

# ESa HISTORICAR

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





1.

## THE ZOUTE SALE®

**Une vente d'importantes automobiles de collection**

**Vendredi 11 Octobre 2013**

**Knokke-Le Zoute, Belgique**



Bonhams est ravi de pouvoir annoncer cette nouvelle vente qui se déroulera à Knokke Le-Zoute, lieu très prisé au bord de la Mer du Nord, durant le Zoute Grand Prix Rally et le Zoute Concours d'Élégance.

Parmi les premières inscriptions on trouve deux autos importantes et éligibles au Mille Miglia, une Ferrari 212 et une Maserati A6G/54.

### Renseignements

**Philip Kantor**  
+32 (0) 476 879 471  
eurocars@bonhams.com

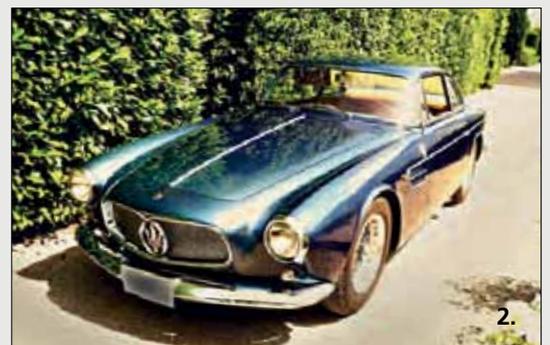
### Principale

**1954 Ferrari 212**  
châssis no. 0297EU  
Coachwork by Pininfarina  
Estimation: €600.000 - 900.000

### Droite

**1957 Maserati A6G/54**  
châssis no. 2116  
Carrosserie Allemano  
Estimation: €450.000 - 650.000

[www.zoutegrandprix.be](http://www.zoutegrandprix.be)



2.

# 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  
Herststraat 24 - 1761 Roosdaal

### 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  
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal  
TVA: BE0414-830-002

## La fièvre des enchères



*En mai dernier, la célèbre maison de ventes Bonhams a organisé une vente d'automobiles classiques à Francorchamps. Une autre est prévue en octobre, durant le Grand Prix du Zoute.*

*Je ne crois pas me souvenir qu'une vente aux enchères ait jamais été organisée dans notre pays... si l'on excepte la tentative ratée du dernier Brussels Retro Festival, il y a de nombreuses années déjà. Mais cette dernière n'avait pas grand-chose en commun avec ce que fait une organisation professionnelle comme Bonhams. Avec des voitures classiques dont les cotes ne semblent pas vouloir stopper leur envol, il fallait bien qu'une maison de vente s'installe tôt ou tard chez nous. Nous sommes en effet l'un des pays les plus riches d'Europe et la scène classique belge est très active.*

*La vente aux enchères de Francorchamps a été organisée dans le cadre de Spa Classic, un événement qui a rencontré le succès dès sa première édition. L'Allemagne et les Pays-Bas sont à un jet de pierre et je suppose que les Commissaires-Priseurs comptaient sur des enchérisseurs étrangers. Hélas la météo était déplorable, la neige ayant même fait une apparition le soir précédent la vente. Moins d'amateurs firent donc le déplacement en Ardennes. Il y eut par conséquent un réel impact sur les lots les moins chers et cela explique le succès relatif de la vente, si l'on ne regarde que le nombre de lots ayant changé de main. Si par contre on regarde les sommes atteintes par les ventes, le résultat est loin d'être anecdotique, comme le souligne Philip Kantor, chef du «European Motoring Department» de Bonhams. Les enchères portant sur les lots les plus prestigieux se sont en effet déroulées comme espéré, avec des enchérisseurs tant dans la salle qu'au téléphone qui ne voulaient rien céder à leurs rivaux.*



*L'adjudication la plus élevée – 902.700,00 € – concerne une Ferrari 275 GTB Berlinetta jaune canari de 1964. La seconde somme la plus élevée a été payée pour une Lamborghini Miura P400 1968, d'une beauté à couper le souffle et qui avait été prise en main il y a quelques années par les ateliers de restauration de l'usine. Cette Miura a été adjugée à 575.000 €, ce qui en fait l'une des premières Miura (hors SV donc) les plus chères du monde. Le Top 3 fut complété par la dernière Porsche 911 Carrera RS 3 litres à avoir été construite à Zuffenhausen. Pour cette voiture de 1974, les enchères se sont arrêtées juste sous les 440.000 €.*

*On peut donc parler d'un tour de chauffe assez réussi. Les attentes pour la prochaine vente sont à présent très fortes. Non seulement le Grand Prix du Zoute jouit aujourd'hui d'une excellente réputation, mais les organisateurs ont aussi prévu de plus en plus d'activités autour de l'évènement, ce qui devrait attirer un nombre croissants d'amateurs avertis. Et n'oublions pas que Knokke la Mondaine est sans aucun doute le lieu le plus approprié en Belgique pour organiser une vente aux enchères d'automobiles classiques. Avis à ceux qui voudraient vivre cela en Live: rendez-vous le 11 octobre.*

Leo Van Hoorick



# Rrrrrrrrrrrrrrrrr8.

Encore plus agile, plus dynamique et plus efficace, grâce à l'ultra lightweight technology d'Audi et à sa philosophie: une volonté inébranlable d'explorer de nouveaux terrains.

**La nouvelle Audi R8.**

# Sommaire

**3**

**Edito**

**6-8**

**Les voitures de la famille Cogels**

**10-18**

**Trois générations Mannès**

**20-24**

**Le Musée Louwman**

**26-30**

**Alfa Romeo Disco Volante**

**32-36**

**Bugatti Type 101 Antem**

**37-38**

**Livres : 50 ans, 250 départs**

## Liste des annonceurs

**2 Bonhams**

**4 Audi**

**9 Mercedes-Benz**

**19 Delen Private Bank**

**25 Société Générale**

**31 Le Grand Livre de l'Automobile Belge**

**39 Circuit des Ardennes 2014**

**40 KBC**

## Agenda

• 2013 Antwerp Concours, Kasteel Belvédère,  
Broekstraat, Wijnegem

8/09/2013

• Zoute Grand Prix

10-13/10/2013

### Autoworld

• 50 ans Lamborghini

6/07-1/09/2013

• Racing Memories, 50 ans Circuit Zolder

19/07-1/09/2013

• Enjoy Electric

1/09-15/10/2013

• Model Car Swapmeet

3/11/2013

• Ferdinand Porsche: From Electric to Electric 6/12/2013-19/01/2014



## Notre couverture:

En 1952, Rémy Mannès avait rassemblé une palette de marques prestigieuse au Salon de Bruxelles. Delahaye et Aston Martin figuraient parmi les cinq marques les plus chères sur le marché belge.

## Et nous faisons appel à vous.

Si vous possédez un album familial comportant des photos « historiques » de voitures (ou moto), n'hésitez pas à nous les soumettre en prenant contact par email : leo@vanhoorick.com.

Nous accorderons la préférence aux véhicules d'avant 1941, car les illustrations de ceux-ci sont plus rares.

Bonne recherche !

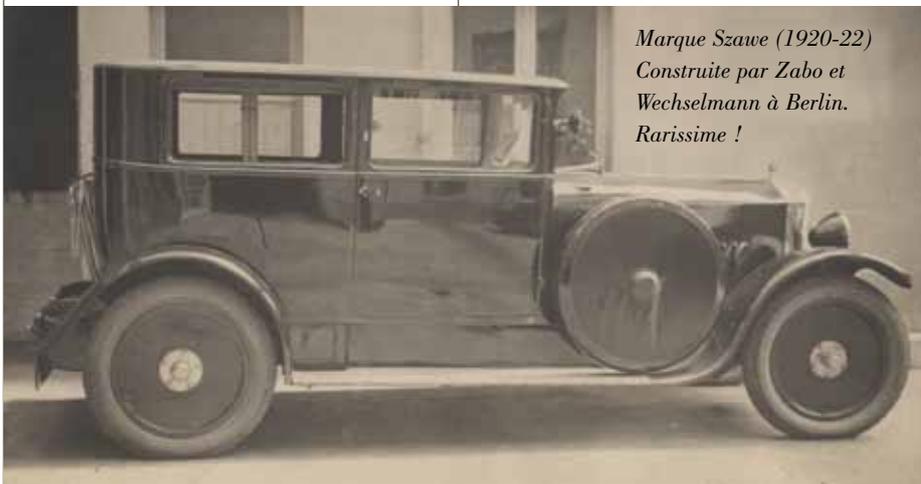


Véhicule non identifié  
Carte postale ?  
(Moteur 2 cylindres en V  
refroidi par air)



# Les voitures de la famille Cogels

*Avec la collaboration de Pol Sonet RVCCB*



Marque Szawe (1920-22)  
Construite par Zabo et  
Wechselmann à Berlin.  
Rarissime !

La publication de photos des véhicules de la famille de Crawhez (Historicar n° XXIV) a suscité beaucoup d'intérêt.

Celui-ci nous incite à continuer cette série.

Dans ce numéro, nous découvrons les voitures ayant appartenu à la famille Cogels, et leurs amis proches.

Certains véhicules se révèlent difficile à identifier ; n'hésitez donc pas à nous faire part de vos remarques.



Germain Standard 1906-7 de M. Cogels lors d'un voyage à Biarritz



Lors du même voyage Germain 1906-7 suivie d'une autre Germain appartenant à M. Gillet

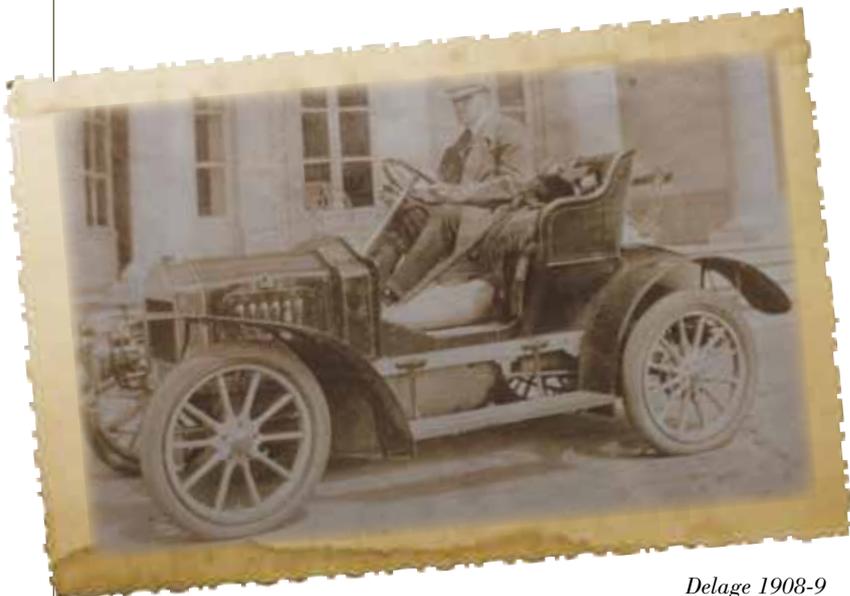


Marque ? Photo prise à Kapellen (Anvers) au Château Starrenhof du Baron Hubert Cogels



Marque = ? 1903-5 ?  
 Au verso de cette photo figure la mention « ma première voiture », écrit de la main de son propriétaire le Baron Paul van Rijnegem de Buzet.

Willys 1925-26



Delage 1908-9  
 Photo prise au Château de Rivieren/Deurne

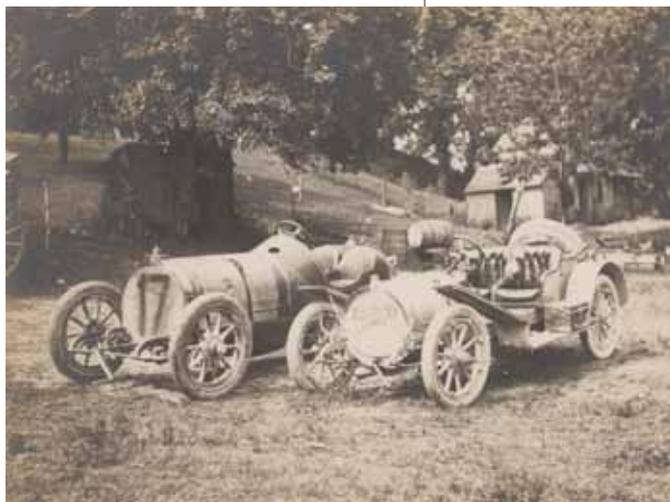


Mors 1908-9  
 Photo de mariage de Ludovic della Faille de Leverghem avec Isabelle Bosschaert de Boumel



Beau landaulet avec roues arrières jumelées.  
 Marque ?

*Germain de course 1908 (n°17)  
(L'autre Germain : 1907)*



*Peugeot 1913-14 Type 14S du Baron  
Paul van Reyngem de Buzet*



*Photo prise en 1922 à « Ter Beuken »  
à Deurne. Marque Overland ?*



*Camion Latil (Le Havre 1914)  
Unité belge en 1914*



*Minerva 1912-13. Photo prise en 1914  
au Havre. Son propriétaire,  
Georges Cogels, a été  
volontaire de guerre 1914-18*



*Coupé Limousine 1906-8 (Fondu ?)  
du Baron Frédégond Cogels*



*Comparaison de taille entre la Minerva  
1930 et l'Opel Olympia 1935-36*



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

*En 1929 Remy Mannès acheta sa première moto. Clémentine Bassem, qui deviendra son épouse, un an plus tard, est assise dans le sidecar.*



Tout commença avec la vente d'une voiture d'occasion. Rapidement, une seconde, puis une troisième suivirent. Puis avec le temps, l'entreprise fondée en 1934 par Rémy Mannès devint une valeur sûre parmi les importateurs, avec des marques prestigieuses comme Delahaye, Aston Martin, Bristol, Siata, Lancia et Maserati. Des milliers de voitures et de camions de pas moins de 25 marques ont depuis été importés par trois générations de Mannès.

*par Paul E. Frère*

## *Figures marquantes*

1<sup>ère</sup> partie

# Rémy Mannès

Les racines de la famille Mannès sont à Auderghem. Après la Première Guerre Mondiale, Antoine Mannès était à la tête d'une florissante entreprise de produits laitiers sur la Chaussée de Wavre. C'était à l'époque la vente d'œufs qui s'avérait fructueuse. Ils étaient livrés par une charrette à chevaux, bien que l'automobile connaisse déjà un certain essor depuis deux décennies. Le fils Rémy eut la chance de suivre des études secondaires inférieures à l'Institut Saint-Boniface d'Ixelles. En 1924, il se lança dans des études de mécanique automobile.

En 1927 il partit pour le service militaire. Il servit dans un régiment de transport automobile et obtint rapidement un poste à responsabilités.

En 1929, l'année du Grand Krach boursier, Rémy n'avait que 22 ans. Avec

l'aide d'une tante bienveillante, il acheta en pleine crise sa première moto. Instantanément, le virus de tout ce qui a des roues et un moteur courut dans ses veines. Après un bref stage pratique dans un garage du voisinage, il se mit à la recherche d'un petit espace commercial. C'est sur la Chaussée de Waterloo qu'il trouva son bonheur. Il acheta alors sa première voiture d'occasion et ne tarda pas à trouver un client. Et pendant ce temps, il restait malgré tout actif dans l'entreprise de ses parents. Après cette première voiture, suivit une seconde, puis une troisième et c'est ainsi que les choses prirent de l'ampleur.

D'un point de vue personnel aussi, tout allait comme sur des roulettes. En août 1930, Rémy épousa Clémentine Bassem. Le 1er janvier 1934, la première entreprise de Rémy Mannès fut officiellement inscrite à la Chambre

du Commerce de Bruxelles. Le siège officiel de la société Rémy Mannès fut établi à son adresse privée du moment, au 19 de la Rue du Docteur, toujours à Auderghem.

Dans les statuts de la société, toujours jalousement préservés dans les archives de Christian Mannès, fils cadet de Rémy, il est par ailleurs mentionné que la nouvelle entreprise a une activité commerciale dans le secteur automobile, notamment la distribution d'accessoires et les réparations.

### ■ Association

Mais la maison de la Rue du Docteur n'était pas idéale pour recevoir de nombreuses automobiles, et encore moins pour accueillir un garage digne de ce nom. Rémy Mannès entre en contact avec Lucien Walmacq, propriétaire d'un garage en 1936 et conclut un accord temporaire avec celui-ci. Leur société devint le "Garage Union-Automobile", une appellation transformée plus tard en "Etablissements Union-Automobile".

Un nouveau pas très important fut franchi en 1937 lorsqu'il achète un bâtiment, 40 Rue de France. Le lieu était idéalement situé juste à côté de la Gare du Midi et de la gare de marchandises attenante.

Coïncidence ou pas, quelques mois après la signature chez le notaire de l'achat du n°40, le n°39 fut proposé à la location. Une chance que Rémy Mannès ne laissa pas passer et il s'installa donc avec sa famille dans l'habitation voisine de son entreprise. Entretemps, la collaboration avec Lucien Walmacq prit une tournure moins bonne qu'espérée. Le 4 mars 1939, ils décidèrent de commun accord de mettre fin à leur partenariat.

### ■ Gazogènes et service de remorquage

Le déclenchement de la guerre en 1940 mit un frein à l'expansion des Etablissements Union-Automobile. Fondamentalement, l'entreprise ne subissait aucun harcèlement direct de la part de l'occupant, mais le fait est que les ventes de voitures tombèrent à peu près à zéro. Lorsqu'en 1941

les Allemands confisquèrent les bâtiments de la Rue de France, Mannès n'eut d'autre choix que de transférer ses activités en un lieu minuscule de la Rue de Formanoir, sur le territoire d'Anderlecht. Outre l'entretien normal et les réparations de toutes sortes, une grande partie de l'activité consistait à installer des gazogènes. C'est aussi à

*La pénurie en carburant faisait que les clients du café voisinant arrivaient en calèche. Le jeune Willy Mannès pose avec les filles du voisin.*



cette époque qu'on lança l'activité de remorquage, avec un camion Diamond de 1935.

Avec la Libération, revint l'espoir de pouvoir à nouveau occuper les bâtiments de la Rue de France. La déception fut donc grande lorsque les Forces Armées britanniques s'y installèrent à leur tour. Jusqu'à ce que finalement, lorsque le dernier soldat eut quitté le bâtiment de

*Une annonce de Belgique Automobile de 1947. Le contrat G.F.A. fit redémarrer les affaires après la dure période de guerre.*



*Les bâtiments 40, rue de France, dans l'après-guerre. Il y avait une grande demande pour des véhicules utilitaires pour la reconstruction. À droite le chef d'entreprise Remy Mannès.*

*Le groupe G.F.A. comportait également des marques de camions: Unic, Bernard, Lafly et Delahaye étaient fort complémentaires.*

la Rue de France, la reconstruction put enfin commencer.

### ■ G.F.A.

Rapidement, la région de Bruxelles bourdonna de toutes sortes d'activités. Tout le monde pouvait à nouveau parcourir les routes librement et la demande pour l'automobile augmenta de façon énorme. Mais répondre à cette demande était une autre paire de manches. L'assemblage



*En 1946 l'entreprise vendait plus de cent voitures des marques Delahaye et Delage en Belgique. Vu leur prix, c'était un vrai succès.*

était chez nous au point mort et seules la France et l'Angleterre avaient réussi à relancer la production relativement vite. Les voitures d'occasion étaient donc très

recherchées, et n'était-ce pas justement la spécialité de Rémy Mannès? Ce fut une période de travail intense. Christian Mannès en témoigne: "Le plus important pour mon père était de travailler. Et ce 24 heures sur 24 et 365 jours par an. Même en vacances ou durant les week-ends, son esprit était à son entreprise. Il était très perspicace et grâce à sa formation, il avait un excellent ressenti du produit. Il connaissait les voitures par cœur sans vraiment être un passionné. Il s'intéressait d'ailleurs assez peu au passé. Il ne s'intéressait pas non plus au sport automobile mais il savait par contre l'utiliser comme moyen de promotion".

Un jour, un homme à la tenue très soignée arriva dans les bureaux. Il était venu en train de Paris et représentait la G.F.A., Générale Française de l'Automobile, fondée en 1941. Il s'agissait d'une initiative du Gouvernement Français visant à réunir plusieurs marques en un seul groupe et ainsi rationaliser l'industrie automobile française. Seuls Citroën et la Régie Renault avaient été laissés à part et Peugeot était alors associé à Hotchkiss, Latil et Saurer. Un autre groupe, l'U.F.A. (Union Française Automobile) rassemblait Panhard, Somua et Willeme.

La G.F.A. englobait Bernard (camions uniquement), Unic, Delahaye, Lafly et Simca. En 1935 déjà, Delahaye avait signé des accords de grande portée avec Delage, si bien que cette dernière était en fait devenue une filiale de Delahaye. Au sein du groupe G.F.A., il était revenu à Simca le rôle de produire des autos populaires, surtout pour le marché domestique. Delahaye et Delage pouvaient continuer à produire des voitures de luxe, à la condition de se concentrer avant tout sur l'exportation.

Le visiteur qui vint au 40 de la Rue de France, vraisemblablement à l'automne 1945, était en mission informative. Rémy Mannès était-il un homme important du milieu automobile bruxellois? Connaissait-il des candidats potentiels à l'importation des marques du groupe G.F.A.? Rémy Mannès ne perdit pas de temps. Il invita très vite l'homme dans son bureau et rapidement, il signa

un accord portant sur l'importation des marques de luxe Delahaye et Delage, ainsi que sur les camions Delahaye, Bernard et Unic. Il n'obtint d'ailleurs pas seulement les droits pour la Belgique, mais aussi pour le Grand-Duché de Luxembourg.

### ■ Le milieu de la course

Le passage du statut de vendeur de voitures à celui d'importateur s'accompagna évidemment de nouveaux défis. Le 16 juin 1946, fut organisé le premier Grand Prix de Bruxelles de l'après-guerre. Le lieu s'imposa comme une évidence, puisque le Circuit de Francorchamps avait beaucoup souffert durant le conflit et que la priorité avait été donnée à la réfection des routes dans les villes. Le Grand Prix comprenait trois catégories, dont la plus prestigieuse accueillait les voitures à moteurs atmosphériques de 2 à 4,5 litres, ou à moteurs à compresseur de 1 à 2,25 litres. Les véhicules étaient bien sûr d'avant-guerre, mais la hiérarchie était nouvelle car les voitures allemandes Auto-Union et Mercedes-Benz n'étaient pas admises au départ. Plus de 60.000 visiteurs payants se pressèrent à l'évènement. Pour Mannès, c'était évidemment une chance unique de mettre la lumière sur son entreprise. La compétition fut remportée par le Français Eugène Chaboud, au volant de la même Delahaye qui lui avait permis de triompher aux 24 Heures du Mans de 1938. A Bruxelles, il devança les Talbot de Levegh et de Sommer. Parmi les dix premiers, il n'y avait pas moins de quatre Delahaye et deux Delage. Non, ces voitures n'avaient pas été livrées par Rémy Mannès mais son entreprise, désormais rebaptisée "Etablissements R. Mannès" avait assuré l'assistance nécessaire. Ce premier Grand Prix fut synonyme d'une publicité énorme. Ainsi le magazine "Belgique Automobile" réserva une grande place à la victoire de Chaboud et termina l'article en faisant les louanges des Delahaye, sans oublier de mentionner où l'on pouvait les acheter. Dans les années qui suivirent, Rémy Mannès devint très présent dans le milieu de la course automobile. Ce qui permit d'une part d'établir de nombreux contacts avec les classes sociales fortunées qui représentaient sa clientèle cible, et d'autre-

part d'être aux premières loges pour détecter les marques prometteuses.

Dans la région de Bruxelles, les Delahaye et Delage n'étaient pas seulement vendues par les garages de Rémy Mannès, mais aussi par Albert D'Ieteren. Avant la guerre déjà, D'Ieteren avait durant plusieurs années importé les deux marques. A présent, il en était le concessionnaire principal et proposait des carrosseries "à la carte" sur des châssis Delahaye. Willy Mannès raconte:

"Les premières voitures étaient livrées comme simple châssis roulant et étaient ensuite habillées par divers carrossiers. Le Bruxellois Van den Plas a construit plusieurs carrosseries exclusives sur bases de types 135 et 148L. Les "Anciens Etablissements Vesters et Neirinck", installés rue du Foyer Schaerbeekois, en a aussi produit quelques-unes et la plus luxueuse que nous ayons commandée venait de chez Oblin Martial, de la Rue Spaak à Bruxelles. D'autres voitures ont été habillées par Chapron et nous avons aussi livré deux Delahaye à carrosserie Saoutchik. Ce qu'on sait moins, ce que nous avons envoyé une dizaine de châssis chez Pennock, à La Haye."

Juste après la guerre, la Belgique était le marché d'exportation principal pour Delahaye et Delage. Pas moins de 123 voitures furent vendues par les Etablissements R. Mannès. Et à titre de comparaison: le marché Suisse était en seconde position, avec à peine 37 voitures.

Par ailleurs, des dizaines de camions furent aussi importés, là-encore carrossés chez nous. Un oncle de Willy et Christian prenait régulièrement le train pour Paris et rentrait à Bruxelles par la route, au volant d'un châssis de camion, assis sur une caisse de bois. Cela sans pare-brise et bien emmitoufflé. Bien sûr, on ne parlait pas à l'époque de ceintures de sécurité.

Vers la fin des années 40, la produc-

*L'ambiance lors du GP de Belgique à Francorchamps était moins euphorique que l'année précédente à Bruxelles, quand Chaboud était invincible. On reconnaît Maurice Trintignant à côté de Clémentine Bassem et Rémy Mannès*



*Trintignant était cinquième au volant de sa Delage. Mais il terminait à quatre tours du vainqueur Wimille qui, avec son Alfa Romeo, avait même pris un tour au deuxième.*

En 1950, les bâtiments de la Rue de France furent rénovés et un nouveau showroom fut construit. Remarquez les pompes à essence sur le trottoir.



L'offre s'agrandit. Les marques britanniques faisaient leur apparition. On voit ici une Singer à côté d'une Aston Martin, d'une Delahaye et d'une autre Singer.

tion automobile de Delage et Delahaye baissa fortement, pour cause de sévère concurrence de la part de voitures plus modernes et moins coûteuses. Les camions par contre se portaient bien. En 1955, il fut décidé de cesser la production d'automobiles Hotchkiss, Delage et

Delahaye. Pour Rémy Mannès, c'était la fin d'un important chapitre. La signature qu'il avait apposée en 1945 au bas du contrat le liait à la G.F.A. n'avait pas seulement donné un énorme essor financier à son entreprise, mais lui avait surtout ouvert bien des portes.

En 1955 encore, Rémy Mannès mit un terme à l'importation des camions Delahaye. L'aventure Unic par contre allait encore durer longtemps.

### ■ Singer

La première trace après-guerre de la marque britannique Singer dans notre pays se trouve dans le catalogue du Salon de Bruxelles de 1949. L'entreprise

SINCAU (pour Société Industrielle et Commerciale Automobile) établie au 46, Rue Ravenstein à Bruxelles disposait à l'époque des droits d'importation pour la Belgique et le Grand-Duché des marques Alvis, Singer et H.R.G., entre autres. Rémy Mannès conclut un accord avec Singer en 1950. Entre 1950 et 1962, ce furent quelques 363 voitures du constructeur britannique qui furent vendues chez nous. Il y a ces fameux registres, dans lesquels chaque voiture vendue était scrupuleusement inscrite, avec date d'arrivée et date de livraison. Même les numéros de châssis et de moteur, ou encore la destination ne manquent pas. Christian Mannès se rappelle sa première voiture. "Oui, c'était une Singer. Je n'avais pas de permis, je n'avais que 16 ans mais comme mon père avait acheté une maison à Ophain et que ma mère ne savait pas conduire, je devais lui servir de chauffeur".

### ■ Bristol & Aston Martin

Les premiers contacts avec Aston Martin remontent à 1950. L'histoire dit que Rémy Mannès a pour une raison ou une autre été impressionné par une Aston Martin à Francorchamps et que sans la moindre hésitation, il appela l'Angleterre depuis la première cabine téléphonique trouvée, pour se présenter et prendre rendez-vous. L'affaire fut vite conclue. En décrochant Aston Martin, Mannès fit à nouveau très fort. L'offre en voitures de sport était alors assez limitée. Seule Jaguar, avec sa XK 120, réussissait à vendre à travers le monde plusieurs centaines de voitures de sport par an. La production de Ferrari était encore marginale et Porsche jouait dans une catégorie inférieure. La première Aston Martin arriva le 29 novembre 1950: une DB 3 verte. La plupart des Aston arrivaient directement par les eaux dans le Port de Bruxelles. Une petite entreprise y possédait deux navires: le City of London et le City of Brussels. Chacun de ces bateaux pouvait indifféremment transporter marchandises ou passagers et assurait une liaison régulière entre les docks de Londres et le Port de Bruxelles. Christian Mannès se souvient très bien qu'il a jadis utilisé cette liaison en tant que touriste: "Il fallait plus d'une demi-journée pour faire Bruxelles-Anvers à

travers les multiples écluses. Après, on arrivait vite à l'embouchure de l'Escaut direction la Mer du Nord, puis traversée de la Manche et enfin arrivée à Londres par la Tamise.”

Grâce à Aston Martin, Rémy Mannès gagna son client le plus prestigieux: le Roi Baudouin. Bien que l'abdication de son père Léopold III lui eût amené de très lourdes responsabilités, il trouva le temps d'apprendre à conduire. D'après Valère Seys, jadis responsable du Garage Royal à Bruxelles, Baudouin n'avait que peu d'expérience au volant lorsqu'en 1951, il reçut des mains de Pierre D'Ieteren les clés de sa première voiture: une Porsche 356. Lorsque Valère Seys quitta la police montée pour devenir chauffeur à la Cour, Léopold III lui demanda de donner au Roi Baudouin quelques leçons supplémentaires afin de perfectionner ses techniques de conduite. La Porsche remplit de bons et loyaux services durant un an et demi. Mais Baudouin rêvait déjà d'une Aston Martin DB2 cabrio noire. La voiture fut livrée le 11 février 1953. Manifestement, cette première rencontre avec Aston Martin fut un coup dans le mille, puisque Baudouin commanda peu après un châssis de DB2/4 à moteur 3.0 litres, qu'il fit carrosser non en Belgique mais à Turin, par Vignale. Peut-être Baudouin avait-il été en admiration devant le dessin que Pininfarina avait réalisé sur le châssis Ferrari que son père avait acheté à Modène. Par ailleurs, sa belle-mère la Princesse Liliane avait elle-même commandé une voiture à la Carrozzeria Vignale. Alors que Liliane allait choyer sa Ferrari 250 GT Vignale de longues années durant, Baudouin se débarrassa assez vite de son exemplaire unique au profit d'une DB2/4 rouge, toujours à moteur 3.0 litres. En juin 1957, il changea à nouveau pour une autre DB2/4, rouge sombre cette fois, dont le nez était modifié. Il avait été demandé au carrossier Oblin & Martial de remplacer les phares par des doubles blocs optiques de Facel Vega. En privé, le Roi Baudouin parcourut des milliers de kilomètres avec ces Aston Martin. De quoi remettre en question l'image d'un Roi discret crapahtant à travers le pays, lunettes de soleil sur le nez et casquette sur la tête, au volant d'une Coccinelle. Non seulement Baudouin aimait beaucoup conduire des

Aston, mais il était aussi très au courant des prestations des Aston de course sur les circuits du monde. En mai 1955, on disputa à Francorchamps le Grand Prix des Voitures de Série. La famille Mannès était présente car l'une des prétendantes à la victoire dans la catégorie reine était

*La maison Mannès offrait un vaste choix d'utilitaires, allant d'autobus aux camions lourds.*



une Aston Martin DB-3S, conduite par le pilote/journaliste Paul Frère, disparu en 2009. Lors de la seconde course de la journée, Paul Frère l'emporta dans la catégorie 1.6 à 2.0 litres, au volant d'une Alfa Romeo 1900. Son principal rival, Harris, lui aussi dans une Alfa 1900, sortit de la piste au troisième tour dans le virage de l'Eau Rouge. Christian Mannès se souvient: “Je venais de faire une remarque sur la différence de trajectoire entre les deux Alfa et je suivais passionnément des yeux la voiture de Paul Frère, jusqu'à ce que des crissements

*En 1953 Mannès exposa une Siata 8V au salon. Cette voiture ne trouva pas d'acquéreur en Belgique.*

*La première Aston Martin du Roi Baudouin devant le show room de Rémy Mannès. C'était la première des quatre Aston que le Roi se procura chez Mannès.*



*Le frère de Clémentine Bassem amenait les châssis des camions (ici un Bernard) de Paris à Bruxelles avec comme seul équipement une caisse en bois.*

de pneus et le bruit d'un choc me fasse détourner le regard. Harris avait glissé avec son Alfa jusque dans le public et ma mère était légèrement blessée." Pour conclure l'évènement, les trois catégories occupaient ensemble la piste. Au volant

de son Aston Martin, Paul Frère parvint à dominer les Ferrari de Swaters et Laurent, ainsi que la Jaguar de Davids et la Maserati de Musy.

Le jour suivant, la DB-3S se reposait rue de France lorsqu'un appel téléphonique arriva du Palais Royal. Le Roi pouvait-il admirer la DB-3S au calme? Rémy Mannès contacta immédiatement Paul Frère qui traversa Bruxelles vers Laken au volant de la voiture de course. Après s'être fait expliquer la voiture dans ses moindres détails, Le Roi Baudouin partit à bord sur l'A12 en direction de Boom, d'abord en tant que passager puis ensuite au volant. La même situation se reproduisit en 1957, lorsque Tony Brooks remporta le Grand Prix de Spa des Voitures de Sport au volant de sa nouvelle arme, l'Aston Martin DBR/1. A nouveau, le téléphone de Rémy Mannès sonna. Cette fois, ce fut Roy Parnell, jadis responsable du David Brown Racing Department, qui eut l'honneur de se rendre à Laken.

Rémy Mannès avait à cœur d'entourer ce client exceptionnel des meilleurs soins. Pour les entretiens, il allait en personne au Palais prendre l'Aston Martin du Roi, accompagné de son meilleur mécanicien Paulus Berghmans.

L'importation d'Aston Martin ne représentait pas un énorme chiffre d'affaires. Mais là encore, c'avait été un choix délibéré de la part de Mannès, qui voulait surtout proposer des produits de choix aux fins connaisseurs. Comme l'avait fait Joska Bourgeois avec Jaguar, il avait opté pour de faibles volumes et pour le prestige. Plus tard, Willy et Christian allaient à leur tour tenter de faire durer cette politique. En 1951, première année pleine de l'importation, six Aston furent vendues. L'année suivante, le chiffre passa à 10 pour atteindre le chiffre record de 14 voitures en 1953. Puis durant une dizaine d'années, les chiffres oscillèrent ensuite entre 3 et 11. La famille Mannès allait assurer l'importation d'Aston Martin et de Lagonda jusqu'à fin 1977.

Bristol fit une entrée prudente dans notre pays en 1950. Les Anciens Etablissements Pilette, une entreprise familiale fondée par Théodore Pilette et reprise ensuite par son fils André, étaient en contrat avec Rover et Land Rover. La société avait donc de bons contacts avec la Grande Bretagne. D'après Willy Mannès, il existait même un lien de parenté entre André Pilette, contemporain de Rémy Mannès, et un haut responsable de Bristol. Et c'est très vraisemblablement Pilette qui mit son ami Rémy Mannès en contact avec Bristol. La première voiture fut livrée en 1952 et entre ce moment et 1956, 26 autres allaient suivre. Une fois de plus, il s'agissait d'automobiles assez chères destinées aux connaisseurs.

## ■ Siata en Lancia

La façon dont les contacts ont été établis avec Siata reste une énigme pour Willy et Christian Mannès. La petite marque fit son apparition lors du Salon de Bruxelles de 1953. Selon le catalogue de l'époque, le public pouvait y admirer une Barchetta Grand Sport 1400 à deux places, un Coupé Sport 8 cylindres à deux places également ainsi qu'un Coupé Daina Sport 1400 à... deux places. Ce moment fut assez unique puisque l'année suivante, il n'y avait plus la moindre Siata sur le stand Mannès. Une première livraison de quatre Siata arriva le 31 mars 1953. Les

deux derniers exemplaires furent livrés en août. Et il aura fallu six ans pour parvenir à vendre ces voitures. La première Siata à trouver preneur était un coupé bleu, châssis n°S.I.0317B, livré le 24 juillet 1953 au Garage Lempereur à Grivegnée, à côté de Liège. Le propriétaire prit part l'automne suivant au rallye Liège-Rome-Liège.

Le plus gros coup d'accélérateur de la carrière de Rémy Mannès vint avec Lancia. La marque italienne de prestige était au départ distribuée en Belgique par la "Société Industrielle Italo-Belge", établie Chaussée de Vleurgat à Bruxelles. En 1929, l'entreprise de pneumatiques "Les Etablissements Tounquet" acquit une concession. Et à peine un an plus tard, Camille Tounquet devint l'importateur officiel Lancia et allait le rester durant plus de 20 ans. Mais cette collaboration allait prendre fin de façon dramatique. Camille Tounquet mourut en effet en plein Salon de Bruxelles, en 1950. Et bien que l'activité fût reprise par le directeur commercial, H. Piette, elle périclita et les résultats chutèrent. Le contrat d'importation des Etablissements Tounquet fut rompu. Par la suite, la jeune génération de Tounquet assurèrent encore de longues années les entretiens de nombreuses Lancia dans la région et autour.

En 1953, Lancia organisa elle-même son stand du Salon de Bruxelles. C'est là qu'arrivèrent les "Etablissements Wilford". Paul Wilford avait été l'un des pionniers belges de la construction automobile, ce de 1897 à 1901 à peu près. A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, Charles Wilford avait créé à Temse, en Flandre Orientale, les "Ateliers de Constructions Mécaniques Ch. Wilford & Fils". Il y possédait aussi une scierie qui utilisait des machines à vapeur. Après la Première Guerre Mondiale, les Wilford s'occupèrent de la distribution de Willys-Overland. En 1928, ils rachetèrent les droits d'importation à l'Import Company d'Anvers et commencèrent aussi à prendre activement part à de nombreuses compétitions. En 1936, une chaîne de montage de Willys-Overland fut établie. Après la Seconde Guerre Mondiale, cette acti-

tivité fut transférée dans de nouveaux bâtiments de la Chaussée de Haacht. Suite à la victoire des Américains, la Jeep jouissait d'une image très forte. Le succès des Wilford était donc un atout de taille pour décrocher Lancia. En 1954, lors du premier Salon où les Wilford furent repris comme importateurs, Lancia apparut dans toute sa gloire. L'Aurelia était en vedette, notamment grâce à la version haut de gamme B20 GT, première voiture à porter l'appellation Gran Turismo.

Bien que les chiffres de ventes en 1954 et 1955 ne furent pas mauvais avec respectivement 42 et 65 voitures, les relations entre les Wilford et l'Italie n'étaient pas aussi bonnes qu'espérées. Malgré le très beau stand créé pour le Salon de Bruxelles et la présence de la star Lancia Florida, le contrat de Wilford ne fut pas renouvelé en 1956.

Jacques Ickx, père de notre fierté nationale Jacky, était un bon ami de Rémy Mannès. En tant que journaliste et pilote occasionnel, Ickx entretenait d'excellents rapports avec Lancia à Turin. Il se trouve que sa victoire conjointe avec Johny Claes au Liège-Rome-Liège de 1951 au volant d'une Jaguar XK 120

*En octobre 1957 le Prince de Mérode présente la Coupe du Roi à Rémy Mannès pour les prestations d'Aston Martin à Francorchamps.*



n'était pas passée inaperçue en Italie. En 1953, Claes remporta à nouveau cette épreuve marathon, mais cette fois dans une Aurelia B20 GT. En 1954, Claes et Ickx furent à nouveau réunis et choisirent cette fois encore une Lancia Aurelia B20 GT. Le team dut abandonner suite à un problème d'embrayage. Un an plus tard, Jacques Ickx rempila.

*En 1955 l'Alfa d'Harris sortait à l'Eau Rouge en voulant suivre Paul Frère, également sur Alfa. Clémentine Bassem, qui suivait la course avec toute la famille Mannès, était légèrement blessé dans l'incident.*

Lors du salon de 1960 un Roi Baudouin souriant avait beaucoup d'intérêt pour l'Aston DBR/1, championne du monde dans la catégorie des voitures de sport. Le Roi était fort intéressé dans la compétition automobile



Il choisit comme copilote son épouse Marguerite et comme voiture, une Aurelia B24 Spyder. Bref, on ne s'étonnera donc pas qu'Ickx Senior ait à cette époque entretenu d'excellentes relations avec le directoire Lancia à Turin. Et ce fut surtout son amitié avec l'Avvo-

oncle, le beau-frère de Rémy, était présent n'a pas plus débloqué la situation". Lancia avait manifestement besoin d'apports financiers. Le développement de l'Aurelia avait coûté horriblement cher et la division course absorbait des montants phénoménaux. A l'automne 1955, Gianni Lancia vendit ses parts à Pesenti, un homme qui avait fait fortune dans le ciment.

Finalement, ce fut Jacques Ickx qui parvint à convaincre Japelli par téléphone de laisser tomber ses énormes exigences. La lettre par laquelle Lancia accorde les droits d'importation aux Etablissements R. Mannès avec effet immédiat se trouve encore dans les archives de Christian Mannès. L'une des exigences préalables au contrat fut qu'au cours du reste de l'année, le volume minimal de ventes devait être de 12 voitures. En souriant, Christian nous montre l'un de ses fameux registres. Au cours de cette première année, 13 voitures furent vendues. Mais voici l'histoire: "Turin ne pouvait nous fournir

que des Appia. Pour livrer des Aurelia, nous étions contraints de prendre contact avec les autres importateurs et il s'est avéré qu'il y avait quelques Aurelia de stock en Angleterre. Les premières Lancia importées par les Etablissements R. Mannès étaient deux Appia 2<sup>ème</sup> Série, livrées au garage le 20 août 1956. La première a été vendue le 6 octobre à un certain Heymans. Puis nous avons trouvé 6 Aurelia, dont certaines en conduite à droite. Les deux premières étaient des B24 America. Ensuite, quatre exemplaires de la B20 GT ont suivi, ainsi qu'une B24 Convertible." Certaines voitures ont très vite trouvé un concessionnaire intéressé. Il y avait le Garage Van Auwegem à Gand, le Garage Petrusse au Grand-Duché, le Garage Lallemand à Liège (qui vendait déjà des camions) et le Garage Herbosch à Anvers.

Comment se poursuivit la carrière de Rémy Mannès? Comment livra-t-on une Aurelia B24 au Globetrotter Baron de Gerlache? Quel rôle joua la famille Mannès dans les premiers pas de Mazda en Belgique? Nous vous raconterons tout cela dans notre prochain numéro.

LES USINES DES AUTOMOBILES

**LANCIA**

ont confié l'importation et la distribution de leurs voitures, pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, aux :

ÉTABLISSEMENTS

**R. MANNES**

40, RUE DE FRANCE - BRUXELLES

TÉLÉPHONE : 21.10.34 - 21.60.69

- Nouveaux types exposés
- Ateliers spécialisés
- Service "pièces détachées"

AGENCES A. CONCÉDER

Le contrat de juin 1956 avec Lancia était en grande partie le travail de Willy Mannès avec l'aide précieuse de Jacques Ickx. Ce fut le début d'une collaboration avec la maison prestigieuse de Turin qui durera presque 35 ans.

cato Japelli qui s'avéra décisive dans la signature du contrat entre Lancia et Rémy Mannès. Ce fut en fait le premier fait d'arme du fils aîné de Rémy, Willy. Il avait rejoint les affaires en 1950

et, âgé d'à peine 22 ans, il fut envoyé à Turin pour négocier avec Japelli. Rémy Mannès avait dû renoncer au voyage suite à une sérieuse maladie contractée lors d'un séjour à la Côte d'Azur. Willy Mannès nous raconte: "Les premières discussions avec Japelli m'ont appris que Lancia était prêt à trouver un autre partenaire. J'aurais pu signer un accord immédiatement sur place mais le montant demandé en garantie était si énorme que nous ne nous sommes pas engagés tout de suite. Je suis donc rentré à la maison les mains vides. Mais nous avons tout de même la certitude d'être encore en course. Une seconde rencontre à laquelle mon

# DELEN

---

## PRIVATE BANK



Delen Private Bank est spécialisée dans la gestion patrimoniale de clients privés. Contactez un de nos sièges pour une première rencontre. Votre patrimoine mérite notre expertise.

*Supporting Historicar*

[www.delen.be](http://www.delen.be)  
02 511 84 10 - 03 244 55 66

# Le musée Louwman, fondé il y a 80 ans...



*Texte: Wim Oude Weernink*

*Photos : musée Louwman*

Le musée Louwman ouvert en 2010 à La Haye est aujourd'hui un endroit reconnu et respecté internationalement pour ses objets de l'histoire automobile, d'une variété jamais vue. Pour en arriver à ce résultat, il a fallu des années de travail et en passer par des phases aussi étonnantes que palpitantes.

Evert Louwman (72 ans) peut aujourd'hui se reposer, depuis que le rêve de sa vie – un musée automobile

aux multiples facettes réunissant des objets de la plus haute valeur historique – a été inauguré le 3 juillet 2010 par la Reine Beatrix. Et il devait être fier, Evert, puisqu'il a pu convoyer la Souveraine dans une Benz de 1898, dans le hall imposant du bâtiment dessiné par l'américain Nigel Graves, à la frontière entre La Haye et Wassenaar. L'ex-Reine des Pays-Bas est donc un peu sa voisine. Sa résidence, le palais Huis Den Bosch,

*Le hall du musée Louwman créé par l'architecte Nigel Graves ressemble à une cathédrale, où quelques pièces d'époque accueillent le visiteur.*



est en effet située un peu en dehors de la capitale néerlandaise, dans un bois situé à quelques kilomètres à peine de l'entrée du Musée Louwman. Louwman – qui est en ce moment importateur et distributeur aux Pays-Bas de Toyota, Lexus et Suzuki entre autres, et actif dans les organisations internationales dans le domaine de la voiture historique – a de cette manière couronné le processus de construction de sa collection actuelle, processus long de quelques 80 ans. Cette collection n'est pas seulement riche de 230 automobiles remarquables, mais aussi d'un nombre immense d'automobilia et d'œuvres d'art liées à l'automobile.

Piet, le père d'Evert, faisait partie de la précédente génération d'importateurs automobiles aux Pays-Bas. Avec son associé A. Parqui (qui se retira vite des affaires mais dont le nom est toujours associé à l'entreprise actuelle), il se lança en 1923 dans l'importation de voitures, notamment de la marque Dodge. Dix bonnes années plus tard, Piet Louwman mit de côté une Dodge de 20 ans reprise à un client, avec l'idée de la préserver pour la postérité. Tout au long du règne de Piet Louwman sur l'entreprise qui devint célèbre pour la diversification de ses activités et pour les coups publicitaires (il traversa un jour La Haye dans une Dodge tirée par un éléphant provenant de son parc zoologique), la collection grandit



*La grande Benz Phaeton 5 ch de 1895 usa jadis ses roues dans les Indes néerlandaises mais revint déjà au pays dans les années 20.*

jusqu'à représenter quelques dizaines de voitures. Et c'est en 1969 que le pas vers un musée public fut franchi. En 1968, Piet avait, sous l'impulsion de son fils Evert, racheté la collection du Nationaal Automobiel Museum de Driebergen, fondé en 1953. Ce musée avait été créé par Gerlig Riemer, un pionnier de la branche automobile néerlandaise puisqu'il était le fondateur/directeur du très renommé IVA (Institut pour le commerce automobile).

Riemer était convaincu depuis longtemps qu'il fallait sauvegarder le patrimoine automobile du pays. Il avait d'ailleurs empêché la vente à l'Américain Bill Harrah de la fameuse Spyker

*Evert Louwman travaille depuis plus de 40 ans à sa collection, dont la variété lui vaut une reconnaissance mondiale.*



*Dans un hall spécialement dédié, pas moins de 7 voitures Spyker ainsi qu'un avion Spyker-Farman s'offrent à l'admiration méritée de leurs compatriotes.*

Louwman ne s'intéresse pas qu'aux objets stéréotypés mais aussi aux choses extrêmes, comme cette Swan Car indienne avec laquelle son propriétaire, il y a 100 ans, tentait de maintenir la «populace» à distance.



La plus ancienne Lancia de course des années 50 restante, une D23 de 1953. Ces voitures remportèrent entre-autres le GP de Lisbonne.



La Fiat 8V Demon Rouge (1953) est un exemple typique de l'individualisation des carrosseries de l'Italie de cette époque. Extrême et élégante, dessin de Giovanni Michelotti.

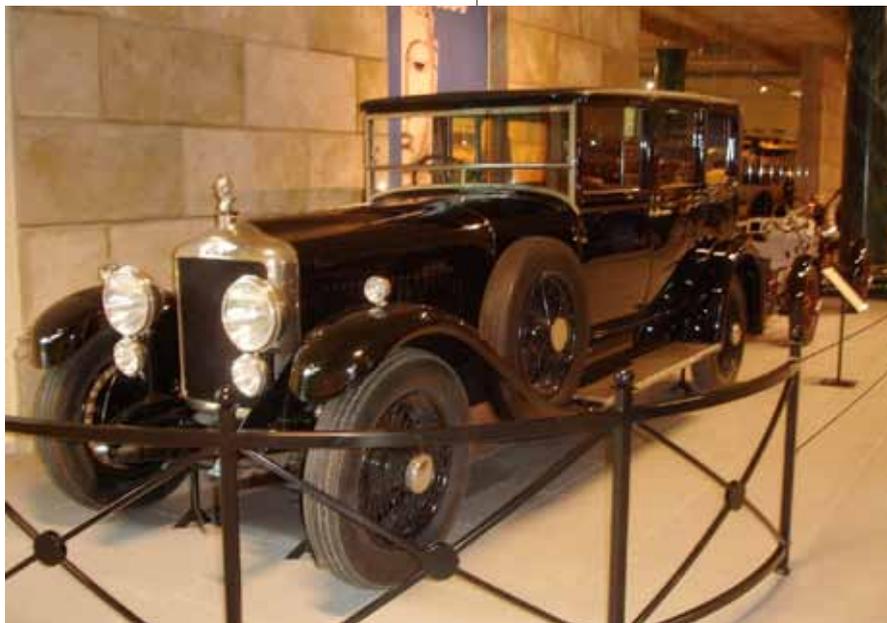
six cylindres à quatre roues motrices de 1903. Cette voiture se retrouva d'abord à l'Autotron de Drunen, fondé en 1970 dans le Brabant du Nord par l'armateur Max Lips. Le reste de la collection Riemer s'avéra donc du plus haut

intérêt pour Evert Louwman, si bien qu'il ouvrit au public cette collection sous le nom de Nationaal Automobiel Museum, situé à côté du siège de l'importation Toyota à Leidschendam (La Haye). Depuis lors, Louwman junior a stratégiquement développé son musée au travers d'achats, de restaurations et d'expositions populaires auprès du public. L'une de ses plus belles réussites fut de sauver des mains d'un ferrailleur le portail de l'ancienne usine amsterdamoise de Spyker. Il décore aujourd'hui l'intérieur du musée. Après l'ajout temporaire de la collection privée Groenenwegen, il fut décidé, suite au déménagement en 1981 de l'entreprise d'importation de Louwman de Leidschendam vers le Brabant occidental, de chercher un lieu plus vaste pour le musée également.

Durant ce temps, la passion de Louwman pour l'histoire automobile et pour son rôle dans le musée allait grandissante. Il réalise régulièrement des achats importants et en 1991, le musée s'agrandit une nouvelle fois et comprend désormais une impressionnante galerie "noire" où sont exposées les plus vieilles voitures de l'histoire, suivie d'un décor flamboyant – et contrastant – qui imite les grands salons américains des années 1920. Drainer les foules n'était alors pas une priorité. Les visites annuelles s'élevaient à peine à quelques 35.000 personnes. L'objectif était d'abord de développer le concept définitif de l'exposition qui dispose-

rait de tout l'espace nécessaire pour la grande variété d'automobiles et de la culture qui allait avec. Bien sûr, l'accent était mis sur la marque néerlandaise Spyker. A la fin des années 90, Louwman finit par reprendre la quasi-totalité de la collection de l'Autotron, dont la direction venait de décider que l'automobile n'était plus une valeur ajoutée pour ce qui était devenu un parc récréatif "généraliste". Louwman mit ainsi la main sur quelques Spyker, dont cette unique 6 cylindres 4 roues motrices de 1903. Elle fut minutieusement restaurée et fut la pièce maîtresse de l'expo Spyker de 1998.

A la fin du siècle dernier, les plans de Louwman pour un grand musée automobile prirent forme. Il acquit un terrain entre La Haye et Wassenaar et confia à l'architecte américain Nigel Graves le soin de bâtir un complexe muséal. En rachetant ensuite, fin des années 90, la collection d'art automobile des Américains de Holland & Holland, puis en 2006 la collection Rosso-Bianco de l'héritier industriel allemand Peter Kaus, Louwman disposa d'un large choix d'automobiles historiques, dans lequel il puisa pour composer la collection de ses rêves. La scénographie du musée exigea une réflexion créative très profonde, de manière à proposer une image équilibrée de l'histoire automobile. De fait, la collection ne dispose pas d'une pièce maîtresse. Chaque thème et chaque époque sont représentés. Naturellement, la salle Spyker occupe une place centrale, puisqu'on y trouve une dizaine des quelques 15 exemplaires restant à travers le monde, ainsi qu'un avion. Ce qui est aussi important dans cette histoire est le rôle du constructeur belge Joseph



Valentin Lavolette, le cerveau qui se cache derrière la voiture de course aux 6 cylindres et 4 roues motrices.

La passion de Louwman pour les marques pionnières est soulignée par quelques très vieilles automobiles d'avant 1900. Il y a des exemplaires non restaurés donc hautement authentiques de Panhard & Levassor, de Benz et depuis peu de De Dion, de voiture à vapeur Bouton & Trépardoux (1887), la plus vieille Renault du monde (1899) et aussi une belge, une FN de 1900. Impossible de décrire chaque objet, puisqu'une histoire individuelle est attachée à chacun d'eux. Ce sont parfois les contrastes au sein d'un même espace d'exposition qui les rendent si passionnants. On trouve aussi bien des micro-voitures comme des Messerschmidt que d'impressionnantes et luxueuses Françaises ou Américaines, des flam-

*Bien sûr, le musée Louwman compte aussi un exemplaire de Minerva, une 35CV type AK Landalette de 1928.*

*Cette extravagante Talbot Lago T150 SS à carrosserie «goutte d'eau» signée des carrossiers parisiens Figoni & Falaschi date de 1937.*





*Les chefs-d'œuvre italiens de Ferrari, Maserati et Alfa Romeo reçoivent une attention toute particulière dans un hall «Rosso Corsa» qui leur sied parfaitement.*

Grand Raid (jadis propriété du distributeur et collectionneur belge Dolf de Ridder) est la plus récente acquisition. Le thème Bugatti atteint une nouvelle dimension grâce à quelques exemples des étranges meubles Art Nouveau créés par Carlo Bugatti, le père d'Ettore, et à des sculptures de bronze de son frère, Rembrandt Bugatti, disparu à l'âge de 32 ans.

Lors de l'exposition Rétromobile de février 2013, Louwman a présenté le résultat d'un projet entrepris en collaboration avec le Mercedes-Benz Museum: la reconstruction de deux carrosseries sur le châssis retrouvé il y a quelques années de la sportive Benz Prinz Heinrich de 1910. Si après avoir parcouru la moitié du musée Louwman on ressent le besoin de faire une pause, il est possible de prendre un café sur la reconstitution d'une terrasse de La Haye. Puis on découvrira ensuite l'incroyable collection d'art automobile: affiches, gouaches (dont certaines de l'artiste britannique Frederic Gordon Crosby), trophées de compétitions, poteries...



*Le musée Louwman n'expose pas que des automobiles, mais aussi des objets d'art liés à l'automobile, tels affiches, peintures et modèles réduits, comme cette Benz réalisée en argent.*

boyantes Delahaye, Talbot ou Hispano-Suiza aux Thomas Flyer ou Pierce Arrow, en passant par une Marmon 16 cylindres.

Le Musée Louwman se trouve sur la Leidsstraatweg, 57, 2594 DD Den Haag, et est ouvert tous les jours de 10.00 à 17.00 heures, fermé le lundi.

Plus d'infos sur le site [www.louwmanmuseum.nl](http://www.louwmanmuseum.nl)

*L'une des «stars» personnelles de Louwman, une Mercedes-Benz SSK de 1929, en état d'origine.*

Ces dernières années, Louwman s'est particulièrement intéressé à Bugatti, dont l'exemplaire restauré de Type 57



# DANS LE MÊME SENS : LE VÔTRE

## PRIVATE BANKING

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



[www.privatebanking.societegenerale.be](http://www.privatebanking.societegenerale.be)

DEVELOPPONS ENSEMBLE L'ESPRIT D'EQUIPE



**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE**  
Private Banking

Société Générale Private Banking SA est un établissement de crédit - banque - et courtier en assurances de droit belge qui est soumis au contrôle et à la surveillance de la Banque Nationale de Belgique (BNB) et de l'Autorité des Services et Marchés Financiers (FSMA). Le présent document est un message publicitaire et ne saurait constituer ni une offre, ni une sollicitation d'achat ou de vente d'instruments financiers ou de services d'investissement. Société Générale Private Banking SA, dont le siège social est situé 9000 Gand, Kortrijksesteenweg 302, numéro TVA BE 0415.835.337 – RPM Gand – FSMA 61033 A. © GettyImages - FRED & FARID



# Soucoupe volante

On signale l'apparition d'une nouvelle soucoupe volante sur Milan, quelques 60 ans après la première observation d'un phénomène similaire. Cette fois encore, l'objet fait tourner les têtes.

*Texte: Bart Lenaerts  
Images: Lies De Mol*

*Louis De Fabribeckers*



## ■ Alfa Romeo Disco Volante by Touring Superleggera

C'est une période passionnante pour Louis de Fabribeckers, le designer aussi belge qu'aimable qui dirige le style de la maison italienne Touring Superleggera. Le jeune homme toujours souriant était déjà de la partie lorsqu'il y a cinq ans, ce grand nom de l'automobile subit un grand dépoussiérage très attendu. Et aujourd'hui que la petite entreprise nourrit des ambitions de plus en plus grandes, il est toujours là, au faite de l'actualité. Premièrement, il a réellement pu laisser libre cours à son talent sur quelques Concept Cars où autres variantes Shooting Brake basée sur certaines grandes berlines et coupés GT parmi les plus classiques. Mais l'an dernier, le très productif carrossier est passé à la vitesse supérieure en créant un remake de la célèbre Alfa Romeo Disco Volante de 1952. On commença par produire un concept, mais on n'hésita bientôt plus à scier une Alfa 8C pour construire une vraie version roulante. Celle-là même avec laquelle nous avons eu le plaisir d'explorer l'arrière-pays de Terrazzano di Rho, un village à l'ombre de Milan où Touring s'est installé il y a quelques années.

## ■ Projet pirate

Louis De Fabribeckers ne se fait pas prier pour raconter comment est née la voiture: "Luc Donckerwolke – ancien designer de Lamborghini puis de Seat, officiant aujourd'hui pour Bentley – m'a dit un jour que les plus beaux projets étaient les projets pirates. Non seulement parce qu'ils sont plus palpitants à mettre en place, mais surtout parce que les voitures ainsi nées sont toujours, invariablement, plus cohérentes que les autres. Et bien, ce que vous avez sous les yeux est justement un projet pirate." C'est sa façon de nous dire que cette voiture n'a pas été créée suite à d'interminables études marketing, ni à la demande d'un client au portefeuille gros comme la cuisse. "Non, c'est tout sauf ça. La voiture est née en soirée, en dehors des heures de travail, comme si tout le monde ici, des ateliers comme des bureaux, était à la maison. J'adorais l'ambiance qui régnait. Moi, mes crayons, ma petite lampe de bureau, les idées les plus folles, des tonnes de papier blanc et très peu de limites. Génial!" Un soir, alors que De Fabribeckers griffonnait à sa table, les choses se précisèrent subitement dans son esprit et il sentit que le temps du jeu prenait fin: "Cinq ans

se sont écoulés depuis la réincarnation de Touring. Notre tour de chauffe est fini. Maintenant, nous devons montrer de quoi nous sommes capables. Et nous devons montrer que nous sommes dignes de notre énorme héritage. Alors je me suis plongé dans nos archives et je suis rapidement tombé sur la Disco Volante de 1952. C'était une voiture unique. Une vraie "One Off" qui n'avait jamais eu pour but de passer à la production." Il comprit tout de suite qu'une réinterprétation de cette icône cadrerait parfaitement avec l'ambition du moment, puisque la nouvelle maison Touring se concentrait principalement sur la construction de modèles uniques ou de très petites séries s'adressant à des collectionneurs fortunés. "J'ai tout de suite su que nous étions en mesure de construire une nouvelle Disco Volante pour un prix acceptable. Surtout grâce au fait que nous n'allions pas devoir chercher bien loin une plateforme adéquate: l'Alfa 8C est très exclusive, s'intègre parfaitement dans notre tradition, est assez facile à trouver pour un prix pas excessif et est bourrée de chevaux", sourit De Fabribeckers. Pourtant, le design s'est avéré un peu plus contraignant qu'il l'avait initialement imaginé. "En fait, mon briefing était assez simple: créer une splendide sportive dont l'aérodynamisme compterait parmi les meilleurs. Exactement le briefing d'il y a 60 ans. Nous avons essayé de résumer cet esprit en évitant que notre voiture devienne une simple copie. Et elle ne l'est pas. C'est surtout dans sa partie arrière qu'elle est très différente, mais nous avons aussi énormément travaillé sur les prises d'air et la silhouette."

## ■ Courbe S

Les designers avaient d'excellentes raisons de réinterpréter en profondeur le langage stylistique de l'époque: "C'est en raison de la grande différence de format entre l'ancienne et la nouvelle. La Première Disco Volante présentait une ligne tout autour très typée, qui la faisait vraiment ressembler à une soucoupe volante. Mais c'est parce qu'elle est si petite, posée sur un empattement si court qu'elle est si remarquable. L'Alfa 8C qui sert de base à la nouvelle est vraiment plus longue et plus large. Si



*La Disco Volante originale*



nous nous étions contentés d'agrandir en proportions les anciennes lignes, la voiture aurait atteint une largeur ingérable". C'est pourquoi De Fabribeckers a dessiné des ailes avant plongeant subtilement vers l'intérieur, pour que le prolongement de la ligne puisse, à la fin des portières, repartir vers l'extérieur et permettre aux ailes postérieures d'exprimer une largeur confortable. Et c'est surtout lorsqu'on voit le résultat d'en-haut qu'on constate que la voiture est très différente de son aïeule. Et c'est aussi pour toutes ces raisons qu'on ne pouvait laisser la baguette d'aluminium tourbillonner sans fin tout autour de la voiture: "A cause de ce petit "soubresaut" à hauteur des portières, la baguette d'alu aurait pu sous certains



angles ressembler à un S. Et ça n'aurait pas été beau. Nous avons donc préféré une autre solution. Nous avons donné à cette ligne un mouvement plus prononcé vers le haut, après quoi elle jaillit de façon très abrupte – disons même inattendue – vers un point défini: la poignée de porte”, explique De Fabribeckers, qui ne semble pas le moins du monde regretter de devoir prendre en compte ces soucis pratiques. “C’est ce qui illustre la grande différence entre style et design. En design, on finit toujours par tomber sur des limites techniques. C’est ce qui rend le travail si fascinant.”

#### ■ Table rase

Pour ce qui est des proportions aussi, les impératifs étaient très différents. “Sachant que la première Disco Volante était si compacte, ses créateurs pouvaient se permettre de lui donner des formes très baroques. Si on avait simplement traduit ses proportions en 2013, l’ensemble aurait tout simplement été risible”, poursuit le designer qui n’a pas vraiment d’affinité avec le rétro design. “Je préfère créer des automobiles intemporelles. C’est la raison pour laquelle elle est complètement différente de la majorité de ce que l’on trouve sur le marché aujourd’hui. Je sais que dans 20 ans, il sera difficile de dire quand elle a été dessinée. Il n’y aura guère que ses jantes et ses phares – venus de la Ferrari 599 – qui trahiront son âge parce que c’est le genre de technologie qui évolue sans cesse.”



Mais en dehors de ces considérations, De Fabribeckers avait une autre excellente raison de développer une voiture si différente: “La beauté est particulièrement cruciale, dans ce segment. Mais il n’y a pas que ça. Une production unique doit plus que les autres se différencier radicalement de la norme. Sinon ça n’a pas de sens.” Avec les années, le jeune Belge a appris qu’il n’est pas toujours facile de joindre le geste à la parole. “Parfois, les clients ont des idées très précises concernant la moindre ligne et sait parfaitement ce à quoi il veut que sa voiture ressemble. Ces clients-là, je dois commencer par les raisonner avec diplomatie. Parce que je sais que si je me contente d’appliquer leurs demandes, leur déception sera grande. Et c’est normal. Les choses sont toujours plus belles dans leur esprit que dans la réalité finale. C’est pour ça que je dois en permanence surprendre le client avec des choses très différentes, sans tomber dans le bizarre. Mais tout le monde ne parvient pas à le comprendre.”

#### ■ Enjoué

Heureusement dans le cas de la Disco Volante, Touring n’avait pas à composer avec un client. Dans un premier temps en tout cas. “Après avoir passé quelques soirées à dessiner, j’avais trois possibilités sous les yeux. Toutes étaient basées sur des Alfa, mais toutes n’étaient pas forcément des variations sur le thème de la Disco Volante. Mon patron a directement choisi la Disco. Il a dit: “On doit la faire”. C’était un moment très cool”, se souvient De Fabribeckers.

Sitôt dit, sitôt fait. On commença par la fabrication du Concept Car que le grand public a vu l’an dernier à Genève. Et bien que cette maquette ait obtenu la totale adhésion des visiteurs du Salon, les clients potentiels ne se sont pas pressés au portillon. Heureusement, les gens de Touring croyaient si fort au projet qu’il a tout de même été décidé de produire une version réelle et roulante. Il a d’abord fallu acheter une 8C n’affichant pas trop de kilomètres au compteur, puis il a fallu la débarrasser de l’entièreté de sa carrosserie en fibre de carbone pour la remplacer par une nouvelle robe d’aluminium. Processus

qui se déroula sans grand souci. Si de prime abord on pourrait croire que concept et “vraie” voiture se ressemblent comme deux gouttes d’eau, pas un cm<sup>2</sup> de carrosserie n’est identique. A l’exception tout de même du pare-brise et des vitres latérales qui viennent de l’Alfa 8C, sans quoi la Disco Volante n’aurait jamais pu être homologuée pour la route. “La voiture de production est un peu plus volumineuse parce que nous avons dû conserver les “Hard Points” de l’Alfa 8C, là encore pour raisons d’homologation. Comme le V8 culmine un peu plus haut que ce que nous pensions, nous avons dû repositionner le capot et nous n’avons eu d’autre choix que d’adapter les ailes avant et le reste de la silhouette. Impossible de faire autrement. En design automobile, tout tourne toujours autour de proportions idéalement équilibrées”, nous dit De Fabricebeckers.

Le fait qu’il faille pour fabriquer cette pièce unique désosser une Alfa est cependant une épreuve morale. “La 8C est un chef-d’œuvre, un brin rétro mais tout de même intemporelle. Mais il était difficile de ne pas la considérer au moment de devoir nous aussi créer une

Alfa Romeo à la trame nostalgique et qui devait être au-moins aussi belle. Alors j’ai dû tenter d’oublier ce que je ressens pour la 8C. La voiture est plutôt massive et musclée, un peu comme un taureau. Cette vision m’a facilité la tâche car moi, je voulais une voiture plus élancée, plus longue et plus fine. Comme un cheval. C’est pour cela que nous avons essayé de garder une voiture visuellement basse, alors qu’en réalité elle ne l’est pas tant que ça. Pour y parvenir, nous avons entre-autres évité d’obtenir des flancs avant et arrière trop en hauteur. Et le toit en verre joue également.”

### ■ Large empreinte

Au sujet du comportement routier de cette Disco Volante, il n’y a pas de mystère: il est exactement comme celui d’une Alfa 8C, avec ce même châssis plein de vie, cette sonorité d’échappement baroque et un V8 quasi sexuel. Touring n’a absolument rien changé à la technologie de la voiture. Seul l’échappement a été un peu allongé parce que la partie arrière est plus longue de quelques 25 cm. Ce qui procure à la voiture un coffre réellement utilisable alors que dans la 8C, c’est un





vrai problème. Pour accentuer encore le lien avec son aïeule, cette Disco Volante a une voie arrière plus généreuse que la voie avant. Ce n'est pas grand-chose, et ce n'était pas non plus un défi technique: il a suffi de monter sur les moyeux des élargisseurs de voie de 2 cm. En théorie, cela devrait permettre de rendre la voiture plus stable encore à l'approche de la limite, puisque sa base au sol est plus vaste, mais ce n'est absolument pas le cas dans la pratique. Les roues sont en effet celles de la 8C, ce qui est le seul lien visuel entre la Disco Volante de sa donneuse d'organes. Dans l'habitacle, on est resté plus proche de l'originale, si ce n'est que les créateurs ont imaginé un revêtement de sièges en cuir totalement différent, dont le thème est assez évocateur du film de Science-Fiction "2001, l'Odyssée de l'Espace". On s'est dit chez Touring que pour une voiture qui s'appelle "soucoupe volante", c'était le moins que l'on puisse faire. Hélas, le client qui a acheté cette voiture n'a pas été convaincu. Il faudra donc tout refaire. Par ailleurs, les cerclages d'aluminium qui entourent les ouïes de ventilation ont été peints en un rouge flamboyant, la planche de bord a reçu de nombreux inserts d'aluminium et la console a été retravaillée pour accueillir une connexion iPod. La visibilité arrière étant plus que symbolique, une caméra de recul reliée au système audio a été installée. L'habitacle baigne toujours dans une lumière généreuse grâce au toit en verre, bien que la température y grimpe vite dans des proportions étouffantes lorsque le soleil tape de toutes ses forces. Et bien sûr, la finition très haut

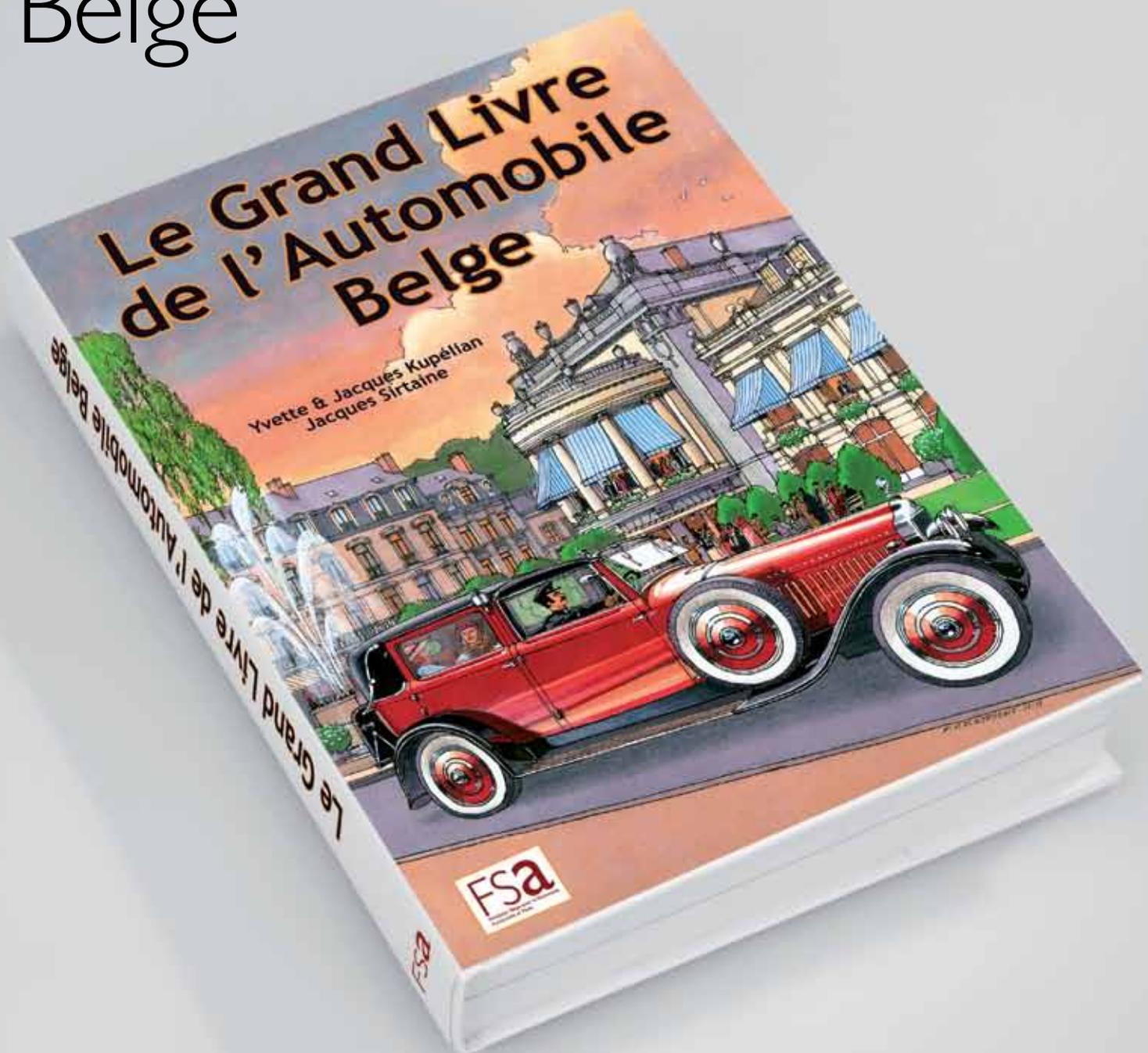
de gamme de la voiture est à tomber à la renverse. "Nous avons appris à atteindre cette qualité lorsque nous travaillions sur la Bentley Flying Star", explique De Fabricebeckers. "Au départ, nous pensions que les britanniques avaient tout compliqué rien que pour nous rendre fous. Mais nous avons ensuite réalisé qu'ils jouissent d'une immense expérience dans le domaine du très grand luxe. Les clients qui font leur shopping dans cette catégorie ne veulent pas seulement quelque chose de beau. La finition doit aussi être fabuleuse et irréprochable". Et on comprend que Touring place désormais la barre très haute quand on apprend qu'ils recherchent en ce moment une nouvelle fermeture de capot, celle utilisée en ce moment produisant un son trop métallique.

### ■ Bête de concours

Trois mois seulement après que la vraie voiture soit apparue au Salon de Genève, elle a récolté lauriers après lauriers. Non seulement les gens de Touring ont réussi à vendre à un riche amateur cette Show Car, mais un second client en a commandé une à son tour, un coupé gris souris. Et la fête fut complète lorsqu'il fut officialisé que la voiture avait le droit de porter le nom Alfa Romeo. Et c'est là un gros coup de pouce pour Touring, puisqu'alors que le projet était toujours en chantier, Alfa Romeo avait interdit que la voiture soit présentée avec le fameux Biscione. C'est la raison pour laquelle elle portait au Salon de Genève (ainsi que sur nos images) le logo de Touring Superleggera. Le fait qu'après la Bentley Flying Star, le carrossier italien reçoive à nouveau l'adoubement officiel d'un grand constructeur démontre la qualité et la finition sans faille de ses productions. Quant à la reconnaissance du design, il n'y avait déjà aucun doute et il y en a encore moins depuis que lors du prestigieux Concours d'Élégance de Villa d'Este, la Disco Volante reçut la plus haute distinction dans la catégorie des prototypes et concept cars modernes, devant des merveilles comme la Zagato TZ3, l'Aston Martin CC100, la McLaren P1 et la Pininfarina Sergio. Si quelqu'un en doutait encore, Touring Superleggera est vraiment de retour après une très longue absence.

**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 dernier des Mohicans

Lorsque la France s'est réveillée après la Seconde Guerre Mondiale, elle était une tout autre nation. Elle était plus éprise de paix et devint aussi très soucieuse de ses classes laborieuses. Après avoir survécu de justesse à la terrible récession des années 30, Bugatti allait succomber à l'émancipation des masses ouvrières. Et cette Type 101 à carrosserie Antem n'y pourrait rien changer.

*Texte: Bart Lenaerts  
Images: Lies De Mol*

## ■ Bugatti Type 101 Antem (1951)

Ettore Bugatti avait cependant bien compris que le monde était en train de changer. Ce n'est pas par hasard si Le Patron s'était déjà concentré durant le conflit sur des véhicules relativement simples dont la philosophie était en contradiction avec celle des flamboyantes machines qu'il avait créées jusque-là. Ainsi la Type 73A cachait-elle sous son capot un petit 4 cylindres de 1,5 litres. Mais elle ne rencontra jamais vraiment le succès, peut-être notamment parce qu'en 1947, Ettore Bugatti quitta ce monde. Et hélas, ses successeurs ne semblaient pas avoir compris le message. Nostalgie déplacée? Manque de vision à long terme? Situation financière déjà à ce point déplorable qu'il n'y avait plus rien à faire? Le fait est qu'après la mort d'Ettore, les responsables de la marque retournèrent vers les sphères visées depuis des lustres par La Marque, avec des voitures très aristocratiques aux carrosseries faites à la main et cachant des moteurs généreusement dimensionnés. On évoqua même un peu trop littéralement les années de gloire puisque cette Type 101 by Antem de 1951 n'est en

fait qu'une réinterprétation précautionneuse de la Type 57 des années 30. Or plus personne ne s'intéressait à ce genre de voiture, comme Bugatti allait le comprendre dans la douleur.

## ■ Départ laborieux

Ce furent donc des années difficiles pour la marque automobile la plus artistique du monde. Après la mort dans un accident de la route en 1939 de Jean Bugatti, talentueux fils d'Ettore, après que la guerre ait placé tout au frigo – y compris les finances chancelantes – pour une période indéterminée et après qu'Ettore ait perdu son combat contre sa maladie en 1947, tous les espoirs reposèrent sur les frères épaules des



filles d'Ettore, l'Ebé et Lydia, ainsi que sur celle de Bertrand, le plus jeune des fils issus du premier mariage de Bugatti. La gestion quotidienne de l'entreprise fut confiée au plus fidèle collaborateur d'Ettore, Pierre Marco. Et en 1950, ce dernier s'attacha avec le courage du désespoir à la création d'un nouveau modèle qui devait donner une suite post-guerre à l'histoire fabuleuse de Bugatti. Mais ce fut un échec total et un chant du cygne. Marco ayant constaté que les caisses étaient pratiquement vides, il dut aller puiser parmi les vieilles pièces de l'entreprise pour cette résurrection aussi courageuse que désespérée. Il jeta donc son dévolu sur les moteurs et châssis de Type 57 invendus. Ce qui par la suite allait s'avérer être un mauvais plan puisque dès son lancement en 1934, la Type 57 était déjà un canard boiteux. Le bloc moteur tout alu 8 cylindres en ligne avec compresseur était pourtant une perle technologique qui avait établi de nouvelles références dans l'entre-deux-guerres, mais le châssis échelle en acier, les freins à tambours commandés par câble et les axes semi-rigides à amortisseurs à lames aux quatre roues étaient par contre déjà largement dépassés. Les faiblesses majeures avaient toutefois été corrigées par une carburation légèrement revue, des suspensions plus affûtées et des freins à commandes hydrauliques. Mais l'ensemble mécanique restait plutôt antique. Seuls six exemplaires de la Type 101 furent fabriqués, dont seul celui portant le numéro de châssis 101.504 reçut cette carrosserie spécifique, sobre mais très artistique. Elle provenait des ateliers d'Antem, à Courbevoie, en banlieue parisienne. Ensuite, ce fut la fin. Pas seulement pour la Type 101, mais aussi pour Bugatti. Et malheureusement, ce ne fut pas une fin rapide et sans douleur. Car bien que le châssis eût déjà été construit en 1951, il fallut à Antem deux ans d'attente avant que se manifeste un client assez fortuné et aux goûts assez particuliers pour dépenser son argent dans l'acquisition de cette carrosserie. Et bien que les premières années de cette voiture baignent dans un certain flou, l'amateur en question était vraisemblablement le concessionnaire belge et fan de Bugatti, Jean De

Dobbeleer. D'autres sources citent aussi le nom de René Bolloré en tant que premier propriétaire. Il fut le second mari de Geneviève, la veuve d'Ettore, et nourrissait les projets les plus fous pour cette Type 101, y compris une participation aux 24 Heures du Mans. Cela n'arriva évidemment jamais. La voiture n'a d'ailleurs jamais participé à la moindre compétition, et ce n'est pas plus mal. Car même si Wimille et Benoist avaient remporté Le Mans avec une Type 57, le même châssis avait, en 1953, largement passé la date de péremption.

### ■ Hors proportions

Cette automobile n'est pas seulement l'une des toutes dernières Bugatti avant sa résurrection par Romano Artioli dans les années 90. Elle illustre aussi de





robe Christian Dior sur le corps des femmes. Après la guerre, tout le monde ne jura plus que par les carrosseries ponton, tellement plus pratiques. Cette Bugatti est un très bel exemple – façon de parler – de la façon dont on se débattait alors avec cette tendance. A l'époque où les designers italiens parvenaient très bien à donner plus ou moins d'élégance aux formes anguleuses d'une carrosserie ponton, les proportions de la Type 101 se cherchaient encore. Il est étonnant de voir comment cette "petite" voiture posée sur un si grand empattement semble avachie sur elle-même. C'est surtout le capot qui est d'une longueur exagérée, et la cabine semble posée sur le tout comme une tourelle sur un char d'assaut. Pourtant sous certains angles, la voiture est si étrange qu'elle en redevient belle, tout comme Sophia Loren est d'une beauté renversante justement parce que son nez est un rien trop long, ses pommettes trop saillantes et ses lèvres trop pulpeuses. Tout cela fait de la Type 101 une voiture de connaisseurs. Plus on passe du temps à la regarder, plus on apprécie ses particularités.

Chez Antem, on savait en fait que les proportions sortaient de l'ordinaire. Mais que faire d'autre au moment de poser une carrosserie de 1950 sur un châssis de 1930? Bien que tout dans la voiture soit assez étrange, ce qui frappe le plus est qu'on puisse cacher sans souci deux corps d'adultes sous le capot moteur. Pour tenter de faire oublier les proportions malheureuses, Antem a eu recours à quelques astuces simples. On pense en premier lieu à ces écopes à la façon d'une Maserati Quattroporte, sur les flancs antérieurs, ou à ces protec-

belle façon la disparition du coach building français. Après que des entreprises comme Saoutchik, Figoni & Falaschi, Chapron, Leteurneur, Antem et bien d'autres eurent marqué l'histoire automobile des années 30 de leurs expériences aérodynamiques et de nombreuses automobiles extravagantes, ils vécurent des temps particulièrement difficiles après la guerre. Et l'une des causes fut l'avènement des coques autoportantes qui limitaient drastiquement les possibilités de développement de carrosseries spécifiques. Le déclin de marques comme Talbot Lago, Delage et Delahaye n'aida évidemment pas. Par ailleurs, ces grandes maisons de design voyaient leur créativité s'assécher, comme l'illustre bien cette Bugatti. Avant la guerre, ces entreprises faisaient fureur grâce à des ailes généreuses ondulant autour des roues comme une





tions métalliques étranges de la ligne d'échappement, qui pendent sous la voiture tels des bazookas. Enfin, on l'a habillé d'une robe bicolore qui, en définitive, cadre parfaitement avec la tradition Bugatti. Signalons d'ailleurs qu'à l'origine, les teintes étaient vert clair et vert foncé, comme on peut le deviner sur les photos historiques en noir et blanc. C'est plus tard, aux USA, que la voiture recevra sa livrée noire et rouge typiquement américaine.

### ■ Anticiper

Comme à peu près toutes les Bugatti, celle-ci vaut surtout par son moteur. Ce 8-en-ligne 3.2 à compresseur est si beau qu'on voudrait le voir trôner dans son salon. Hélas, sa voix est moins séduisante. Le son est surtout métallique et tranchant, et peut même s'avérer fastidieux. Bien que cette machinerie livre 188 chevaux pur-sang, la Bugatti n'est pas formidablement rapide. Pour exécuter le sprint de 0 à 10 km/h, il lui faut quelques 10 secondes. La cause est à chercher du côté des 1.800 kg sur la balance, ainsi que de celui de la boîte de vitesse Cotal qui mange de précieuses secondes. Cette boîte semi-automatique pilotée électriquement – 40 ans avant les premières palettes au volant – est cependant une merveille technologique qui se commande par un simple et minuscule levier positionné au volant. Mais cette technologie a besoin d'un peu de temps pour passer les rapports, pas autant cela-dit qu'il en faudrait à une boîte strictement mécanique à l'ouvrage depuis près de 60 ans. Inutile de débrayer, mais ça aide toutefois à rendre les passages

de rapports plus fluides. Il n'y a qu'au démarrage et à l'arrêt que l'usage de la pédale de gauche est indispensable. Et on est heureux que les manipulations de celle-ci soit si limitées, car l'embrayage fait preuve d'une grande lourdeur. On observe aussi dans la voiture un levier au plancher, mais celui-ci ne sert qu'à choisir entre marche avant, point mort ou marche arrière.

Au volant, on sent parfaitement qu'on est sur la route avec de la technologie d'avant-guerre. La direction est éléphantesque et le châssis ne communique pratiquement rien au veinard installé dans le siège du conducteur. Ce dernier a par ailleurs tout intérêt à bien anticiper, car les roues avant se trouvent deux bons mètres devant lui. Puis il faut ajouter le fait que les freins à tambours ont beaucoup de travail pour arrêter à temps cette lourde Bugatti. Malgré tout cela, être assis derrière ce grand





volant est un pur plaisir, ne serait-ce que parce qu'on y admire un intérieur au raffinement sans faille. A croire que les créateurs savaient déjà à l'époque que le luxe pur ne devait pas s'accompagner du Bling Bling, d'une orgie de boutons et d'artifices en tous genres, mais devait au contraire briller par l'absence de la futilité de choses qui vous détournent de l'essentiel: conduire. Etrange aussi qu'il ne s'agisse ici que d'une simple deux places. Comme si le Palais de Versailles ne devait abriter qu'un couple.

### ■ Une place dans l'Histoire

Ceci est donc bien plus une voiture à regarder qu'à manger du kilomètre. Elle n'a d'ailleurs jamais effectué de longs périples, si ce n'est par bateau ou par avion. 60 ans après sa naissance, son compteur affiche à peine 11.000 km. Elle est donc à peine sortie de sa période de rodage. Et parce qu'elle a par contre vécu au-mois trois déménagements entre l'Europe et l'Amérique, elle a donc à son compte plus de Miles sur sa carte de voyageuse que de kilomètres dans les roues. Après avoir vécu ses premières années en Belgique, cette pièce de collection est partie pour Vegas où elle était la star de la collection du propriétaire de casino Bill Harrah. Ensuite, elle passa par la collection de l'acteur hollywoodien Nicolas Cage. A présent, elle est à Anvers, parmi les autres automobiles du collectionneur et amoureux de Bugatti Erwin Beerens. Celui-ci est particulièrement fier de son Antem. Car elle n'est peut-être pas

la plus belle Bugatti de l'histoire, mais elle reste pourtant une pièce unique qui témoigne de son époque comme aucune autre. La voiture est aussi Française que la baguette elle-même, elle est aussi aristocratique que Louis XVI en personne et affiche un sens artistique que ne renierait pas Marcel Duchamp. Elle est aussi une étape essentielle de la riche histoire de La Marque. Enfin, elle symbolise les grands changements que la France a connus après la Guerre. Subitement, il n'y avait plus de place dans La Grande Nation pour les expressions exubérantes de l'art de vivre. Et surtout pas sur les routes. C'était au point que le Gouvernement français pria instamment les trois grandes marques de l'époque – Peugeot, Citroën et Renault – de se concentrer sur de petites voitures pour Monsieur Tout-le-monde. Un peu comme en Allemagne avec VW, mais d'une autre manière. Les dirigeants de l'époque espéraient probablement qu'aux élections suivantes, cette mobilité mise à la portée de tous leur vaudrait quelque succès. Et le fait que cela mettait en jeu la vie de petits carrossiers (de luxe) et autres artistes de l'automobile n'émouvait pas grand monde. Mais finalement, sur le long terme, cela apporta la gloire à la Bugatti Type 101. Imaginez en effet que Bugatti ait survécu aux années 50... Alors la voiture n'aurait été guère plus qu'une fausse note oubliée de tous dans le parcours de Bugatti. Alors qu'aujourd'hui, elle est au contraire l'une des Bugatti les plus importantes de l'histoire. Et ce n'est que justice, puisqu'elle est le dernier des Mohicans...

# 50 ans, 250 départs

Leo Van Hoorick

Bien sûr, il y a eu à Zolder bien plus de 250 départs en 50 ans. Mais sur les deux ouvrages qui ornent aujourd'hui notre table de chevet, il y a un titre comportant un chiffre. Voilà tout. L'un parle du pilote automobile Georges Hacquin, l'autre du Circuit de Zolder qui fête ses 50 ans.

## ■ 50 Ans Circuit Zolder

Avec 400.000 visiteurs par an, le circuit de Zolder est l'un des plus grands pôles d'attraction du Limbourg. Zolder est d'ailleurs depuis longtemps bien plus qu'un simple circuit automobile. Il accueille des événements, des formations, du cyclisme sous toutes ses formes et peut intéresser les touristes comme les défenseurs de l'environnement. Plus que jamais, il développe son aspect pluridisciplinaire pour assurer sa survie, dans un monde où les normes de bruit et autres sont de plus en plus strictes. C'est surtout au cours des dernières années qu'il est passé du statut de circuit de compétition à celui de centre multi-sportif.

Presque chaque mois, il y a au calendrier un grand événement national ou international, et il en ira de même en cette année de jubilé. Le directeur Thierry Deflandre a d'ailleurs l'intention de mettre un peu plus cet anniversaire en lumière grâce à quelques initiatives. L'une étant la publication d'un livre qui retrace des grands moments de 50 ans d'histoire, relatés par 60 articles signés d'une vingtaine de journalistes. "50 Ans Circuit Zolder" compte 260 pages d'histoires inédites et autant d'images uniques. Les textes sont rédigés dans les deux principales langues nationales.

Ce livre n'est pas une froide énumération de chiffres et de faits, mais bien un regard en arrière porté avec passion sur la course, la vie sur et autour du circuit limbourgeois, par les pilotes, les colla-

borateurs, les officiels et tous ceux qui ont contribué à écrire les 50 ans d'histoire de Zolder.

Seuls les meilleurs journalistes ont participé à la mise en forme de ces histoires hors du commun et il apparaît même qu'à leurs époques respectives, certains ont contribué à lancer les carrières de quelques pilotes, ainsi qu'à l'organisation de meetings et de Championnats belges, comme le Belcar. Grâce à leurs récits, le lecteur aura aussi l'occasion de découvrir ce qu'il se passait en coulisses.

Beaucoup d'attention est par ailleurs portée aux différentes disciplines de sport automobile qui ont usé de la gomme sur l'asphalte du circuit. De la F1 aux Voitures de Tourisme, en passant par le DTM et le Sport Prototype.

Mais Zolder, c'est plus qu'un bandeau de bitume de 4 kilomètres. Ces dernières années, les terrains bordant le circuit ont eux aussi été utilisés pour une foule d'événements. Dont par exemple le Motocross des Nations ou des compétitions cyclistes, et non des moindres: le Championnat de Belgique, et à deux reprises le Championnat du Monde de Cyclisme sur Route. Les VTT-istes sont aussi chez eux à Zolder et le Tour de France y est passé. Aujourd'hui, il y a à Zolder une piste permanente de BMX et encore tellement d'autres choses.

Le livre "50 Ans Circuit Zolder" compte 260 pages et mesure 24,5x29,8 cm, textes FR-NL. Il est en vente online sur le site [www.circuit-zolder.be](http://www.circuit-zolder.be) ou directement au circuit même. Prix de vente 49 euro TVA incl. + 10 euro de frais de port.



Thierry Deflandre présente le Livre «50 ans Circuit Zolder»

ISBN 978-9-0806496-0-6

## ■ Georges Hacquin, mes 250 départs

Benoît Deliège Editions présente l'autobiographie de Georges Hacquin, pilote automobile et membre de l'Equipe Nationale Belge.

Georges Hacquin a aujourd'hui 89 ans.

Bon pied, bon œil, il est avec Georges Harris le doyen des pilotes automobiles belges. Sa carrière a débuté en 1952 et s'est achevée au début du Paris-Dakar 1987, non sans se prolonger des années encore dans les rallyes pour voitures anciennes. Georges Hacquin est l'exemple même de la Belgique de l'après-guerre : parti de pas grand-chose, il a monté une affaire florissante de nettoyage de vitres qui est devenue une

référence de l'entretien de bâtiments avant d'être revendue à un groupe américain. Mais l'homme d'affaires se doublait d'un passionné de compétition. Triathlète avant l'heure durant la guerre, Hacquin a débuté en rallyes au moment où ces épreuves s'apparentaient encore à des jeux de patronage. Entre 1952 et 1987, il a vécu tous les changements qu'a subis le sport automobile: la débrouille des premières courses, un statut de pilote officiel et semi-professionnel chez Simca, le soutien des importateurs, une place de pilote officiel chez Citroën, puis la course à l'armement dans la deuxième moitié des années 60 et l'arrivée controversée des premiers sponsors, qui culminera avec quelques délires lors des Paris-Dakar des années 80.

Au-delà d'un sens inné des relations publiques, une aussi longue carrière ne pouvait se justifier que par un coup de volant très sûr. En remportant sa classe un nombre incalculable de fois et le général à plusieurs reprises,

Georges Hacquin était une référence en Belgique, dont il fut le champion des rallyes internationaux en 1958. Il a aussi imposé sa marque dans des épreuves étrangères de renom comme le Tour de France, le Rallye de Solitude, la Coupe des Alpes ou le Liège-Rome-Liège (paradoxalement l'épreuve qui lui a le moins réussi). Ces résultats lui ont valu de disputer les 24 Heures du Mans au sein de l'Equipe Nationale Belge et d'être appelé à rejoindre la prestigieuse équipe officielle Citroën dirigée par René Cotton en 1962.

C'est cette vie bien remplie que Claude Yvens a 'mise en mots', après des heures passées à écouter les anecdotes et les faits de course, les petites et les grandes joies. Avec une truculence typiquement bruxelloise, Georges Hacquin se raconte, bien sûr, mais il distille aussi des informations précieuses sur ce qu'était la compétition automobile amateur dans les années 50, puis 60. N'oubliant jamais ses copilotes et ses équipiers (pour le meilleur... et parfois pour le pire), il raconte les débuts de l'assistance en course, le système D, les disputes entre pilotes et organisateurs et le rôle des clubs (il fut un des piliers de la Toison d'Or). Georges Hacquin témoigne de la course automobile à hauteur d'homme.

Auteur Claude Yvens, journaliste professionnel, met toute sa passion à consigner dans ses livres la grande et la petite histoire de l'automobile. Il est l'auteur de la biographie de Lucien Hautvast (Weyrich Editions) et co-auteur du livre sur l'Equipe Nationale Belge (Benoît Deliège Editions). Il a également collaboré à la rédaction de la biographie de Willy Mairesse (Nostalgia Editions).

Georges Hacquin, mes 250 départs compte 192 pages, 170 photos et documents rares et 9 illustrations de Benoît Deliège. Format 24 x 27 cm, textes FR-NL. Prix 39 euros. Disponible chez Benoît Deliège Editions, 4910 Polleur, Tel : 087 23 20 08, info@benoitdeliege.be; website : www.benoitdeliege.be.

ISBN 978-2-9601019-1-1



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

**V<sup>ème</sup> Commémoration**  
**3-6 juillet 2014**

**Circuit des Ardennes**



**BASTOGNE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT**



Volkswagen D'Ieteren  
Finance



Pulaetco Dewaay  
PRIVATE BANKERS



l'avenir

Le Membre  
Automobile  
AutoGids

Pour info : [www.circuit-ardennes.be](http://www.circuit-ardennes.be)



# 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](http://www.kbc.be/privatebanking_fr)



Nous parlons la même langue.

