. Le principal problème est ici un surpoids certain. Elle ne peut jamais vraiment cacher qu'elle accuse 1.750 kg sur la balance. Et surtout, elle est un peu trop encombrante sur l'asphalte que pour être placée au point de corde avec une précision chirurgicale.

Mais n'allez pas en déduire que la XKR-S soit une automobile décevante. Au contraire, elle saura toujours et partout tracer un large sourire sur le visage de son pilote, ne serait-ce que parce qu'elle rugit volontiers sans retenue à travers son double échappement. Un hurlement bombastique, dramatique, comme si la RAF utilisait sa plus grosse artillerie pour chasser la Luftwaffe du ciel. C'est surtout lorsqu'on place l'électronique en Dynamic Mode que le V8 s'avère alerte. Il réagit si promptement aux mouvements du pied droit qu'il faut recalibrer ses sensations de vitesse. Un sprint de 0 à 100 km/h en seulement 4,4 secondes, c'est clairement très rapide. Mais ce sont surtout les reprises qui vous grisent. La Jag n'est jamais à court de jus pour pointer de plus en plus vite en direction de l'horizon.

Ce prodigieux moteur est associé à une boîte automatique 6 rapports que l'on peut commander par les palettes derrière le volant. C'est une boîte très raffinée qui fait toujours ce que lui demande le conducteur sans pour autant se montrer fanatique. Si vous voulez conduire très vite, utilisez les palettes. Lorsque vous voulez traverser nonchalamment Londres, laissez cette boîte infallible gérer le stress. De leur côté, les suspensions s'adaptent toujours de manière très agréable aux conditions. En général, nous ne raffolons pas des suspensions pilotées parce qu'on ne sait jamais vraiment ce qu'on a dans les mains et que souvent, elles réagissent après les faits. Ici, la mayonnaise prend à merveille. La voiture est affûtée et en même temps confortable, elle est bien campée sur le sol sans être dure comme le bois et enfin, elle fait exactement ce qu'on attend d'elle. Elle est 1 cm plus proche du sol qu'une XK "normale", elle est aussi un peu plus ferme mais reste largement assez indulgente pour que rouler sur le sol belge ne fasse pas sauter vos plombages à la moindre bosse. Dommage toutefois que la direction soit si légère et ne permettent donc pas de "placer" la voiture en toute confiance à très hautes vitesses. Bien sûr on peut désactiver les assistances électroniques, de manière à ce que la responsabilité de garder la voiture sur le ruban repose intégralement sur les épaules du pilote. Et



c'est alors que la Jag met en évidence son bel équilibre si facile à contrôler. Mais cela implique que la voiture a un goût qu'il faut à peine attiser pour les drifts interminables. Plaisant, oui, mais terriblement politiquement incorrect, surtout pour une Jaguar.



■ Seul au monde

Un tel potentiel de vitesse a évidemment un prix, car le V8 a un appétit prononcé pour l'essence. Lorsqu'on décide de rester calme – ce qu'est parfaitement capable de faire cette Jag malgré sa tenue de sport – elle se contente que quelques 12 l/100 km. Mais si on se laisser aller, le chiffre





augmente dans des proportions alarmantes. Lorsque le rythme est vraiment extrême, comptez qu'il vous faudra une pompe tous les 200 kilomètres et que vous y laisserez chaque fois plus de 100€. Il y a des compagnies aériennes qui vous envoient bien plus loin pour bien moins que ça.

Bien sûr cette XKR-S est la plus aiguillée de toute la famille. C'est pourquoi

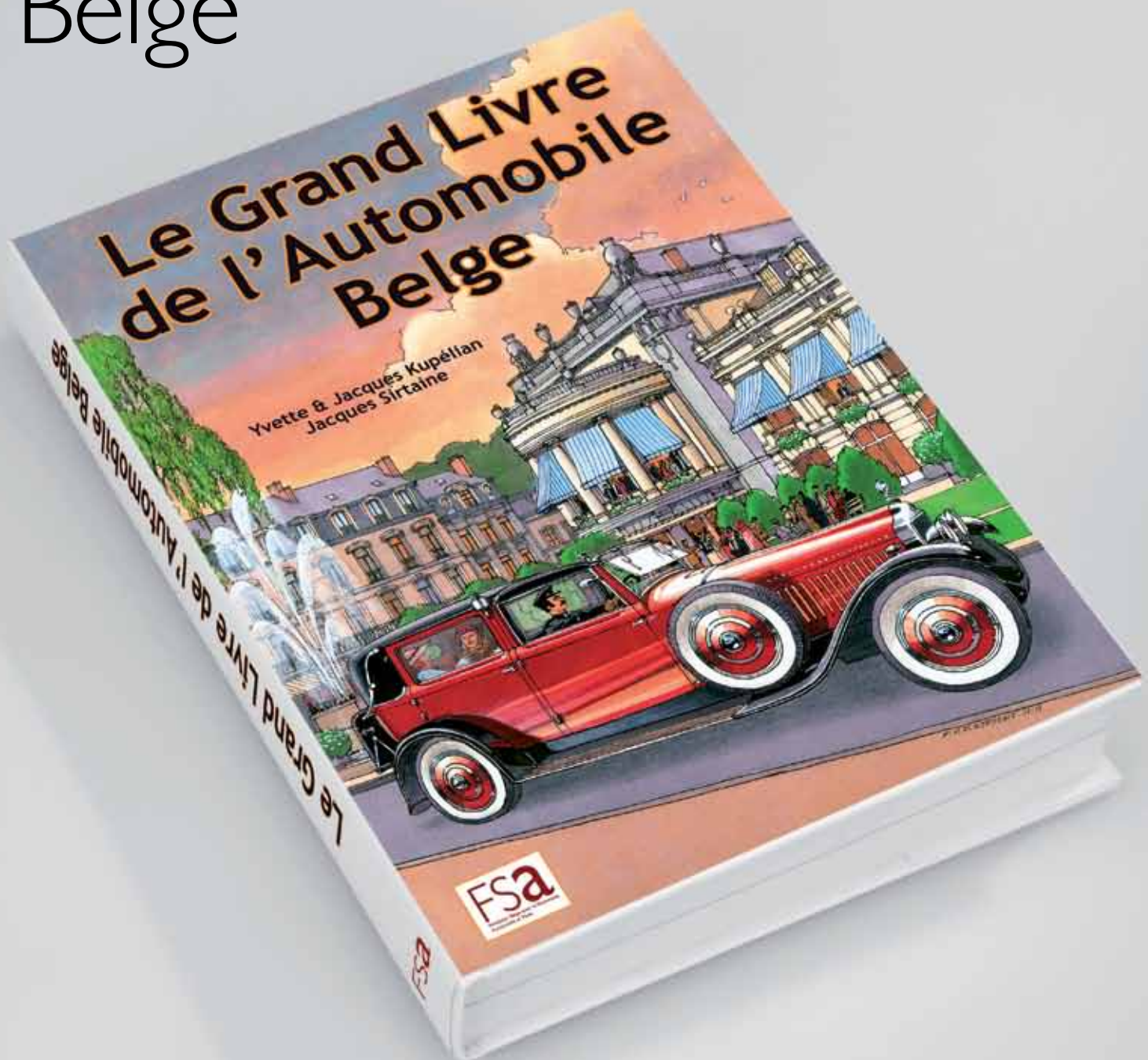
elle se pare de spoilers, qu'elle crie "puissance" de tout son être et que ses suspensions ont été particulièrement soignées. Mais la vocation première de cette variante est d'attirer l'attention. Il en est souvent ainsi lorsqu'une voiture approche lentement de sa fin de carrière. Cela dit, cette voiture ne peut le moins du monde recevoir l'étiquette de preneuse de pause un brin pathétique. Elle est au contraire une vraie réussite et offre un tel compromis entre sportivité extrême et usage quotidien qu'elle est quasi seule au monde. Et nous voyons cela comme quelque chose de positif. Porsche 911, Audi R8 ou Mercedes SLS sont soit plus chères, soit moins aptes à vous accompagner dans votre vie de tous les jours. La Maserati GranTurismo, elle, est trop peu puissante et trop négligemment finie. Aston Martin alors? Pas la nouvelle DB9 en tout cas. La Jag peut moucher celle qui la dominait jadis, et elle est aussi sensiblement moins chère.

Ceci n'est pas la voiture qui a sauvé Jaguar. Elle ne deviendra pas non-plus immortelle. Elle n'est pas, n'en déplaise à ceux qui le voudraient, la Type E du 21ème siècle. La F-Type prendra-t-elle ce rôle? L'avenir nous le dira. Ce qu'est la XKR-S, c'est exactement la voiture dont Jaguar avait besoin. Celle qui prouve que la bête est encore capable de griffer.



A NOUVEAU !

L'ouvrage le plus complet sur l'Histoire de l'Automobile Belge



Fsa
Fondation Belge pour le Patrimoine
Automobile et Moto

300 pages / 650 illustrations (photos et documents) • format 35 x 25 cm • Toutes les références

Pour commander cet album, versez 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 : R 2025 FSA Kupelian FR



Le corbeau blanc

Dans les années 20, des marques comme Bentley et Bugatti avaient déjà pas mal de voitures remarquables à leurs actifs. Mais la première Supercar était la Mercedes SSK.

*Textes: Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*



Que les choses allaient vites, dans les années 20! Au propre comme au figuré, d'ailleurs. Les marques automobiles "poussaient comme des champignons" tandis que les moteurs gagnaient sans cesse en puissance. Au début du siècle, on bricolait encore des engins dotés d'une seule suspension digne de ce nom et les mécaniques tremblotantes et fumantes développaient moins de chevaux que les doigts crispés des conducteurs. Et deux décennies plus tard, les plus grosses automobiles de Bentley ou Lagonda flirtaient déjà avec les 150 ch et plus. Non que les fortunés pilotes de l'époque puissent en gérer plus, puisque la tenue de route était alors bien en deçà de la puissance mécanique et du potentiel de vitesse. Et ne parlons même pas des freins. Rouler tout droit à tombeau ouvert, c'est tout ce dont étaient capables ces vénérables pionnières. Et il n'en fallait guère plus, puisque la plupart des marques n'avaient pour seul objectif que la Mère de toutes les courses – Le Mans – qui comptait à l'époque surtout des lignes droites. Dans les autres courses, c'étaient plutôt les poids plume de Bugatti ou Alfa Romeo qui étaient à la fête. Ces der-

nières n'étaient pas des monstres de puissances mais étaient si légères et avaient un tel appétit pour les courbes que sur un parcours plus exigeant, elles se partageaient les victoires. Puis arriva la Mercedes SSK, la première bête de course qui associait une puissance copieuse à un poids acceptable et à un comportement routier qui permettait de prendre un virage. La première Supercar, donc. Pas étonnant qu'elle remporta à peu près toutes les courses auxquelles elle se présenta. Sauf – ô ironie du sort – Le Mans.

■ Morte au champ d'honneur

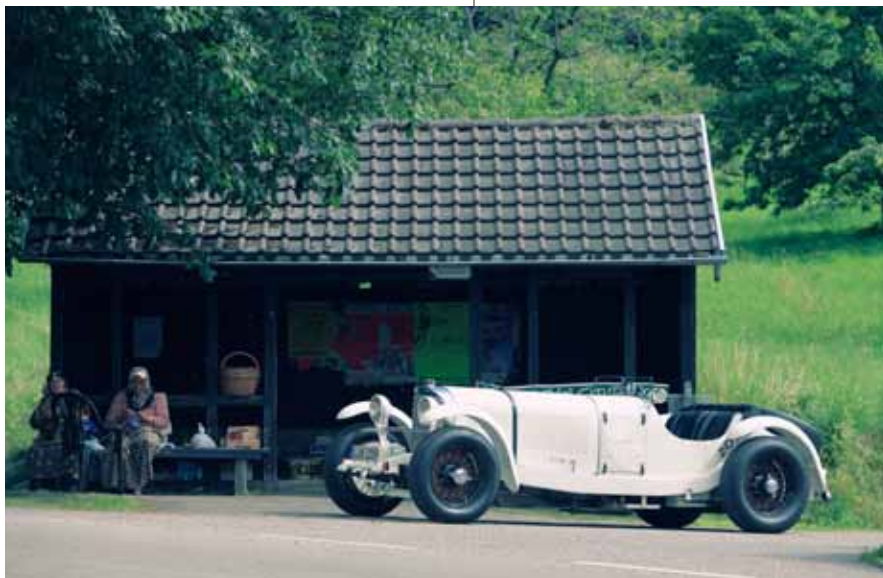
A quel point cette Mercedes est-elle rapide? Nous allons pouvoir en faire l'expérience dans les superbes collines qui surplombent l'usine Mercedes d'Untertürkheim. Cet exemplaire est issu de la collection du Musée Mercedes et l'une de la poignée de SSK qui ont survécu aux rudes courses et aux années de guerre plus dures encore. Au total, Mercedes n'en a construit que 31 exemplaires entre 1928 et 1931, dont la moitié au moins ont été directement envoyées au front: la course. La plupart sont mortes au

champ d'honneur, si bien qu'il reste aujourd'hui six SSK seulement. L'une est la SSK Count Trossi de Ralph Lauren, l'autre est une rouge bordeaux appartenant à Evert Louwman: la plus authentique de toutes. Toutes les autres ont subi au cours des années au-moins l'une ou l'autre modification. Même la nôtre. Dans les années 70, elle reçut une nouvelle carrosserie sur mesure, réplique de celle du missile de course avec laquelle les héros intrépides du Team Mercedes concourraient à l'époque. Elle est même quasi identique à la voiture au volant de laquelle Rudolf Caracciola accrocha une moyenne en course de 185,7 km/h, en 1931 sur le circuit Avus, puis fut plus tard le premier non-Italien à remporter les Mille Miglia. En ce temps-là, la SSK était si évoluée qu'on la rebaptisa SSKL, avec le L de Leicht (léger). Pourtant, la voiture n'était pas le fruit de trésors d'ingéniosité. Mercedes s'était contenté de retirer toutes les pièces qui n'étaient pas absolument vitales et de forer des trous dans le châssis.

■ What's in a name?

Bien sûr, la SSK est aussi blanche qu'une mariée en marche vers l'autel. Le blanc était la couleur en course de l'Allemagne avant l'ère des Flèches d'Argent, comme le rouge était la couleur de l'Italie, le bleu de la France, le vert de l'Angleterre et le jaune de la Belgique. Ce blanc remontait à

l'époque d'Emil Jelinek, le grincheux qui donna le nom de sa fille à la marque étoilée: Mercedes. Au début du 20ème siècle, il avait déjà compris que la course était la formule idéale pour se faire une publicité fantastique à un coût relativement mesuré. C'est pour cette même raison qu'à la fin des années 20, das Haus ralluma le feu



sacré avec une nouvelle machine à gagner. Le chef ingénieur de l'époque – plus grognon encore, qui se sentait déjà vieux lorsqu'il était jeune et répondait au nom de Ferdinand Porsche – avait développé une splendide voiture de sport dont le nom allait devenir aussi légendaire que malvenu: la Mercedes SS. Cette Super Sport était monstrueuse dans tous les (bons) sens du terme. Elle était aussi grosse qu'un paquebot, aussi lourde qu'un





camion et son moteur 7 litres aurait été capable de tirer un train. Bien que la voiture ait au départ été créée pour séduire les jurys des concours d'élégance par ses lignes séduisantes et ses proportions majestueuses, elle était accessoirement redoutablement rapide. Alors que les voitures normales – si quelque chose pouvait ainsi se nommer à l'époque – traversaient la vie avec 60 ch et que les voitures de sport flirtaient avec les 100 ch, la Mercedes stupéfia le monde avec son 6-en-ligne à compresseur de 200 ch. C'était plus qu'assez pour permettre à Caracciola de remporter victoire après victoire, en dépit du format imposant de la voiture. C'était un peu comme si quelqu'un faisait aujourd'hui la course en Maybach. Mais cela ne dura guère. En 1928, Ferdinand Porsche proposa une profonde évolution: notre SSK. Elle conservait toutes les qualités de la SS – dont le sain équilibre et le moteur plein de panache – mais s'était débarrassée de ses plus gros points faibles: un poids colossal et des dimensions hors norme. Le châssis ayant été raccourci de 48 bons centimètres, la voiture fut baptisée SSK, avec le K de Kurz ("courte" en Allemand) et non de Kompressor comme beaucoup le pensent. Les premières S et SS disposait toutefois bel et bien d'un supercharger. Pour rendre la bête plus sauvage encore, Ferdinand Porsche porta le 6 cylindres 7.1 à 250 ch et en tira un couple qui aurait suffi à faire bouger toute la ville de Stuttgart. Le

résultat fut une bête de course de la plus pure race et – comme beaucoup le disent – la première vraie Supercar.

■ Anticiper

Respect! C'est le premier sentiment qui vous envahit une fois derrière l'énorme volant. Respect pour la voiture, mais plus encore pour Caracciola et tous les autres qui osaient la cravacher. Cette admiration grandit à chaque pression sur la pédale des gaz, à chaque mouvement du volant, à chaque changement de rapport et, surtout, à chaque freinage. Une foule de qualificatifs se disputent la vedette dans mon esprit, mais "sportive" n'est pas l'un d'eux. Et "légère" encore moins. Quelle auto monstrueuse! Même si elle n'est pas aussi pachydermique qu'une Bentley Blower, elle n'en est pas loin. A part qu'elle est vraiment beaucoup plus rapide.

Néanmoins, quel plaisir d'être à bord, ne serait-ce que pour le fait d'être assis sur le pont arrière. Attention d'ailleurs au coude droit, qui s'il se permet un peu trop de s'écarter de la carrosserie risque d'être remis à sa place par la roue qui pousse la voiture. Quel sentiment de puissance que de guider cette voiture depuis l'arrière, comme une péniche. Cette architecture spécifique améliore la communication entre le pilote et le châssis, et aide à placer la voiture précisément où on le désire. En même temps, il faut savoir anticiper puisque les roues avant arrivent dans un virage un mètre ou deux avant vous. Ajoutez à cela le fait qu'il y a entre les roues et le volant une infinité de rotules, de pignons et d'axes qui tous présentent un peu de jeu, ce qui rend la liaison un peu plus vague qu'on ne l'espérait. La direction est pourtant étonnamment directe, et



on ne peut en dire autant des freins. Ils sont assez efficaces pour des tambours actionnés par câble. Mais selon les standards actuels, ils sont très insuffisants sur pareille masse d'acier capable de telles vitesses. Cela étant, on n'a guère envie d'explorer tout le potentiel de vitesse de la voiture...

■ Grincement de dents

La boîte 4 rapports non-synchronisés ne facilite pas les choses. La situation n'est pas aussi grave que dans une Bentley d'avant-guerre, mais il faut une dose certaine de concentration. La pédale d'embrayage et le levier de vitesses sont aussi coopératifs qu'un douanier nord-coréen et les engrenages de la boîte ne laissent pas de place à l'improvisation. Le double-débrayage est si ardu – avec une dose de gaz mesurée sur une balance de pharmacien – et la commande de boîte demande une telle précision qu'on en vient à perdre de vue qu'on avance vraiment très vite. Heureusement, le moteur développe un tel couple qu'on peut se permettre l'un ou l'autre raté, et qu'il ne faut pas continuellement changer de rapport.

Pour compliquer encore un peu les choses, les pédales sont dans leurs positions d'avant-guerre, avec l'accélérateur au centre et le frein à droite. Des positions qui hypothèquent hélas grandement le plaisir de conduire. Il faut en permanence se rappeler quelles sont les pédales sous vos pieds car avec un tel couple, il n'est pas possible de rouler relax, et encore moins de partir en rêveries. On préfère ne pas imaginer ce qu'il se passerait si, en voulant freiner d'urgence, on enfonce en fait les gaz jusqu'au plancher...

Avec ses 250 ch, la grosse Benz revendique une vitesse de pointe ébourifante de 192 km/h. Mais c'est donc surtout le couple qui laisse bouche bée. Les chiffres exacts ne sont pas connus mais selon Mercedes, il serait de quelques 680 Nm. Même pour une grande fille qui affiche à peu près 1.700 kilos sur la balance, c'est spec-

taculaire. La voiture est donc capable de relances hallucinantes. Et si elle ne peut pas abattre le 0-100 en moins de 10 secondes, la faute n'en revient qu'à cette boîte de vitesse revêche.

Ce qui est tout aussi impressionnant est la sonorité "de guerre". La voix est dominée par un grondement profond et rythmé, comme si le groupe de percussions Stomp jouait dans un tunnel de métro désaffecté. Le tout s'accompagne d'un érailement qui ferait pâlir Marianne Faithful de jalousie.

■ Compresseur complexe

Et pourtant. Même si la Mercedes est une brute d'un bout à l'autre, elle étonne surtout par sa simplicité et l'attention portée à la fonctionnalité pure. Ses formes sont directement dictées



par sa faim de vitesse. Et c'est bien pour cela qu'elle est si belle. Chaque pièce semble avoir sa propre tâche. Des fins garde-boue au capot long comme une table de billard, en passant par les étranges tuyaux de poêle du flanc et le fin pare-brise, sans oublier l'interminable arbre de direction et les deux roues de secours sur l'arrière acabit. Le sol en aluminium, le grand volant de bois et les charmants cadrans sont autant de témoins silencieux de cette soif inextinguible de vitesse. Mais la partie la plus déconcertante, c'est





sous le capot qu'on la trouve. Quelle machine! Avec une cylindrée de 7,1 litres, chaque cylindre aspire plus d'un litre de mélange par tour-moteur. Mais tout n'est pas que brutalité. Le souci du détail est presque émouvant et le niveau de technologie impressionne. Les connaisseurs de technique peuvent admirer des heures durant la façon dont les carburateurs sont chauffés de façon si intelligente par les gaz d'échappement pour faciliter la progression à froid, le système de refroidissement sans pression ou le double allumage à magnéto Scintilla et bobine. Cela produit une meilleure combustion, puisque chaque cylindre reçoit deux bougies situées à 5° l'une de l'autre. Et cela améliore aussi la fiabilité puisque si l'un des deux systèmes lâche, on peut continuer avec le deuxième sans que la perte de puissance soit significative. Et puis il y a ce fameux compresseur, qui ne tourne pas en permanence comme le fait celui d'une Bentley Blower. Ici, on a placé derrière la pédale des gaz un ingénieux embrayage à lamelles qui ne déclenche le compresseur que lorsque le pilote est assez confiant pour mettre le pied au plancher. Et là, la poussée est aussi impressionnante que le son produit par le compresseur en action. C'est si terrifiant que la plupart des possesseurs de SSK ne déclenchent jamais ou rarement le compresseur. Même Evert Louwman avoue magnanimement qu'il ne l'a jamais entendu tourner. Par ailleurs, ce compresseur était le talon d'Achille de la SSK. Et c'est lui qui a empêché Mercedes de

remonter la victoire la plus prisée de toutes: Le Mans. Caraciolla y pilota si déchaîné que le compresseur tourna sans arrêt, ce que Mercedes n'avait pas prévu. Après 85 tours, cette foudre sur roues était à bout de souffle et cela ouvrit la porte à une nouvelle victoire de Bentley. Pas avec la Blower d'ailleurs, qui elle aussi avait rendu l'âme. Ce fut la bonne vieille Speed Six atmosphérique qui l'emporta.

■ Super Mercedes

La SSK n'est pas seulement une illustration des très hautes ambitions de Mercedes à l'époque, elle illustre aussi la vitesse fulgurante de l'évolution qui s'en suivit. Même si en 1928 on pouvait la qualifier de Supercar parce qu'elle combinait gros moteur et dimensions relativement compactes, des standards ultérieurs ne permettent pas de la ranger parmi les poids-plume. Au contraire, même. Elle pèse à peu près autant qu'un petit camion et se comporte également comme tel. Vue par le prisme de la modernité, elle n'est donc pas une vraie Supercar. Elle est et reste une Dame, mais une Dame qui a des ambitions sportives. Avec des ambitions sportives, mais pas une pure sportive. Pas telle que nous voyons aujourd'hui des marques comme Lamborghini ou Ferrari. Alors oui, la SSK est l'arrière-grand-mère de l'actuelle SLS, pas Supercar pur-sang, mais vraiment une super-Mercedes.

Pour les bibliophiles

Leo Van Hoorick

Au cours de l'année écoulée, j'ai pu acheter une foule de livres dédiés à l'automobile. Des œuvres que le passionné que je suis considère comme inestimables, publiées dans les années 50, 60 et 70. Nombre de ces livres ont été achetés pour une bouchée de pain, la plupart provenant du patrimoine de passionnés comme nous. Des récits de première main, donc moins truffés d'inexactitudes que ce qu'on l'on peut aujourd'hui trouver sur internet.

Tout cela pour vous dire que j'aime les livres et que je suis toujours heureux lorsqu'un nouvel ouvrage est publié, surtout lorsqu'il parle d'un sujet qui me fait vibrer. Il se trouve même que dans un livre publié en 2012 – le fantastique triptyque **“Alleggerita”** de Patrick Dasse et Tony Adriaenssens – en page 4 parmi les remerciements, j'ai pu lire *“With special thanks to...”* *votre serviteur*. Je ne m'y attendais pas et c'était d'autant plus agréable. Pourquoi cet hommage? Au début des années 90, mon ami Tony avait écrit son premier livre devenu une référence *“Alleggerita”*. Le livre n'était pas consacré à l'une ou l'autre jolie fille italienne (quoique) mais à l'Alfa GTA dont le A de Alleggerita veut dire *“allégée”*. Un livre épuisé depuis longtemps mais encore très recherché par les Alfistes. Il y a un an ou deux, Tony a été contacté par un Alfiste allemand qui désirait compléter le livre avec ses propres archives, pour ensuite le rééditer. Tony m'avait par hasard raconté cette histoire au cours d'une de nos conversations automobiles, mais avait précisé que ça ne l'intéressait plus guère et qu'il l'avait dit à *“l'autre Allemand”*. Pour lui, Alleggerita était de l'histoire ancienne et il était pris par un autre projet de livre (*Weekend Heroes*, à propos des courses de club américaines des années 50-60, ou bien était-ce *“Ten Days in Sicily”*?). Entre-temps, il avait aussi publié l'impressionnant ouvrage de référence en deux volumes *“OttoVu”*. Personnellement, je n'avais pas la chan-

ce d'avoir Alleggerita dans ma bibliothèque, j'étais dans le monde de l'édition depuis quelques années et j'imaginais bien ce projet mené à terme. J'ai donc recherché Patrick Dasse pour lui annoncer que Tony accepterait peut-être de collaborer (et de prêter ses archives) à un nouvel ouvrage. Et voilà ce qui me valut l'honneur d'une mention.

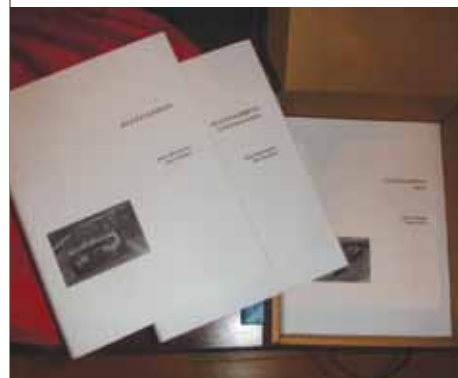
J'en suis assez fier car le livre est devenu un superbe ouvrage en trois volumes comptant ensemble quelques 1456 pages. On compte aussi trois auteurs puisqu'en plus de Patrick Dasse et Tony, Martin Übelher a aidé à l'élaboration du *“Register”*.

La première partie s'intéresse à l'évolution des GTA/GTAJ/GTAm et à l'histoire en course des voitures, en particulier en European Touring Car Challenge, championnat dans lequel Autodelta, l'équipe Alfa d'usine, joua un rôle prépondérant. Cette partie compte 464 pages renfermant 347 photos noir et blanc et 118 photos couleur.

Volume deux, *“Alleggerita – Technical Documentation”*, contient tous les documents d'homologation des TZ/Giulia TI Super/GTA/GTAJ/GTAm, mais aussi les documents Alfa Romeo d'origine en anglais, avec toutes les données techniques des GTA et GTA 1300 Junior. Cette partie est aussi très riche en photos de pièces d'origine de ces voitures. Une partie de 464 pages proposant 708 photos couleur.

Volume trois, *“Alleggerita – Register”* est un registre de toutes les GTA/GTAJ/GTAm connues et authentiques. 528 pages, 396 images noir et blanc, 125 photos couleur.

L'ouvrage est publié en langue anglaise mais il en existe une version allemande. Il est livré dans un joli coffret et coûte 349 euro, frais de port de 26,30 euro non compris.





Le hasard veut qu'il y a quelques semaines et après ses remarquables "Ten days in Sicily" et "Weekend Heroes", Tony Adriaenssens ait publié un livre sur les premières années de l'histoire en compétition de Porsche: "**SportErfolge**". Ce livre débute durant les premiers rallyes d'après-guerre et les courses sur circuit de la Gmünd 356, en 1951. Il se termine avec l'introduction des carrosseries en plastique en 1963, époque à laquelle le 8 cylindres Boxer démontra son potentiel à la Targa Florio, au Nürburgring et au Mans. En clair, l'histoire de l'émergence de la marque de Zuffenhausen. Les courses sont abordées indépendamment et par ordre chronologique, en commençant par la "Coupe du Salon" de Montlhéry (1951) pour clôturer sur les 24 Heures du Mans de 1963. Tony est un collectionneur averti de photographies et ses livres trouvent leur origine dans cette passion. Cela n'intéressera donc pas uniquement les Porschistes mais aussi tous les amateurs de photos (de courses) uniques des années 50 et 60. Le livre est très joliment édité et arrive avec un présentoir portant un motif qui figurait sur une boîte de grès que recevaient les premiers clients Porsche en guise de cadeau promotionnel. Encore un détail typiquement Adriaenssens: le soin du moindre détail. SportErfolge compte 640 pages (245 x 220 x 30 mm) et renferme 113 photos couleur et 263 photos noir

et blanc. Il coûte 185 euro, frais de port de 19,95 euro non compris. Tous ces ouvrages sont disponibles chez Autonet Carbooks (www.autonet-carbooks.com), la librairie automobile la plus complète du Benelux.

Bart Lenaerts et Lies de Mol (lui pour les textes inimitables, elle pour les images à couper le souffle) sont évidemment des collaborateurs bien connus d'Historicar, mais aussi de nombreuses autres publications du monde de l'automobile, clas-

sique ou non. Ensemble, ils livrent non seulement de très beaux articles mais ont aussi débuté il y a quelques années l'aventure de l'écriture et de la publication de livres automobiles. Après Waft 1, Waft 2 et "Belgian Car Designers", ils publient un nouvel ouvrage consacré au design. "**Masters of Modern Car Design**" est consacré aux Directeurs du Design des neuf grands groupes qui dominent l'industrie automobile. Walter de' Silva du VW Group, Ed Welburn de GM, Lorenzo Ramaciotti du Fiat Group, J Mays de Ford, Peter Schreyer de Kia, Jean-Pierre Ploué de PSA, Adrian Van Hooydonk du BMW Group, Laurens van den Acker de Renault et Gorden Wagener de Daimler: neuf personnes clé du design automobile contemporain. Neufs directeurs qui influencent l'apparence d'à peu près toutes les voitures du monde. Le livre révèle les hommes derrière les machines, raconte leurs histoires, dévoile leurs personnalités complexes et montre des croquis qu'on n'a jamais vus ailleurs.



Les auteurs sont particulièrement fiers que ces designers n'aient pas hésité à parler à cœur ouvert et à plonger dans leurs archives à la recherche de photos et de dessins d'enfance. Ce qui accentue l'aspect humain. Même si ces hommes prennent des décisions concernant quelques 80% de toutes les automobiles, ils restent des gamins qui vivent leur rêve. Fin 2012, le livre a remporté le prestigieux prix de l'ADAC au Salon International du Livre de Francfort.

Le livre présente une couverture rigide au toucher souple, mesure 30 cm sur 30, compte 252 pages et coûte 60 euro. Pour la Belgique, les frais de port sont de 5 euro. A commander sur le www.waft.be.



Bart Lenaerts et Lies De Mol ont remporté le prestigieux « Prix ADAC » en Allemagne pour leur dernier né : « Masters of Modern Car Design »

XF XJ **XK**

**ÉCHAPPER À
LA ROUTINE.
CHAQUE JOUR.**

Découvrez la Jaguar XKR-S, laissez-vous emporter et posez-vous cette question : **"How alive are you?"**

WWW.JAGUAR.BE




HOW ALIVE ARE YOU?



12,3 L/100 KM. 292 G/KM CO₂.

Informations environnementales (AR 19/03/04) : www.jaguar.be. Donnons priorité à la sécurité. Modèle illustré avec options.



Un cliché notoire
prétend que
les gens aisés
ne cuisinent
plus jamais
eux-mêmes.

"Pensez-vous? Vous imaginez ces gens en train de peler des oignons? Faire de la soupe? Ils vont tous les jours au restaurant. Matin, midi et soir." Chez KBC, nous n'accordons aucune foi à ces clichés. L'activité Private Banking peut aussi faire fi des stéréotypes. Nous comptons sur vous pour rester aux fourneaux de votre propre cuisine financière. Nous vous fournissons des conseils circonstanciés, mais c'est vous qui choisissez et prenez les décisions. Votre sens de l'entrepreneuriat n'est d'ailleurs plus à démontrer.

Private Banking s'adresse aux patrimoines à partir de 1 million d'euros. Pour plus d'info, consultez le site www.kbc.be/privatebanking_fr

Nous parlons la même langue.



Private
Banking