

Fsa HISTORICAR

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



Inscriptions ouvertes
pour cet événement inoubliable

Bonhams

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND PALAIS



**Automobiles, Motos et
Automobilia d'exception**

**Paris, France
Jeudi 6 Février 2014**

Suite à la vente spectaculaire qui s'est tenue au Grand Palais en 2013, Bonhams est heureux de vous annoncer son retour dans cet endroit magique, haut lieu de l'histoire de l'automobile.

Les inscriptions sont maintenant ouvertes pour ce qui promet d'être à nouveau un événement mémorable.

1955 Austin Healey 100S
Telaio No. AH5 3502

Stima: €580,000 - 760,000

Renseignements
Europe
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

UK
+44 (0) 20 7447 7440
ukcars@bonhams.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
Herststraat 24 - B-1761 Roosdaal
leo@historicar.be

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Chaussée de Boitsfort 15/85 - 1050 Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

Marius Butaye - Jacques Deneef
Christian Durieux - Paul E. Frère
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
Jaguar Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club Belgique
Club belge des anciennes Peugeot
The English Drivers Guild

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

Maison d'édition:

S.A. Draaiboornken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
TVA: BE0414-830-002

Patrimoine belge



L'éventail des activités du Zoute Grand Prix a cette année été enrichi d'une vente aux enchères Bonhams qui a attiré les foules. On y a vu les incontournables Porsche, Jaguars et autres Healey, mais aussi quelques spécimens plus particuliers. Par exemple, une Austin A125 Sheerline à carrosserie belge, signée Vesters & Neyrinck, année 1949.

Austin était devenu une grande marque grâce à ses petites voitures populaires, comme la Seven ou la Minor d'après-guerre. Mais en ce temps-là, dans la Verte Albion, tout était possible. C'est ainsi qu'Austin fit son entrée sur la marché des limousines de luxe, du style Bentley ou Armstrong Siddeley. Elle le fit grâce à la A125 Sheerline, équipée au départ d'un 6 cylindres 3.5l, passé ensuite à 4.0l. Elles quittaient les usines de Longbridge revêtues d'une carrosserie dont le style anguleux était baptisé «Razor Edge». Mais apparemment, quelques châssis nus furent aussi livrés à des Coachbuilders. L'un de ces châssis débarqua à Bruxelles. Après la disparition de la construction automobile belge proprement dite, Vesters & Neyrinck s'était tourné vers la fabrication de carrosseries principalement pour les marques britanniques, dont Bentley était le plus populaire. Après la guerre, une poignée de carrosseries furent encore construites, dont celle de cette Austin. Elle l'avait été à la demande de Monsieur Gillet, du nom de la célèbre marque de motos d'Herstal.

Lorsque j'ai découvert cette voiture sur la « Place-Mas-Tu-Vu », j'ai d'abord cru qu'il s'agissait d'une voiture française. La calandre ovale aurait en effet fort bien pu appartenir à une Delahaye et l'opulente carrosserie, avec ses ailes aux courbures voluptueuses et ses jons de chromes courant vers l'arrière pour envelopper les ailes postérieures, évoquait chez moi du pur Saoutchick. Seul le «A»

ailé affiché sur le capot – le logo d'Austin à cette époque – me fit douter. L'empatement court en regard de la longue poupe me fit également sourciller. Chose unique pour l'époque, la voiture est un cabriolet quatre portes, avec séparation en verre que l'on pouvait descendre derrière les dossiers de sièges avant. Je n'avais jamais vu non plus de banquette arrière trois places, présentant deux accoudoirs escamotables dans le dossier.



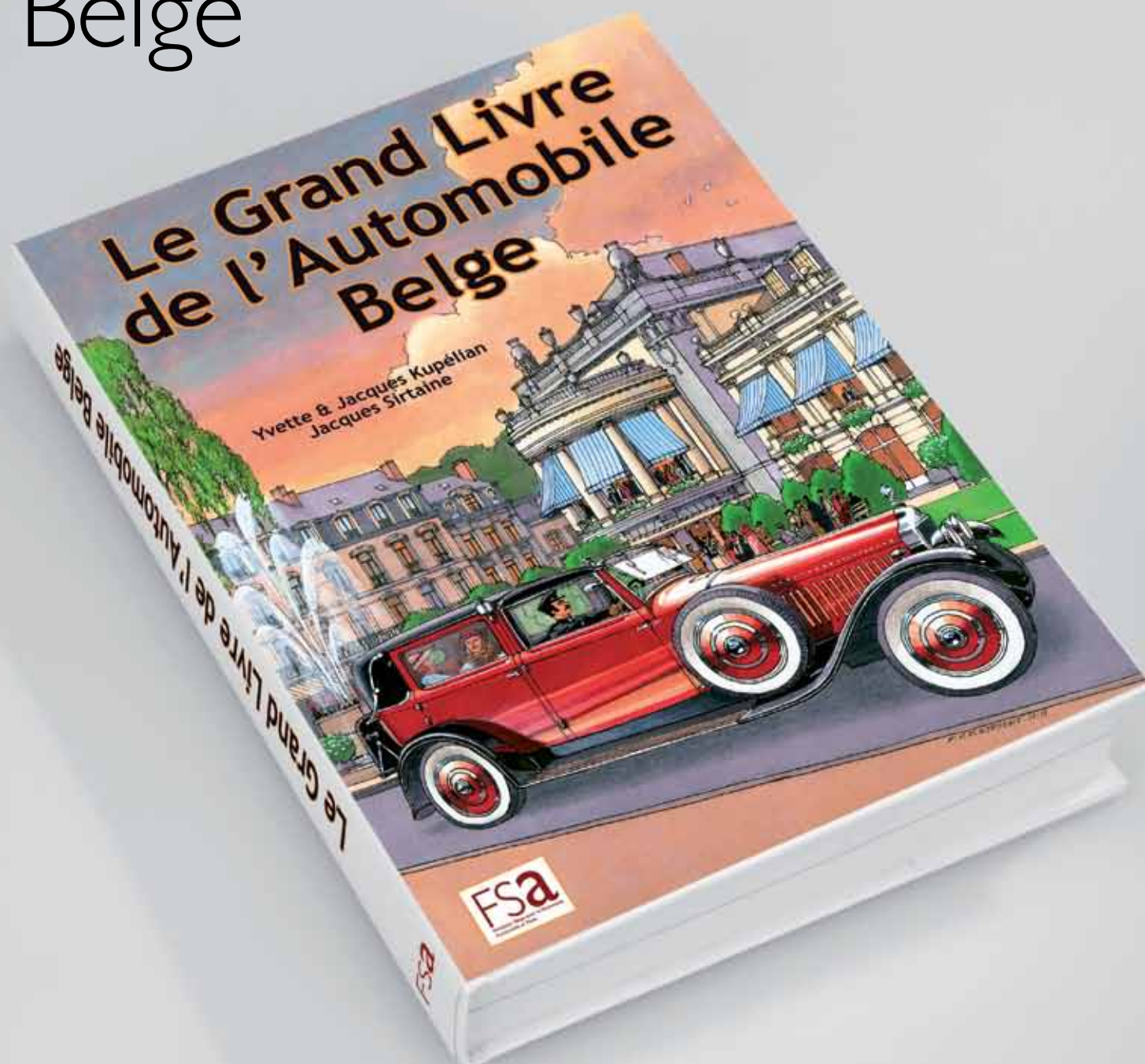
La voiture provenait du «Musée Automobile des Voitures des Chefs d'Etats», situé à Avallon, en France. Et c'est peut-être au séjour de la voiture en ce lieu que l'on doit le modèle réduit 1:43, proposé l'an dernier par Norev à la demande des Editions Atlas. La voiture trônait dans le musée avec un drapeau belge ornant une aile avant. Ce qui explique la rumeur selon laquelle elle aurait appartenu au Roi Léopold III. Le grand spécialiste des voitures de la Cour de Belgique, Paul E. Frère, ne lui a pourtant trouvé aucune connexion royale. Après la guerre, il n'y a en effet plus aucune trace de voiture livrée à la Cour par Vesters & Neyrinck.

Cette automobile unique a été vendue à un collectionneur suisse pour quelques 24.150 €. Si elle avait été construite sur un châssis plus noble, le prix aurait été bien plus élevé et cette somme aurait suffi à rendre à cette Austin sa gloire originelle. En ce qui me concerne, ceci est la meilleure affaire de la vente. Et c'est aussi un peu du patrimoine automobile belge qui a quitté notre pays.

Leo Van Hoorick

A NOUVEAU !

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



Sommaire

3	Edito
6-7	Les voitures de la famille Baudts
8-10	Anc. Ets Pilette
12-21	Figures Marquantes - RémyMannès - 2^{ème} partie
22-25	Antwerp Concours
26-30	Trois Ford Cosworth
32-36	Porsche 911
38	Automotiv

Liste des annonceurs

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Le grand livre de l'automobile belge</i>
11	<i>Mercedes</i>
31	<i>Total</i>
37	<i>Porsche Autoworld</i>
39	<i>Circuit des Ardennes 2014</i>
40	<i>CBC</i>

Agenda

• <i>Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht</i>	<i>17-19/01/2014</i>
• <i>Rétromobile Paris</i>	<i>6-9/02/2014</i>
• <i>Antwerp Classic Salon</i>	<i>28/02-2/03/2014</i>
• <i>Techno Classica Essen</i>	<i>26-30/03/2014</i>
• <i>Concours d'Elegance</i> <i>Paleis het Loo, Apeldoorn, Pays-Bas</i>	<i>20-22/06/14</i>

Autoworld

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



Omslag:

En Mai 1955 Paul Frère remporta la catégorie “Sport” du Grand Prix des voitures de série à Francorchamps avec une Aston-Martin DB3S. On le voit ici en conversation avec Rémy Mannès après la course.

Dans quelques mois paraîtra d'ailleurs un livre consacré à ce grand pilote et journaliste, édité par la FSA.

Nous faisons appel à vous

Si vous possédez un album familial comportant des photos "historiques" de voitures (ou motos), n'hésitez pas à nous les soumettre en prenant contact par email à: leo@historicar.be. Nous accordons la préférence aux véhicules d'avant-guerre, car les illustrations de ceux-ci sont plus rares. Bonne recherche !



Esther Van Acker, épouse d'Alfred Baudts, et leur fille Yetty devant la Minerva "Limousine".

Les voitures de la famille Baudts

Minerva 30CH type OO de 1921 dans les Gorges du Tarn en 1924.



Les Gorges du Tarn (1924)

Max Baudts de Meise nous a fourni les photos jointes suite à notre demande publiée dans l'Historicar précédent. Il s'agit de photos de quelques voitures de son arrière-grand-père Alphonse et grand-père et grand-oncle Alfred et Georges. C'est en 1891 à Eecklo qu'Alphonse fonde un atelier de tissage avec son ami Émile Vande Putte. Début 1920, il achète sa première automobile, une Métallurgique Torpedo n° d'immatriculation 15049. Malheureusement il n'y a pas de bonnes photos de cette voiture. Il s'agissait apparemment d'une voiture d'occasion, année de construction probable 1914. Elle fut remplacée déjà l'année suivante par une Minerva 30 CH torpédo, type OO dotée d'un moteur sans soupapes licence Knight de 5.941 cc. Avec cette voiture, la famille entreprit pas mal de voyages parcourant l'Europe. On découvre la voiture sur deux photos prises dans les Gorges du Tarn (France) en 1924, probablement pendant un périple vers le nord de l'Italie et Venise.

En 1920, Alphonse Baudts s'achète également ce qu'il appelait une

« Limousine ». Dans une lettre datée 24 mars 1920 il écrit: "...On utilisera bien la voiture (il parle de la Métallurgique), Maman et moi attendrons la Limousine pour faire nos voyages". Cette limousine, une Minerva 30CH, était en fait un "coupé de ville" d'une couleur "Gris diamant". Elle fut livrée en 1922. Malheureusement, Alphonse décède entretemps.



Esther Van Acker avec ses enfants André, Fonny et Yetty devant une Chrysler 1928.



La même famille devant une Nash 6 cylindres de 1930.



Esther, André (au volant) et Yetty en 1933 devant une Cadillac 341, V8 de 5.580 cc.



Sur cette photo de la famille Goethals (les arrière-grands-parents maternels de Max Baudts) est écrit comme seule indication: "Eecklo, une sortie en voiture, juin 1901".

Qui peut nous dire de quelle voiture il s'agit?



Jean Claes, Vice-président du Belgian Vehicle Heritage, écrivait:

La voiture en haut de la page 6 d' Historicar XXVIIe semble être une Piccolo. Année de construction probablement 1904 – 1906. Comme vous le remarquez, cette voiture était alimentée par un deux cylindre en V. Il développait 6 ch et avait une cylindrée de 704 cc. Ces voitures furent construites par A. Ruppe & Sohn /Apolda/Allemagne. Une voiture pareille figurait dans une série de cartes postales populaire à l'époque. Nous joignons une de ces photos.



La façade du Garage Pilette existe toujours

Cet article a pu être écrit et illustré grâce à l'amabilité de Monsieur Jean de Terschueren, qui reprit le Garage Pilette à la mort de son fondateur en 1921.

Les Anciens Établissements Pilette

Marius Butaye (Président du Packard Club Belgium)

Théodore Pilette exploitait un garage situé rue Veydt à Ixelles sous le nom de «Garage Pilette ». L'entreprise fut fondée vers les années 1910. Il avait l'agence Bugatti et Delaunay-Belleville.

Lorsque Pilette avait vendu son stock de châssis Bugatti, il partait à Molsheim en Alsace où était située l'usine avec un ou deux autres chauffeurs chercher de nouvelles voitures-châssis et rentrait ainsi par la route à Bruxelles.

Les châssis étaient carrossés et ensuite livrés aux clients 6 à 10 mois plus tard.

Théodore Pilette avait un faible pour les courses automobiles et devint un grand champion. À son époque, Il était le seul pilote européen à courir à Indianapolis aux USA. Pendant une période, Pilette a été « pilote d'usine » pour Mercedes. Hélas, en rentrant de l'usine Mercedes en 1921, il se tua, avec son mécano Bruyère, dans un accident de roulage près de Capellen (GD de Luxembourg).

Son fils André reprit le garage, mais n'avait pas le talent de son père pour mener à bien cette affaire.

M. Jean de Terschueren, qui résidait à deux maisons du garage Pilette, rue de Livourne, fut approché par la veuve de Théodore.

Jean de Terschueren qui était lui-même aussi passionné par l'automobile, reprenait donc le garage Pilette sous l'appellation «Anciens Établissements Pilette». Son idée était d'élargir la gamme et d'importer et de distribuer d'autres grandes marques .

Le garage et l'atelier se trouvaient toujours à Ixelles, rue Veyt avec une sortie rue Faider où se trouvaient les ateliers, près de la chaussée de Charleroi , et de la place Stéphanie .

Restait à trouver plus d'activités et de décrocher l'une ou l'autre marque dont la distribution permettrait une expansion des affaires.

La chance sourit à Jean de Terschueren lorsqu'un jour il dépassa avec sa Bugatti Boulevard du Botanique une voiture remarquable, immatriculée aux USA. C'était un touriste américain qui était en vacances au volant d'une superbe

Packard. C'était dans les années 1923-1925 .

Jean de Terschueren fut tellement ébloui par cette voiture qu'au retour au bureau, il prit directement contact avec Packard USA et un accord fut très rapidement conclu.

En plus, Jean de Terschueren qui avait le sens des affaires savait qu'à cette époque l'Amérique était «l'Eldorado de l'automobile ». Peu de temps après, il

*Dans le Garage Pilette,
Bugatti est toujours en bonne place...*



La Packard du Roi Léopold III



*M Jean de Terschueren salue
le Bourgmestre de Bruxelles
M. Van de Meulebroek*

conclut aussi un accord avec Hudson
et Essex.

Les affaires allaient bien, les instal-
lations devinrent trop petites d'autant
plus qu'il avait entretemps acquis la
distribution de la marque Nash. Ce
qui l'incita à acheter un grand garage
chaussée de Louvain près de la place
Meiser (anciens établissements Doyen).

La période après la guerre fut fort
difficile. D'abord Jean de Terschueren
eut de sérieux problèmes de santé,
puis plusieurs de ses marques de voi-
tures disparurent du marché ou furent
absorbées. Ainsi, en 1953, Packard
était repris par Studebaker. Essex et

Nash disparurent tout simplement par
après...

La maison D'Ieteren qui distribuait
Studebaker en ces temps là, hérita de
la marque Packard dans son programme
de vente sous la marque Studebaker-
Packard.

Malheureusement, Studebaker espé-
rait qu'en mettant le nom Packard sur
leurs voitures, cela allait dynamiser les
ventes. Hélas, rien de tout cela se pro-
duisit et la marque Packard disparut
définitivement du marché en 1962.

Il faut rendre hommage à Jean de
Terschueren qui a donné une toute nou-
velle tournure commerciale au Garage
Pilette et à la marque Packard avec un
succès incontestable. Cela ne s'arrêtait
pas au choix des voitures de haut de
gamme comme Packard. Bien plus, il
organisa de grands stands au salon de
l'auto et du cycle au Cinquantenaire
(voir photo avec le roi Léopold III),
mais aussi en participant à une expé-
dition au Sahara avec des Packard sous
le commandement du Prince Eugène
de Ligne. Cette expédition dura trois
mois et entraîna une grand retentisse-
ment pour la marque...

À signaler que le Prince de Ligne
avait déjà entrepris un voyage en 1926:
Bruxelles-Vienne-Constantinople-
Beyrouth - traversant le désert - pour
atteindre Bagdad et Bassorah.

*La famille royale a toujours apprécié
Packard, lors de ses visites aux Salons
de l'Automobile (Jean de Terschueren
reçoit Le Roi Albert Ier - photo de
gauche - et le Roi Léopold III - photo
de droite)*





Passion meets Passion.



Mercedes-Benz



En 1977, après 27 ans et 112 voitures vendues, une Livre sterling chère et la nouvelle Lagonda qui s'avéra presque invendable mirent fin à la collaboration avec Aston-Martin.

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. Des milliers de voitures et de camions ont depuis été importés par trois générations de Mannès. La marque la plus importante était sans aucun doute Lancia, dès 1956.

Par Paul E. Frère

Figures Marquantes

2^{ème} partie

Rémy Mannès

La prestigieuse marque turinoise, qui a toujours préféré opter pour des raffinements technologiques particuliers plutôt que de choisir la voie de la facilité, n'a jamais été un constructeur de "volumes". La gamme d'automobiles disponible (Lancia était aussi l'un de plus grand producteurs de camions Italiens) se composait de l'Appia de seconde série et de l'Aurelia, dont la B20 GT et la B24 Spider figuraient parmi les voitures les plus chères du marché belge. Selon le catalogue du Salon de Bruxelles de 1956, une Citroën DS 19 affichait un tarif de 135.000FB. Pour une Aurelia berline, il fallait dépenser 222.500FB, tandis qu'une GT ou une Convertible coûtait 299.000FB. Contrairement à aujourd'hui, les Lancia étaient à l'époque positionnées plus haut que les Porsche et Jaguar, mais sous les Aston Martin. Pour Rémy Mannès, signer avec la prestigieuse Lancia était une suite logique aux

contrats avec Delahaye, Delage, Bristol et Aston Martin. Il y avait d'un côté l'amour du produit, mais de l'autre il y avait un raisonnement identique à celui de Joska Bourgeois. En proposant une gamme de prestige, vous êtes en contact avec une tout autre clientèle et cela peut ouvrir bien des portes. De tout temps, il a été important de se constituer un réseau.

Pour assurer la distribution de Lancia, il a fallu trouver de nouveaux concessionnaires. Herbosh devint distributeur à Anvers l'année-même, et Rémy Mannès conclut un accord avec Fernand Weber, propriétaire du "Grand Garage Pétrus" au Grand-Duché.

Roger Van Auwegem s'en souvient comme si c'était hier, malgré ses 86 printemps. "Notre garage était situé à l'époque sur l'Avenue Saint-Denis, à Gand. Une vieille Aurelia B12 s'est arrêtée devant, et ce n'était pas quelque chose qu'on

voyait tous les jours. Un grand monsieur maigre et moustachu, M. Sarret, s'est présenté comme le représentant des Etablissements Rémy Mannès, importateur de Lancia, Aston Martin, Lagonda, Bristol et Singer. Il avait entendu dire que nous avions vendu beaucoup de Jaguar mais que notre collaboration avec la Belgian Motor Company avait pris fin. Il était chargé de trouver un distributeur dans la région de Gand et se demandait si nous serions intéressés par la distribution de Lancia. Il avait bien étudié les choses. A l'époque, celui qui avait les moyens de s'offrir une Jaguar était potentiellement un bon client pour Lancia. Il a fait un rapport de la rencontre et est retourné à Bruxelles. Deux jours plus tard, le téléphone a sonné. C'était Rémy Mannès en personne. "Monsieur Van Auweghem, j'aimerais beaucoup vous parler. Que pensez-vous de demain?" Le lendemain, mon père Gustaaf et moi sommes allés Rue de France où nous avons été accueillis par Rémy Mannès et son beau-frère Joseph Bassem. Après de courtes présentations dans une excellente atmosphère, la question clé est tombée: "Et que peut-on espérer gagner?". Après une brève réflexion, mon père Gustaaf a décidé de se lancer. Rémy Mannès semblait prudent. "Est-ce que vous voulez vraiment acheter une voiture?" "Pas de problème!", a répondu mon père, "Nous prendrons une B20 et une Appia tout de suite. Nous pouvons venir les chercher demain." Le lendemain en effet, moi et mon frère sommes retournés à Bruxelles, les plaques sous le bras, pour prendre livraison de nos pre-

mières Lancia. A l'époque, on ne parlait pas de livraisons par camion. Ce n'a pas été facile, au début. Vendre une Appia 2ème Série pour 130.000FB alors qu'une Fiat 1100 coûtait à peu près 70.000 FB, c'était compliqué."

Van Auweghem poursuit: "Nous avions un très bon contact avec Rémy Mannès. C'était un homme charmant qui savait mettre en valeur les efforts des concessionnaires. Pendant les premières années, nous n'avions pas de distributeur à Bruges. Mannès nous avait demandé d'établir un stand de promotion dans le Parc Baudouin, où nous y montrions aussi une Aston Martin DB4. Et pour ne pas faire tous les jours la route Gand-Bruges-Gand, nous avons installé notre caravane dans le parc, où je logeais avec mon épouse. Un jour, Rémy Mannès est arrivé à l'improviste, avec une bouteille

La Flaminia était tellement chère qu'elle ne se vendait qu'en tout petit nombre. C'était une clientèle particulière qui rapportait nombreux nouveaux contacts à Rémy Mannès.



La Fulvia a été le premier grand succès commercial pour Lancia. Au salon de Bruxelles, le Roi Baudoin s'est fort intéressé au coupé que lui présentent Willy et Christian Mannès.



Le Prince Albert a commandé à Rome une Flaminia Touring GTL pour son épouse. La voiture fut livrée en France.

de Champagne que nous avons vidée ensemble dans notre caravane.”

Les Lancia n'étaient pas vendues à Monsieur Tout-Le-Monde. Par exemple, l'Aurelia B24S châssis 1691. La voiture avait été commandée par Gaston de Gerlache de Gomery, fils de l'explorateur Antoine de Gerlache. Gaston était lui-aussi un aventurier et avait guidé la seconde expédition belge en Antarctique, de 1957 à 1959. L'homme avait commandé la voiture en demandant expressément de pouvoir en disposer à son retour. Peu après que l'expédition fut de retour à Ostende le 2 avril 1959, de Gerlache vint prendre possession de son Aurelia Convertible. A l'automne 1961, il commanda une Flaminia Zagato. Roger Van Auweghem s'occupa personnellement des formalités de manière à pouvoir recevoir la voiture le plus rapidement possible. Mais quelques jours plus tard, de Gerlache se ravisa et commanda plutôt une Flaminia Touring GT qui fut livrée en mai 1962. Roger reprit l'Aurelia. La voiture fut ainsi utilisée quelque temps, jusqu'à ce qu'un candidat acheteur se manifeste. L'homme était agriculteur et avait une fille qui ne trouvait pas de bon parti. Elle sortait pourtant régulièrement à Knokke, mais en vain. Le père espérait que ça change si sa fille était vue au volant d'une B24. Lorsqu'un jour de 1968 Roger passa par hasard à proximité de la ferme, il ne pût s'empêcher d'y aller prendre des nouvelles de la B24. La voiture était toujours là, mais les poules en avaient pris possession. Le moteur avait été démonté et les sièges

avaient trouvé une nouvelle fonction sur une charrette à chevaux. Roger racheta l'épave pour une bouchée de pain. Peu à peu, il rendit vie à l'Aurelia. La voiture reçut une nouvelle peinture, d'une teinte verte venant du catalogue Alfa Romeo. Le moteur d'origine fut abandonné au profit d'un moteur de B12. Roger garda la voiture durant des années pour son propre usage. Cette Aurelia B24 S était équipée d'un Hard Top qui n'était à l'époque pas livré par Lancia mais bien, selon Roger, par la Carrosserie D'Ieteren de Bruxelles. La voiture existe encore mais coule aujourd'hui des jours paisibles en Italie.

La Flaminia présentée en 1959 était une voiture qui intéressait de plus hautes sphères. Dans le registre des clients, on trouve entre autres celui qui était alors le Prince héritier du Grand-Duché de Luxembourg, le Premier Ministre Paul Van den Boeynants, la Comtesse de Liedekerke et le Prince Jean de Ligne. La voiture était si chère que seules quelques dizaines furent vendues. Lorsque la production de la Flaminia fut arrêtée, les voitures restantes furent proposées avec d'importantes remises. Monsieur Hoebeke, client Flaminia de la première heure, échangea alors sa Flaminia Touring pour un exemplaire neuf. Et en examinant le numéro de châssis, on réalisa que ce “nouvel exemplaire” était plus ancien que celui de sa voiture précédente.

■ Bond en avant

Le grand bond en avant de Lancia vint avec la présentation de la Fulvia. Les ventes doublèrent littéralement. A la veille de la présentation de la Fulvia 1600 HF au Salon de Bruxelles, les membres du personnel avaient soigneusement préparé deux voitures au garage de la Rue de France. Deux chauffeurs étaient chargés d'emmener les voitures au Heysel par la route mais après quelques centaines de mètres seulement, au niveau de la Rue de l'Enseignement, les deux voitures se percutèrent. Elles furent réparées dans la nuit et lorsque les portes du Salon s'ouvrirent, les voitures trônaient sur leur Stand comme si rien ne s'était produit.

La seconde poussée commerciale

vint avec la Beta. Bien que les ventes bégayèrent au début en raison de la crise pétrolière, elles s'enchaînaient à la moitié des années 70 à un rythme très soutenu. Le nombre de concessionnaires allait croissant, mais c'était aussi le cas des exigences de Turin. Ce fut la période des investissements et de la croissance. En 1979, Fiat décida de réorganiser les affaires belges: Fiat Belgio reprendrait à son compte l'importation de Lancia. S'en suivirent des mois de négociation. Les investissements qui venaient d'être consentis n'avaient pas encore eu le temps de s'avérer rentables mais la préoccupation principale de Willy et Christian Mannès était l'avenir du personnel. Chaque fois que l'entreprise avait été forcée à réduire la voilure, les frères avaient réussi à aider les employés à se recaser quelque part. Finalement, après avoir vendu 9.488 Lancia, Mannès transmis l'importation de la marque à Fiat Belgio en 1979, tandis que l'entreprise familiale conserva l'importation au Grand-Duché jusqu'en 1992.

■ Invasion nipponne

Rares sont ceux à qui le nom Prince Motor Corporation rappellera quelque chose. Il s'agit pourtant de la première marque japonaise présente, en 1957, au Salon de Paris. C'est aussi PMC qui, en 1962, fut le premier constructeur japonais à poser le pied sur le sol belge. La première trace qu'on peut en trouver est un article de presse publié le 4 octobre 1962. Nippon-Auto, établie aux n° 8-10 de la Neyskenslaan, opérait depuis Diest.

L'entreprise avait un accord d'importation et distribution de PMC en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg. Il fut même fait mention d'un possible assemblage qui aurait eu des conséquences

positives sur l'emploi. Le nom complet était donc Prince Motor Corporation, mais il fut décidé d'en prendre un autre en raison de sa trop grande ressemblance avec celui de la Prinz de NSU. Le grand public fit connaissance pour la première fois avec Nippon durant le Salon de 1963. Le tout jeune importateur avait même réussi à obtenir une place de choix dans le Palais 9, à l'accès au Patio. La gamme se composait de la Skyline et d'un break, la Skyway V.M. La marque proposait aussi le Clipper, un utilitaire à la charge utile de 2 tonnes. Les débuts furent excellents, avec une vingtaine de voitures livrées en février, huit en mars et huit en avril. Selon les données de Comaubel, le compteur était déjà à 94 voitures et 12 utilitaires en novembre 1963. En janvier 1964, Nippon obtint une place dans le Palais 5 où se trouvait aussi le stand de Rémy Mannès. Après la Première Mondiale de novembre 1962 au Salon de Tokyo, Bruxelles eut droit en 1964 à la Première Européenne de la Nippon Gloria, remplaçante de la Skyline. Malgré cet atout, la seconde année qui doit normalement être celle de la confirmation fut un fiasco. Seules 10 voiture et 6 utilitaires trouvèrent preneur. La dernière Nippon fut livrée en octobre, puis plus rien. Après cette débâcle, pas étonnant qu'au Salon de Bruxelles de 1965, la Prince Motor Corporation brilla par son absence.

Durant cette période, Rémy Mannès cherchait un remplacement à Singer, la marque britannique étant passée aux mains du groupe Rootes en 1955 en toute logique, l'importation de Singer fut reprise quelques années plus tard par Rootes Belgique SA. Mais cette entreprise ne fit long feu et fut incorporée à Chrysler Benelux.



Prince Motor Corporation était en 1962 le premier constructeur japonais qui s'intéressa au marché belge. Ce document rare provenant des archives de Mahymobiles montre la gamme lors de sa présentation à Diest.

Nous ignorons qui des Japonais ou de Rémy Mannès a contacté l'autre en premier. Mais le fait est que l'accord fut conclu au moment où le gouvernement japonais décida de réduire le nombre de marques automobiles. La fusion entre Nissan et PMC, alors respectivement n°2 et n°4 au Japon, tomba à point. Ensemble, ces deux marques réunies allaient dépasser Toyota et devenir le plus grand constructeur nippon. A cette époque, Nissan n'était pas encore importée chez nous. Et la stratégie de Mannès

changement des pneus. Christian Mannès se souvient: "Les pneus Bridgestone de l'époque n'étaient vraiment pas les produits de haute qualité qu'ils sont aujourd'hui. La première fois que nous avons essayé une Prince, on avait l'impression de rouler sur la glace. La voiture glissait dans tous les sens".

Le premier modèle haut de gamme fut vendu en mars 1966, et pas à n'importe qui! C'est en effet la Princesse Esterhazy qui quitta les bâtiments de la Rue de France au volant d'une Prince Gloria.

En 1967, les ventes retombèrent à 40 voitures. La fusion de 1966 entre PMC et Nissan avait en réalité tout d'une acquisition. Au départ, Prince resta une marque au sein du groupe Nissan (qui s'appelait encore Datsun), mais cette politique changea en 1968. Les blasons Prince furent remplacés par des logos Datsun. A partir de là, il n'y eut donc plus de PMC A150 Deluxe, mais bien des Datsun Skyline Deluxe. Et l'importation fut attribuée à l'entreprise fraîchement créée Datsun Belgium SA, entreprise dans laquelle Frans Pierreux et la maison mère Nissan, via un partenaire japonais, avaient des parts. En 1968, Rémy Mannès vendit encore 8 voitures, et enfin la dernière PMC l'année suivante.

■ Mazda

Chez Mannès, on n'avait vraiment pas chômé. La courte expérience Prince avait démontré qu'il y avait vraiment un marché potentiel pour les marques Made in Japan. Par ailleurs, Joska Bourgeois et son équipe le démontrait aussi en vendant quelques centaines de Toyota. Rémy Mannès se mit donc à la recherche d'une alternative et trouva Mazda. Mais cette fois, les Ets Mannès n'agirent pas seuls. Une nouvelle société fut fondée en partenariat avec les Ets. Brondeel, la SBMA et les Japonais de Sumitomo. Brondeel avait déjà pignon sur rue chez nous, avec des centres à Bruxelles, Anvers et Liège. Albert Dewil, du garage anversois Mazda du même nom, a des années durant travaillé avec ses frères en tant que concessionnaire pour Brondeel.

Louis Brondeel était l'un des personnages les plus influents du secteur automobile belge. Il fut avec d'autres à la base de la fondation de la Febiac et fut durant de



Quand Rémy Mannès introduisait la marque PMC en 1965 sur le marché belge, il s'efforça à montrer la marque le plus possible. Ici une Gloria est garée devant sa villa à Knokke.

était très bien pensée. En juin 1965 fut livrée la première PMC et 18 voitures de plus allaient suivre. La gamme était évoluée, elle s'ouvrait sur la Skyline A150 créée par Giovanni Michelotti et équipée d'un moteur 4 cylindre de 1.500 cc. La Skyline GT en partageait la base mais présentait un capot plus long abritant un 6 cylindres de 2.0 litres. Un an plus tard, les ventes s'élevèrent à 35 voitures, grâce au fait que Mannès eût impliqué quelques-uns de ses concessionnaires Lancia.

Les voitures PMC étaient livrées avec des pneus de marque japonaise Bridgestone. Dans un numéro de 1965 du magazine RAC-Junior, on apprend que les premières voitures nippones arrivées chez nous subissaient nombre de modifications, dont la plus importante était le

longues années le président du comité d'organisation du Salon de Bruxelles. Les origines de son entreprise, sous un autre nom, remontent à 1923. Elle fut importatrice d'Austro-Daimler et, plus tard, de Mathis. En 1928, vint s'ajouter un contrat avec Dodge pour l'importation de voitures et de camions. Et c'est avec des intentions d'assemblage dans la tête que l'entreprise déménagea en 1930 à la rue Joseph II, à Bruxelles. C'est là que le nom fut définitivement changé en Ets Brondeel S.A. Lorsque Dodge fut absorbé par Chrysler, Louis Brondeel put tout de même conserver longtemps encore son statut d'importateur indépendant. La collaboration avec Chrysler Anvers était excellente. Au point qu'à une certaine époque, Chrysler assemblait des Dodge pour le compte de Brondeel, tandis que les ouvriers de Brondeel construisaient les camions. Mais au bout du compte, Chrysler décida très logiquement de reprendre à son compte l'importation de Dodge. Louis Brondeel se mit alors fiévreusement en quête d'une solution de remplacement. Il conclut un accord avec Bussing (bus et camions). En 1960, on retrouve Brondeel en tant que représentant Isard et des camions Tempo. En 1964, l'entreprise ajouta à son portefeuille la marque allemande Glas, qui y resta jusqu'à son rachat par BMW. Dès janvier 1967, Glas fut donc importé par Moorkens. Peu de temps après, c'est avec Saab qu'un accord fut conclu. Là encore, l'accord incluait la fabrication de voitures, qui avait lieu dans les bâtiments anversoises de la Marialei.

L'un des partenaires de Mannès était donc la SBMA, pour Société Belge de Matériel Automobile Volvo, installée à Forest. Dès sa fondation en 1936, l'activité principale de cette entreprise avait été l'importation de Volvo. La gamme n'était initialement composée que de camions mais après la guerre, Volvo lança la fameuse PV 444. Mais même plus tard, en 1966, si l'on ne tenait pas compte des camions, l'offre Volvo ne se composait que de l'Amazon. Ajouter quelques Mazda au catalogue était donc une opportunité bienvenue.

Le quatrième larron était l'entreprise japonaise Sumitomo. Si Mazda ne connaissait pas bien le marché européen

et se contentait de développer et de produire de nouveaux véhicules, on ne pouvait pas en dire autant de Sumitomo, qui importait des pièces vers le Japon et exportait des voitures vers différents pays. Pays où Sumitomo jouait le rôle d'importateur et contrôlait donc les exportations Mazda.

Ces quatre partenaires mirent sur pied une nouvelle entreprise, la Motor Europe Company S.A., entreprise qui négocia les droits d'importation pour différents pays d'Europe, donc la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Suisse.

Une délégation de quatre personnes partit en décembre 1966 au Japon pour finaliser les derniers détails et signer le contrat. Christian Mannès, qui n'était



alors actif dans l'entreprise familiale que depuis un an, faisait partie de cette délégation et découvrit la Cosmo 110 S à moteur Wankel. Les accords entre NSU et Mazda limitaient les exportations de voitures à moteur Wankel aux pays du Sud-Est asiatique. Et ce n'est qu'en 1969 que Mazda eut enfin le droit d'envoyer chez nous sa sportive à moteur rotatif.

L'entreprise fut au départ établie à Ixelles, au 83 de la Rue d'Abidjan. Mais elle déménagea vite au 104 de l'Avenue des Saisons, toujours à Ixelles. A la veille de l'ouverture du Salon, se posa un premier problème: décrocher un emplacement. Les inscriptions étaient clôturées depuis longtemps, mais l'absorption de Glas par

En 1968 il y avait une grande affluence sur le stand du Salon de Bruxelles. La première année, MEC réussissait à vendre 737 Mazda, tous des Luce 1500.

BMW apporta la solution. Glas reçut un coin sur le stand de Moorkens et l'espace ainsi libéré était juste assez grand pour accueillir une Mazda Luce 1500... et une table. Dans le magazine suisse *Automobil Revue*, on pouvait lire que cette première Mazda avait été envoyée de justesse par avion et que ce transport avait coûté la bagatelle de 400.000FB. Albert Dewil se rappelle encore très bien cette auto: "J'ai essayé cette voiture, une version en conduite à droite. Elle avait vraiment une belle allure. Pour l'extérieur, les Japonais avaient eu la bonne idée de demander l'aide de Bertone mais techniquement, les voitures européennes avaient encore beaucoup d'avance."

Au départ, la gamme ne comprenait que cette seule voiture mais fut enrichie l'année suivante par la variante break. C'est en 1969 qu'elle fut vraiment complète, avec l'arrivée de la 1200 en différentes versions ainsi que de nouvelles versions de la Luce: la SS (pour Super Sport) et la 1800. Ce n'est qu'en 1970 que les voitures à moteur Wankel arrivèrent, avec prudence. La Cosmo 110 S fut très remarquée lors du Salon de Bruxelles, mais il s'agissait plus d'une opération d'image que d'une véritable arme commerciale. La R100 trouva cette année-là cinq acquéreurs tandis que la RX2 Coupé n'en trouva qu'un. Pourtant, Mazda faisait de son mieux pour promouvoir la technologie du moteur rotatif. Le constructeur participa par exemple à différentes reprises aux 24 Heures de Francorchamps et une R100 termina une année dans le Top 5.

Quand nous nous demandons pourquoi l'aventure Mazda tourna finalement court, Christian nous donne la réponse: "Nos partenaires continuaient à se concentrer en priorité sur leurs activités de base. Suite à la reprise par Fiat, nos activités Lancia étaient en plein bouleversement, Brondeel avait fort à faire avec la mise sur pied de la production Saab, Volvo restait le core-business de la SMBA... Dans ce contexte, Mazda restait comme une activité annexe et personne ne s'est vraiment attelé à la tâche." Fin 1970, la MEC cessa ses activités et Mazda tomba aux mains de Jacques Beherman via Sumitomo.

■ Expansion et Adieu

L'entreprise de Rémy Mannès avait toujours conservé les dimensions modestes d'une affaire familiale. En 1950, Willy, le fils aîné de Rémy, était entré dans l'entreprise, rejoint en 1965 par son jeune frère Christian. La division camion était gérée par Joseph Bassem et l'oncle Backaert, tous deux beaux-frères de Rémy. Mais la santé de ce dernier lui posait de plus en plus de problèmes, et il laissa donc les rênes à ses deux fils, aidés par leur oncle Marcel Mannès. Rémy continuerait à donner ses conseils en coulisses, comme un patriarche avisé qu'il était. Grâce à de bons conseillers et à une stratégie claire, il guida son entreprise vers l'expansion. C'est ainsi qu'il fut l'un des premiers à acheter une rue entière, dans la ville de Liège. Il y ouvrit une filiale en 1971 et avec le temps, cette artère allait être connue sous le nom de "Boulevard de l'Automobile".

Rémy avait par ailleurs prévu les problèmes de mobilité qui allaient se poser dans la Capitale. Quitter le centre-ville était une évidence. En 1969, il acquit un immense terrain à Overijse. Les bâtiments flambant neufs entrèrent en service en 1974. Les anciens bâtiments de la Rue de France furent partiellement vendus et le reste fut longtemps loué à la Ville de Bruxelles, jusqu'à ce qu'il faille faire de la place pour l'agrandissement de la Gare du Midi.

Rémy Mannès s'est éteint en 1976. Désormais, tout reposerait sur les épaules de Willy et Christian.

Quand Unic fut repris dans le groupe Iveco en 1976, cela mit fin à une collaboration qui dura trente ans. Pendant cette période 962 camions furent importés, voire même assemblés par Mannès.



■ Des camions au 4x4

Lorsque peu après la Seconde Guerre Mondiale Rémy Mannès eut l'opportunité de devenir importateur Delahaye, cela ne concernait pas que les voitures mais aussi les camions. Rapidement, suivirent les marques Guy, Willeme, Unic, Saurer et Lancia. On sait peu que Mannès a aussi assemblé un petit nombre de camions Unic. Cette activité était établie Rue de France mais après le déménagement à Overijse, on assembla encore quelques dizaines de camions, de marque Hino cette fois. La raison est simple: les taxes appliquées aux pièces détachées étaient sensiblement moins élevées que celles appliquées aux camions complets. Par ailleurs, on économisait énormément sur le transport depuis le Japon. Un container dont le volume équivalait à celui d'un camion déjà assemblé pouvait en effet accueillir les pièces de trois à quatre camions à assembler. Hino avait permis aux Ets Mannès de combler le vide laissé par Unic depuis que la marque avait été reprise par le nouveau groupe Iveco.

Les camions Hino n'étaient pas les plus évolués techniquement, mais ils étaient d'une fiabilité redoutable, ce qui assurait des coûts d'utilisation assez faibles. Par ailleurs, le constructeur japonais disposait déjà dans notre pays d'un centre de distribution de pièces détachées pour l'Europe et le Moyen Orient. Il était initialement installé à Anvers mais déménagea en 1978 là où il est encore, à Malines, le long de l'E19. D'autre part, Hino n'avait guère envie de se soumettre à toutes les procédures d'homologation pour chaque type de camion. Car à l'époque, une homologation harmonisée dans toute l'Europe n'existait pas encore. Il revenait donc à l'importateur de faire homologuer chaque camion, dans chaque pays. Inutile de dire que les constructeurs n'avaient aucune envie de consacrer une énergie folle à ces procédures dans la petite Belgique. Si bien que sur un marché en pleine mutation, être actif dans le secteur du camion perdait de son attrait, à fortiori pour une petite entreprise familiale.

Les frères Mannès se mirent à la recherche de nouveaux défis. Ainsi furent-ils durant une courte période importateurs de la marque britannique

Scimitar (1989-1995). La relation avec Lancia avait aussi eu pour effet que Willy et Christian voyageaient très régulièrement en Italie. A cette époque, la famille Agnelli avait mainmise sur la péninsule. Le marché automobile était littéralement protégé, cela bien sûr pour assurer à Fiat des parts de marché aussi importantes que possible. Seul le marché

En 1967 Renault Vilvorde arrêta l'assemblage des Rambler, et Rémy Mannès devenait l'importateur d'AMC. En douze ans 448 Javelin, Hornet et autres Pacers furent importées des États-Unis.



des véhicules à quatre roues motrices restait ouvert, Fiat n'ayant à proposer dans le domaine que la Campagnola. A chaque Salon de Turin donc, on pouvait admirer une grande variété de 4x4. C'est là que les frères Mannès tombèrent sur la marque roumaine Aro. Willy se rendit alors avec toute sa famille aux sports d'hiver en Roumanie, prétexte pour évaluer sur place la situation. Non, il ne s'agissait absolument pas d'une visite officielle. Il s'agissait d'observer les innombrables Aro en action, de jauger leur fiabilité dans les conditions locales difficiles, et c'est avec un rapport positif sous le bras qu'il rentra à la maison. L'usine fut contactée et un accord fut conclu: entre 1979 et 1995, plus de 800 Aro furent importées. Les véhicules arrivaient par chemin de fer à la gare de

La Pacer d'AMC était une des premières compactes Américaines sur le marché européen. Mais sa cylindrée était trop importante pour nos normes ce qui l'a empêché de connaître le succès que l'on attendait.

Afin de démontrer les qualités tout-terrain des ARO, UMM et Mahindra, Christian Mannès organisa quelques « raids » avec plein d'aventures, comme ici en traversant l'Algérie en 1984.



Hoeilaart. Au début, il fallait à peu près 20 heures de travail par voiture pour les préparer au marché belge, mais cela s'améliora au fil des ans.

Avec Mahindra, l'histoire est un peu la même. Christian avait attentivement observé les voitures au Salon de Turin. Quelqu'un lui avait affirmé que les Indiens cherchaient à assembler des Mahindra en Grèce. Cela devait leur permettre de résoudre les problèmes liés à l'homologation et aux pièces détachées. Christian Mannès se rappelle: "La production avait effectivement lieu en Grèce, mais les décisions étaient prises en Inde. Le haut-management de la marque est un jour venue à Overijse. De vrais gentlemen. Mais c'était une expérience étrange que de négocier avec un Sikh en tenue d'apparat. L'homologation du véhicule à châssis long s'est déroulée assez rapidement. Pour la version courte par contre, il s'est avéré que la distance entre les sièges avant et les portières arrière était insuffisante. Alors nous avons remplacé cette porte par une toile. C'est comme ça que nous avons pu homologuer et vendre le modèle 340."

L'amitié avec Battista et puis Sergio Farina a fait des frères Mannès les importateurs du Pinfarina Spider Europa en 1982.



L'UMM était un véhicule tout-terrain solide comme le roc mais obsolète, qui avait été développé par l'ingénieur français Bernard Courmil. En 1977, les portugais en avaient acheté la licence. Christian rencontra Jean Daninos, l'homme derrière Facel Vega, alors âgé de 80 ans. En dépit de son âge respectable, il était encore actif chez UMM. Chez nous, le succès de ce robuste 4x4 fut limité. En six ans, RM-Motor, comme avait entre-temps été rebaptisés les Ets Mannès, vendit 42 véhicules.

■ Maserati

Durant les années 60, Willy Mannès était un visiteur régulier de la piscine communale de Saint-Gilles. Et il n'y avait pas que Willy qui venait y faire des longueurs chaque semaine. Claude Dubois aimait lui aussi la natation, et fréquentait le même bassin. Ils devinrent amis et leurs chemins professionnels allaient ensuite souvent se croiser.

Lorsque Fiat prit le contrôle de Lancia, les projets étaient ambitieux. Pour renforcer la rentabilité, il fut demandé aux importateurs d'augmenter les ventes, entre-autres en accroissant le nombre de concessionnaires. L'arrivée de la Beta devait augmenter les volumes et Fiat désirait une concession de plus à Bruxelles. Au début, Mannès traitait avec François Staumont, qui jusqu'en 1963 avait distribué Lotus en Belgique francophone. Et c'est avec lui que devait se créer l'entreprise Italauto, qui exploiterait la nouvelle concession Lancia bruxelloise. Mais le projet n'aboutit pas. Peu de temps plus tard, un accord fut conclu avec Claude Dubois, qui pos-

sédait un garage rue Van der Kinderen et était entre-autres importateur de De Tomaso, Shelby et AC-Cars. Pour Dubois, la grande époque de la Pantera touchait à sa fin et une nouvelle activité était la bienvenue.

Lorsque quelques années plus tard Joska Dubois, alors importatrice de Toyota, décida de créer la Royal Motor Company, elle demanda à Claude Dubois de la rejoindre. Grâce à cela, RMC n'était plus seulement responsable de l'importation de Rolls Royce, Bentley et Lotus, mais Claude Dubois arriva en plus avec AC et De Tomaso. Joska Bourgeois vendit ses activités au groupe britannique Inchcape en 1979, et RMC faisait partie du lot. Celui qui était à l'époque le bras droit de Joska Dubois, Jacques Mounier, demanda à Dubois s'il était envisageable d'intégrer Maserati à RMC. Alejandro De Tomaso venait en effet de racheter Maserati en faillite, et Dubois ne connaissait que trop bien l'impétueux De Tomaso. Il fallut quelques mois pour préparer le terrain et le convaincre. Et alors que tout était bouclé, Inchcape décida de suivre une autre voie. RMC était désormais de l'histoire ancienne. Claude Dubois, qui détenait encore en son nom les droits d'importation de De Tomaso, décida de poursuivre seul mais avait du mal, au départ, à gérer l'accord Maserati. Il prit donc le pouls du côté de Mannès, pour voir s'il existait un intérêt. Christian Mannès se souvient de cette période: "C'était une situation dans laquelle tout le monde se demandait si le deal était favorable. On n'était pas particulièrement convaincu chez Maserati et nous avions nos propres doutes, parce que nous connaissions par Claude Dubois la réputation d'Alejandro De Tomaso. De plus, la Maserati Biturbo, encore équipée de carburateurs à l'époque, n'était pas un modèle de fiabilité."

Finalement, un accord fut rédigé le 22 décembre 1983 et en janvier 1984, les frères Mannès purent pour la première fois exposer la gamme Maserati au Salon de Bruxelles. Les contacts passaient par l'ingénieur Manicardi. Malgré les débuts incertains, cette collaboration allait durer pendant 19 ans. Une période que Christian Mannès évoque avec nostalgie. Les produits étaient formidables, les

clients achetaient avec la passion pour seul argument et les contacts avec l'usine étaient agréables. Beaucoup fut réalisé avec des moyens limités. Chaque année durant le week-end de Pâques, était organisé à Knokke un événement qui ne pouvait avoir lieu sans la collaboration spontanée des clients. C'est comme ça que, des années durant, RM-Motor parvint à vendre 3% de la production Maserati.



En 2002, Ferrari, qui avait entretemps repris les rênes de Maserati, décida qu'il n'y avait de place en Belgique que pour un seul importateur, qui distribuerait à la fois Ferrari et Maserati. Ce fut Inchcape, alors actionnaire majoritaire du Garage Francorchamps. Et c'est ainsi que cette année-là fut celle de la fin de la vie d'importateurs de la famille Mannès. Aujourd'hui et depuis de longues années, Alexis Mannès, le fils de Willy, est la force motrice de la filiale Smart d'Overijse.

Avec l'aide de Claude Dubois, Maserati devenait dès 1984 le cheval de bataille de l'entreprise familiale qui entretemps s'est appelée RM-motor. Christian a réussi à faire homologuer la Quattroporte, un exercice dans lequel l'importateur précédent, François Staumont, échoua.

Le mariage Maserati-Mannès a amené des contacts cordiaux. De nombreux clients ont eu l'occasion de visiter l'usine. Les plus chanceux auront l'occasion de faire un petit tour en Barchetta Stradale. À gauche Signor Cozza, "l'archive vivante" de Maserati.



Antwerp Concours Musée d'un jour

Texte: Leo Van Hoorick

Au début de ce siècle se tenait à Brecht le prestigieux concours "Fascination Cars". Une initiative aux moyens conséquents destinée à mettre sur pied un grand Concours d'Elégance belge. Les fondateurs avaient trouvé l'inspiration en Grand Bretagne et arrangeaient en même temps un tournoi de polo. L'événement était parfaitement organisé, il rassemblait de très belles automobiles mais les visiteurs semblaient trouver difficilement le chemin de Brecht. Après quelques éditions, les sponsors décidèrent de se retirer et en 2003, l'histoire prit fin. En 2005 toutefois, Nicolas Van Frausum prouva qu'on

pouvait faire plus modeste en organisant le premier "Antwerp Concours" sur les quais d'Anvers.

L'Antwerp Concours, qui se tient chaque second dimanche de septembre, en était cette année à sa neuvième édition. Le concours a entre-temps quitté les quais pour s'installer dans les jardins du Château du Belvédère de Wijnegem, un lieu parfaitement adapté à un tel événement.

■ Sur le thème de Lancia

Lors de chaque édition est organisée une exposition thématique. Après

*Lancia B24 Spider 1955,
Stratos 1974 en
Lambda 2^{me} Serie 1924*



Porsche, Lamborghini, les voitures belges (2010), Lotus (2011) et Fiat & Etceterini Pré-1960 (2012), le thème choisi pour l'expo de cette année était "L'Epoca d'Oro Della Lancia". Dix-neuf modèles, d'une Lambda 2ème Série de 1924 à une Delta Integrale, illustraient la riche histoire de la marque de prestige italienne. Hélas, il n'y a plus guère dans la gamme Lancia actuelle de digne représentante de la grandeur de jadis.

Car la marque a réellement laissé son empreinte dans l'histoire de l'automobile. Lorsque les organisateurs de la "Voiture de l'Année" voulurent en 2000 élire la "Voiture du Siècle" (ils firent alors appel au jugement de collectionneurs, de journalistes, de vendeurs et d'autres connaisseurs du monde automobile), une première sélection fut effectuée: pour chaque année du siècle, on retenait la voiture la plus significative. Avec six voitures (Lambda, Aprilia, Aurelia B10, Aurelia B24, Fulvia 1600HF et Stratos), Lancia fut la marque la plus nominée. En seconde place, on retrouvait une autre marque qui a elle aussi "un peu" compté: Citroën, avec quatre voitures. Autre anecdote intéressante au sujet de la marque: le fait qu'on ait tout essayé à Maranello pour effacer le nom Lancia de l'histoire de Ferrari. C'est pourtant avec une Lancia D50, à moteur Lancia mais portant le Cavallino Rampante sur



L'organisateur Nicolas Van Frasum a la culture automobile dans ses veines. La Morgan Sports gagna le prix "Prewar Sports".

ses flancs, que Fangio devint Champion du Monde en 1956. Mais admettons, Lancia reporta ensuite nombre de titres en rallyes grâce à la Stratos motorisée par un Ferrari Dino 2.4l, et les prototypes LC1 et LC2 avaient elles-aussi des mécaniques Ferrari.

C'est l'Aurelia qui était la mieux représentée à Wijnegem, avec cinq exemplaires. Personnellement, je regrette l'absence de quelques perles d'avant-guerre: les Astura, Ardena et Dilambda sont aujourd'hui extrêmement rares, mais on aurait tout de même pu trouver une Aprilia. N'est-ce pas, Mmes et Ms du Lancia Club Belgio?

Le concours était de très haut niveau. Ce qui est bien illustré par ce compartiment moteur impeccable de la « Car of the Show », l'Aston Martin Side Valve "Jarvis".



Cette sublime Aston Martin de 1925 est une des plus anciennes Aston connues. Son propriétaire Hans Natens l'a restaurée lui-même et remportait à juste titre le prix du public et la plus haute récompense "Car of the Show".

*Porsche 911 RS Lightweight 1973,
Morgan Sports two Seater 1933
de M. et Mme Ryckaert
et la Lancia B52 Bertone 1951.*

*M. et Mme Snoodijk décrochèrent le prix
"Best period outfit", bien que leur
MG TA de 1937 valait autant la peine.
A coté une Triumph TR2 "Nessonvaux"
1955 de Fred Beckman (eh oui, la
couleur "awful yellow" (jaune atroce)
est bien la couleur originale de la
voiture), la Lancia B24 Spider
et la Stratos.*



*Quasiment tous les concurrents dans la
catégorie "Italian Exotics" pouvaient
revendiquer le prix pour la meilleure
restauration.*

■ Haut niveau

Le Concours se tenait dans le parc du château. L'exposition thématique était installée sur les pelouses à l'avant, les autres classes étaient réparties entre la gauche et l'arrière de l'édifice. Il y avait aussi un Village des Sponsors qui pourrait prendre un peu plus d'ampleur, même si cette année, il ne restait guère d'espace disponible. Mais le temps était magnifique et les visiteurs s'étaient déplacés nombreux pour admirer ce musée éphémère.

Les voitures participant au concours étaient réparties en différentes classes. Et en cette année de jubilé de l'icône 911, on ne pouvait passer à côté d'une catégorie spécifique "Porsche 911", dans laquelle on limitait tout de même les inscriptions aux voitures d'avant 1974. La gagnante fut une 911 RS Lightweight de la collection J.F. Dirickx. Le trophée a été remis par Joris Clavie, directeur du Porsche Center Antwerpen, qui avait-lui-même installé une tente (très visitée) sur le domaine.

Le jury composé de six personnes eût fort à faire pour départager un plateau composé d'à peine moins de 80 voitures. Nicolas Van Frausum avait en effet une nouvelle fois réussi à réunir une sélection de voitures absolument exceptionnelles.

La délibération dura une grande partie de la journée. Ensuite la plupart des automobiles participant au concours se réunirent pour une parade, commentée par l'organisateur dont la culture automobile semble sans faille. Les parti-

cipants profitèrent donc d'une journée bien remplie, et plus longue que prévu. Il serait peut-être judicieux de commencer plus tôt, mais ce n'est là qu'un détail. Celui qui osera encore dire qu'on n'a pas en Belgique de "Concours d'Élégance" de haut niveau devrait venir à Wijnegem le deuxième dimanche de septembre prochain.

*Armstrong Siddeley Sapphire 1953,
Mercedes 300S Cabriolet A 1952 et
le gagnant dans la catégorie "Postwar
Luxury", la Delahaye 135M Guilloire
de 1949.*



*Pendant la parade il y avait même
le temps pour faire la démonstration
du toit ouvrant de la Peugeot 402L
Eclipse de 1937.*



Les lauréats

PREWAR

Best Prewar Sport

1933 Morgan 2-seater Sports (Ryckaert, B)

Best Prewar Luxe

1939 Delage D6 DHC Olympic 'Letourneur & Marchand' (Laïche-Herbits, B)

POSTWAR

Best Postwar Luxury

1949 Delahaye 135M DHC Guilloire (Beerens, B)

1950's British Sportcars

1955 Triumph TR2 Roadster 'Nessonvaux' (Beckman, NL)

Swinging Sixties

1960 Mercedes 190 SL (van Assem, NL)

Italian Exotics

1950 Ferrari 195 Inter Ghia (Declerck, B)

50 Years Porsche 911

1973 Porsche 911RS 2.7 Lightweight (J-F. Dirickx, B)

Early 1990's Curiosa

1991 Alfa Romeo SZ Zagato (Van Styvendaele, B)

La Méditerranée

Amphicar (Van Haver- den Hartogh, B)

EXPO 2013: L'EPOCA D'ORO DELLA LANCIA

Best Prewar Lancia

1924 Lancia Lambda Torpedo 2nd Series (Van Hoorick, B)

Best Postwar Lancia

1974 Lancia Stratos (van Eyll, B)

Best of Show Lancia

1955 Lancia Aurelia B24 Spider (R. Maes, B)

VARIA

Prix 'Dans Son Jus'

1951 Lancia Aurelia B52 (J. Van Hoorick, B)

Best Restoration

1966 Iso Grifo GL 350 (Hehenkamp, B)

Longest Distance

1935 Talbot Lago T120 Baby Sporty (Ludvigsen, UK)

Prix du Public

1924 Aston Martin Sidevalve 'Jarvis' (Natens, B)

Best Period Outfit

1937 MG TA (Snoodijk, NL)

2013 BEST OF SHOW

1924 Aston Martin Sidevalve 'Jarvis' (Hans Natens, Belgium)



Sainte Trinité

Ford est indiscutablement passé maître dans l'art du "Hot Hatch". Et pas seulement grâce aux fantastiques voitures que la marque propose en ce moment au Monde, mais aussi en raison de ses décennies d'expérience dans le domaine des sportives pour M. Tout-Le-Monde. Comme la Mustang est depuis longtemps l'icône de la branche américaine de Ford, les versions survitaminées de gentilles voitures du quotidien sont celles de sa branche européenne.

Texte: Xander Van Hoorick
Photos : Ford

Trois Cosworth sur les routes de Dagenham

Pour qui veut faire connaissance avec cette histoire, le Ford Dagenham Heritage Center est un must absolu. Jadis, l'usine de Dagenham, ouverte en 1931, était le lieu de naissance des Anglia, Cortina, Zephyr et de bien d'autres. Mais les crises industrielles successives ont fait disparaître 2/3 du site et ce qui reste a été réhabilité en centre de développement de moteurs, où l'on fabrique aussi des mécaniques pour Ford, Land Rover, Jaguar et même Peugeot-Citroën.

■ Gloire en friche

Lorsqu'on pénètre sur le site sous un ciel au gris typiquement britannique, on est gagné par un sentiment de grande tristesse. Parkings abandonnés, asphalte et béton vaincus par Mère Nature, clôtures aux peintures lépreuses, routes couvertes de rides... A côté de l'allée principale, il y a un vieux hangar qui, à première vue, semble avoir été oublié par les marteaux-piqueurs. Seul le logo Ford peint sur sa façade rappelle ce qu'il fut un jour. Mais lorsque s'ouvrent les

portes de cet entrepôt, on oublie l'allure peu flatteuse du bâtiment. Seul compte ce qu'il contient. On tombe d'abord nez à nez avec le visage inimitable d'une Ford GT, entourée d'un côté par cinq Model T, de l'autre par quelques-unes des bêtes de Rallye qui jalonnent l'histoire de Ford, dont trois exemplaires de la RS 200.

Les voitures semblent être rangées les unes à côté des autres à la va vite, comme si elles s'étaient retrouvées ici par hasard. Le monde de la course n'est pas le seul présent en ces murs. On trouve par exemple une modeste Fiesta de première génération à côté d'une Zephyr et, plus loin, la première et la plus récente génération de Transit se serrent les coudes. L'Heritage Center n'a pas vocation à être un musée, mais bien une ligne du temps roulante. Chaque véhicule de la collection, aujourd'hui composée de quelques 120 bolides, est maintenu en état de marche par trois collaborateurs de Ford qui, de toute évidence, ne le font que purement par amour. A chaque moment,

les voitures sont prêtes à partir pour un rallye ou un concours comme le Goodwood Festival of Speed. Ford fut l'un des premiers constructeurs à lancer un «atelier» de ce genre, et l'exemple est aujourd'hui massivement suivi, si l'on en juge par les différentes marques qui sont venues jeter un œil à Dagenham. Les budgets étant relativement limités, il faut quotidiennement faire preuve de créativité. Ainsi tous les travaux mécaniques sont-ils réalisés sur place, mais les pièces sont trouvées sur internet. Pour tout ce qui concerne les travaux de carrosserie et assimilés, Dagenham a passé un accord avec la prison locale. Les véhicules endommagés y sont envoyés et servent de matériel de formation. L'Heritage Center profite ainsi d'une main d'œuvre gratuite.

■ Le loup dans la bergerie

Elles sont donc toutes là: la Sierra RS, la Sierra RS 4x4 et la légendaire Escort Cosworth. Trois variations sur le même thème: de simple familiale à athlète de haut niveau. Aucune de ces voitures n'est une franche beauté et le temps n'a pas eu de pitié pour leur look. Mais les Escort et Sierra RS n'en sont pas moins bourrées de caractère. La Sierra 4x4 est par contre plus anonyme, comme un loup dans la bergerie. Sous le capot, elle cache un 4 cylindres YBG Cosworth. Sa base est identique à celle des blocs utilisés

par les deux autres, mais son cache-soupape est vert, histoire de mettre en évidence de façon appuyée la présence d'un catalyseur, plus «écologique». La Sierra 4x4 est née du fait que pour la succession de la Sierra Cosworth 3 portes, Ford voyait plus d'avenir (commercial) en une version berline. L'intérieur est terriblement daté et rien ne laisse supposer qu'on est assis au volant d'une berline musclée. Seuls les sièges aux flancs plus prononcés trahissent le tempérament de l'auto. La Sierra démarre au quart de tour et dégage immédiatement un surprenant sentiment de modernité, au détail près d'une position de conduite étrange, sans être inconfortable. Le moteur marmonne quelque chose dans sa propre langue mais

Le Dagenham Heritage Center n'a pas vocation à être un musée, mais bien une ligne du temps roulante.



Quelques Escort emblématiques

ne semble pas aussi puissant que les chiffres (220 ch) le laissent imaginer... jusqu'à ce que vous écrasiez la pédale de droite. Le turbo a besoin d'un peu de temps pour atteindre sa vitesse de rotation maximale, mais la voiture bondit ensuite en avant comme un cheval de course, aux sons d'un grondement d'échappement et d'un sifflement de turbine. En son temps, la grande Sierra était particulièrement lourde, mais ça se remarque assez peu. Car avec ses quelques 1.300 kg et aux standards actuels, elle fait plutôt figure de poids plume. La berline n'a jamais été la gagnieuse que fut sa petite sœur 3 portes, mais elle avait su toucher le cœur des pilotes amateurs, qu'ils

courent en rallye ou sur circuit. Et il nous suffit d'un court trajet pour comprendre que nous avons affaire à une berline très rapide plutôt qu'à une machine à grimper sur les podiums.

■ Héroïne populaire

La suivante, c'est l'Escort Cosworth, une voiture qui au fil des ans s'est construite une véritable légende dans le cœur de ses fans. Elle a été lancée en 1992 pour remplacer la Sierra Cosworth, mais fut élaborée sur base de l'Escort pour que les ingénieurs puissent profiter de son empattement plus court et de son poids plus mesuré. Ces dimensions plus modestes aussi se sont avérées très efficaces en course comme sur la route. Sous

Le monde de la course n'est pas le seul présent en ces murs. On y trouve aussi les voitures de M. Tout-Le-Monde telle que Consul ou autre Cortina.



Vu de l'extérieur le Heritage Center est un vieux hangar qui, à première vue, semble avoir été oublié par les marteaux-piqueurs. En avant plan, deux des "Cossie's". A gauche la Sierra Cosworth, la plus ancienne mais la plus charismatique, à droite la RS 4x4.





La légendaire Escort Cosworth, bourrée de caractère.

les robes, l'Escort reprenait toutefois un grand nombre des éléments de sa devancière, comme par exemple le moteur YBT sur lequel il était très facile de travailler, livrant ici 225 ch et dont le cache soupapes est dans le cas présent peint en bleu. Extérieurement, ce sont les ailes très élargies et les immenses appendices aérodynamiques qui frappent le plus. Pour l'anecdote, l'Escort Cosworth fut la première voiture de série à réellement produire de l'appui aérodynamique. La Whale Tail (queue de baleine) n'était donc pas là que pour le show. Ici aussi, le look de l'habitacle a pris un gros coup de vieux. La planche de bord semble fabriquée avec du plastique de boîte à tartine, mais l'ambiance est tout de même plus sportive que dans la Sierra 4x4. Des cadrans supplémentaires comme celui de pression de turbo par exemple vous rappellent quelle cavalerie se cache dans le nez de la voiture, et comment ne pas se rappeler qu'on est au volant d'une vraie bête de course chaque fois qu'on aperçoit le spoiler monumental dans le rétro? D'ailleurs dès qu'on prend la route, c'est évident. La voiture dégage une impression de compacité et de réactivité, et le châssis présente des réglages très aboutis. Même le moteur semble être particulièrement dans son élément. On ne doute pas une seconde qu'il soit capable d'abattre le 0-100 en 6 secondes. Durant notre court essai, nous avons pu constater que cette explosive «Cossie» est une

camarade de jeu impressionnante, et surtout qu'elle est bien plus docile que ce qu'affirme sa réputation. C'est entre-autres grâce à sa transmission intégrale, qui sacrifie un peu d'agilité pour favoriser le grip. Constat qui ne s'applique pas à son aïeule...

■ Guerrière de l'asphalte

En guise de dessert, nous passons à la Sierra Cosworth, vêtue d'une robe blanche plus vraiment immaculée et chaussée de jantes or. Cet exemplaire a été utilisé par Ford sur ses différents terrains d'essais pour expérimenter de multiples réglages de châssis, ce qui explique d'ailleurs la présence des arceaux de sécurité. C'est la plus ancienne des trois, mais aussi la plus proche d'une véritable machine de course. Ici, on retrouve égale-

La Sierra RS 4x4, aspect d'une berline sage, mais en réalité un loup dans la bergerie.



*L'Heritage Center :
les voitures semblent être
rangées à la va-vite...*



*Le tableau de bord
de la Sierra Cosworth n'est
franchement pas sportif.
Le volant l'est encore moins,
bien qu'il tombe bien en main...*



ment l'immense queue de baleine à l'arrière, des élargisseurs d'ailes et les fantastiques jantes à rayons fins. La Sierra est toujours aussi agressive qu'à son époque de gloire. En 1986, elle devait vraiment apparaître comme un monstre. Monstrueuses également, ses prestations. 204 ch pour 1.200 kg, c'est un rapport qui reste plus que respectable encore aujourd'hui. A l'époque, c'était des caractéristiques de Super Car. Sauf que le prix était sensiblement inférieur, et c'est pourquoi la voiture «jouissait» d'une très mauvaise réputation auprès des assureurs. La Sierra dégage une impression de compacité et de légèreté. Le petit volant tombe bien en main, le pommeau de vitesse est parfaitement positionné et sa course est réduite. Pour le reste, l'habitacle est plutôt spartiate, ce qui renforce l'atmosphère «course». Dès les premiers mètres, cette Sierra semble venir d'un autre

monde que les deux autres. Toute la voiture transpire la compétition et l'agilité. Elle répond mieux aux mouvements de volant et l'insonorisation plus rudimentaire permet à la voix du 4 cylindres de mieux pénétrer à bord. En ligne droite, il est plus que probable que la Sierra cède du terrain à l'Escort. Par contre, la «vieille» a une plus grande faculté à coller un grand sourire sur le visage de celui qui la conduit. La direction est d'une précision horlogère et communique à merveille ce qu'il se passe au niveau des roues. La propulsion est aussi garante de moins de sous-virage et on peut aisément s'adonner au drift, tout en se méfiant de l'entrée en action assez virile du turbo. De nombreux ego blessés durant les années 80 peuvent en témoigner. Après cet essai, bref mais intense, les choses sont claires: la Sierra a beau être la plus ancienne de ce trio de Cossie's, elle est indiscutablement la plus charismatique...

Faites de votre moteur un athlète de la route.



Lubrifiants TOTAL QUARTZ
Plus de protection et plus de kilomètres.



Avec TOTAL QUARTZ et sa technologie anti-frictions, protégez votre moteur pour aller plus loin.

www.lubricants.total.com

Vous ne nous choisirez pas par hasard



TOTAL



Le numéro magique

La Porsche 911 souffle cette année 50 bougies. Un score qu'aucune autre icône n'égale.

*Texte : Bart Lenaerts
Photo's : Lies De Mol*

Nous avons tous eu à une époque un copain à la fois bon en classe, beau comme un dieu en plus, et sympa par-dessus le marché. N'était-ce pas frustrant de grandir à côté d'un petit prodige pareil? D'autant que plus les années passaient, plus ces qualités s'affirmaient. Ses compétences se raffinaient, son physique gagnait en charisme et son caractère était de plus en plus avenant. La Porsche 911, c'est un de ces copains de classe. Au grand dam de ses contemporaines. Dès sa naissance, son étoile brillait déjà. Et un demi-siècle plus tard, elle est devenue une icône que Ferrari, Aston Martin et Tutti Quanti ne peuvent que jalouser.

■ What's in a name?

Son nom devenu légendaire, elle le doit au hasard. D'ailleurs, toute la Success Story de la voiture est jalonnée de ces petits coups de chance. Lorsque le voile fut levé au Salon de Genève de 1963, la remplaçante de la 356 s'appelait encore 901. Suivant une logique que l'on ne comprenait qu'à Stuttgart, ce chiffre devait s'intégrer à la longue

liste des Porsche de compétition 906, 908, 910 et 917. Sauf que les Allemands avaient oublié un détail. Quelque mois plus tard, le facteur arriva avec un courrier recommandé: Peugeot avait déjà déposé une nomenclature à trois chiffres, avec zéro au centre. Porsche dû donc rebaptiser la voiture 911, cela après que des centaines de 901 eurent déjà quitté les lignes de montage. Cela étant, personne ne s'en est trouvé particulièrement bouleversé. Et alors qu'aujourd'hui Peugeot se perd dans un labyrinthe de noms quasi identiques, la 911 est une marque aussi connue à travers le monde qu'Apple ou Coca Cola. Mais comment est-elle devenue une telle légende? Ca, c'est une autre histoire. Elle doit beaucoup à son moteur Boxer positionné très en arrière, mais surtout au fait que Porsche n'a pas renié cette soi-disant erreur de conception, et l'a améliorée jusqu'à la quasi perfection. Et si la sauce 911 prend si bien, c'est peut-être en raison de son lointain lien de parenté avec la VW Coccinelle originelle, développée par Ferdinand Porsche père.



■ Tout à l'arrière

Et le concept avait dès le départ des avantages. Le 6 cylindres relativement compact et refroidi par air étant repoussé loin en arrière, il restait dans la voiture assez d'espace pour installer une banquette arrière digne de ce nom, tout en conservant des dimensions extérieures raisonnables. Et ça, les autres stars de l'époque comme la Jaguar Type E ou la Mercedes Pagode ne pouvaient qu'en rêver. Le poids du moteur sur le pont arrière procurait aussi à la 911 une motricité d'une efficacité étonnante. Au point qu'en course, en rallye ou sur les routes de montagnes, elle laissait admirer son élégant derrière à des sportives bien plus puissantes qu'elle. A une époque où le contrôle de traction se situait dans le pied droit du conducteur, et où l'électronique assistait les voyages... vers la lune, c'était un avantage considérable. Bien sûr, tous ces avantages avaient un prix. Il y avait tant de masse à l'arrière prête à jouer le pendule dans les virages rapides que la Neunelfer était hélas gratifiée d'une tenue de route «artistique» qui a donné du fil à retordre (ou piégé) bien des héros du volant. Et ça ne s'est pas tout de suite amélioré avec les années. Lorsqu'arriva la première Turbo dans les années 70, elle reçut immédiatement le sobriquet funèbre de «Widowmaker» (la faiseuse de veuves). On ne peut être plus clair...

■ Seule au monde

Concept erroné ou pas, on peut en débattre jusqu'à la fin des temps. Le fait est qu'aucun autre constructeur n'a jamais suivi la voie ouverte par Porsche, et ce dans une industrie pourtant prompte à imiter les modes ou les bonnes idées des autres. Même dans la propre gamme du constructeur, la 911 est la seule à présenter cette architecture spécifique. Cela met en évidence que le concept suscite toujours quelque crispation, puisque la plus petite Cayman est, avec son moteur central, bien mieux équilibrée et donc, à puissance égale, plus rapide qu'une 911.

Ca n'empêche pas la 911 de rester plus désirable. Simplement parce qu'elle est la 911. Et parce que son palmarès en compétition est sans fin. Bien sûr ces victoires ont été décrochées par des pilotes très inspirés, qui savaient tirer le meilleur profit de ses qualités et avaient assez de talent pour contourner ses défauts. Et c'est peut-être là que réside une grande partie de son pouvoir d'attraction. Tout conducteur de 911 peut aujourd'hui s'identifier un peu à ces héros de la riche histoire de Porsche.

Comme Patrick Snijers, rallyman détenteur de sept titres de Champion de Belgique et d'un de Champion d'Europe. En 1982, il attira regards et victoires au volant d'une 911 SC. Et il espère rééditer l'an prochain avec une monstrueuse 911 GT3 RS flambant neuve. «La 911, un concept erroné? Pas du tout! Pour les courses de moindre importance, je conduis une BMW 130i qui est à peu près aussi puissante et aussi souple. Sur les portions rapides avec un bon grip, elle peut rivaliser avec la Porsche. Mais dès que le revêtement est un peu sale, la BMW ne suit plus. Avec





les larges roues et son poids tout à l'arrière, la Porsche a une motricité incroyable. Mais il y a un revers à la médaille. Le nez de la 911 est tellement léger qu'il n'est pas toujours facile de la diriger. Ce n'est pas à la portée de tout le monde, et surtout pas d'un jeune pilote. Si tout le monde se mettait à courir en Porsche, ce serait dangereux. Désolé si ça semble prétentieux mais une 911, c'est pour ceux qui savent vraiment conduire. Si vous savez ce que vous faites, vous avez toutes les chances d'éviter les difficultés. Cette voiture a tellement de puissance qu'on peut la conduire par le train arrière», nous dit le grand Limbourgeois qui attend visiblement avec impatience sa prochaine saison. «Ca peut sembler bizarre, mais la 911 a été un choix principalement raisonnable. Par rapport à une voiture de WRC, la Porsche est beaucoup moins chère et en même temps plus fun. Pour le public comme pour nous. Ce son, ce look... Les sponsors sont tout de suite conquis. Et puis la voiture est extrêmement fiable.»

■ L'amie de tout le monde

Une partie de la magie de la 911 réside dans sa nature accessible. Personne ne remet son succès en question, pas même la concurrence. Cependant, la 911 n'est plus depuis longtemps une

outsider. De cette image, elle s'était déjà débarrassée dans les années 70, alors qu'elle ne cessait de croître en puissance et qu'elle enchaînait les victoires en compétitions à un rythme effréné. Pas une seule autre automobile n'a réussi à gagner le Monte Carlo, à remporter des places plus qu'honorables au Mans et à faire mordre la poussière, ou plutôt le sable du Dakar à des Range Rover, Jeep et autres buggies en tous genres. Quand elle devint dans les années 80 un succès commercial tel que Porsche ne parvenait pratiquement pas à vendre autre chose, son image de gentille sportive fut à jamais oubliée. Pourtant, elle reste une voiture qui semble ouverte à tout le monde. Alors qu'un indépendant pourrait froisser la moitié de sa clientèle s'il s'offrait une Ferrari ou une Lamborghini, même le gendre idéal ne perd rien de son lustre et de sa réputation de bon goût s'il arrive au volant d'une 911. Car aujourd'hui, la Porsche est bien plus qu'une énième sportive qui tente d'occuper un espace vide dans le marché. Elle personnifie un récit passionnel, jalonné d'épisodes exaltants et d'autres plus douloureux. Elle est à la fois un drame familial et une douce délivrance.

■ Pour tous les goûts

Au cours des 50 dernières années,

Porsche a su nous mitonner sept générations de 911, et chaque génération a ses propres fans. Mais Porsche ne s'éloigne jamais ni du concept, ni des formes des origines. Toutes présentent les désarmants yeux de grenouille, cette séduisante courbure du dos, ces fesses musclées et ces vitres de custodes si typiques. Lorsqu'on place côte à côte différentes générations, l'énorme évolution saute bien sûr aux yeux. Non seulement la plus récente 911 – également connue sous le nom de 991 – est bien plus longue et plus large, elle semble aussi bien plus consistante que son aïeule des années 60. Un peu comme une adolescente maigrichonne se transforme en une femme voluptueuse, elle a gagné en sensualité, en lascivité et en grâce. Et sous ces formes, il s'est aussi passé bien des choses. Alors que la première 911 revendiquait 100 ch, la nouvelle flirte avec 400 ch... de plus. Au cours du temps, le moteur Boxer a adopté un refroidissement par eau sous peine de ne plus respecter les strictes normes d'émissions. C'était sur la 996 apparue en 1998, dessinée par Harm Lagaey, cinquième génération aux proportions un peu hasardeuses et aux phares pas franchement réussis. A ce jour, on peut dire qu'elle fut le maillon faible de la lignée, dont les plus belles représentantes sont la première 911,



la 993 (dernière refroidie par air) et la génération actuelle. Cette dernière brille surtout par son caractère hautement technologique et sa finition de très, très haut niveau.

■ Pour tous les goûts

Selon le connaisseur de Porsche et expert professionnel Gert Beets, la 911 a encore un énorme avantage: «Il y en a une pour toutes les bourses et pour tous les goûts. De 25.000 à 250.000€, tout le monde peut trouver satisfaction, de la rude bête de course à la sportive utilisable au quotidien en passant par la voiture ancienne facile à vivre, et toutes les nuances





qu'il y a entre celles-là.» D'après Beets, chercher son bonheur parmi les Cabrio, les GT3 Hardcore ou les décoiffantes Turbo n'est pas forcément la meilleure idée: «Souvent, les versions les plus simples sont les mieux équilibrées».

La 911 n'aurait-elle donc aucun défaut? Bien sûr que si. Au volant d'une 911, on n'est guère original. En tout cas certainement pas sur la Place M'as-Tu-Vu de Knokke, et

encore moins au départ d'un rallye d'ancêtres ou sur le parking d'un restaurant chic. Et puis la 911 traîne derrière elle une image de bête dangereuse. Mais cela est aussi une qualité. «Cette aura morbide participe indiscutablement au mythe. Si vous savez être maître d'une 911, vous devez être un sacré bon pilote.», ajoute Beets. Heureusement, cette réputation sanglante appartient globalement au passé. Car en nos temps de modernité, Porsche a à cœur de convaincre et conserver le plus de clients «normaux» possible. Le sale caractère de jadis a donc été considérablement édulcoré. Et c'est pourquoi aujourd'hui, à vitesses légales, on a tendance à oublier qu'on est au volant de quelque chose de très spécial.

Conduire une Porsche n'est par ailleurs plus aussi «bon marché» que ça le fut. Certes une 911 neuve reste moins chère qu'une Aston ou une Maserati, mais la facture grimpe vite dès qu'on cherche à habiller la voiture avec style. Et du côté des Porsche classiques, il n'y a plus guère de bonnes affaires à trouver. «La 911 reste une voiture vraiment mythique. Il n'y en a pas tant, des voitures produites sous le même nom depuis 1963.», dit Beets, qui porte la 911 si profondément dans son cœur qu'il lui est impossible de parler de concept erroné. «Je préfère dire excentrique.»



F E R D I N A N D P O R S C H E

THE HERITAGE
FROM ELECTRIC TO ELECTRIC



PORSCHE



06 12 2013 - 19 01 2014
EXPO AUTOWORLD BRUSSELS
www.ferdinandporsche.be



AUTOWORLD
BRUSSELS

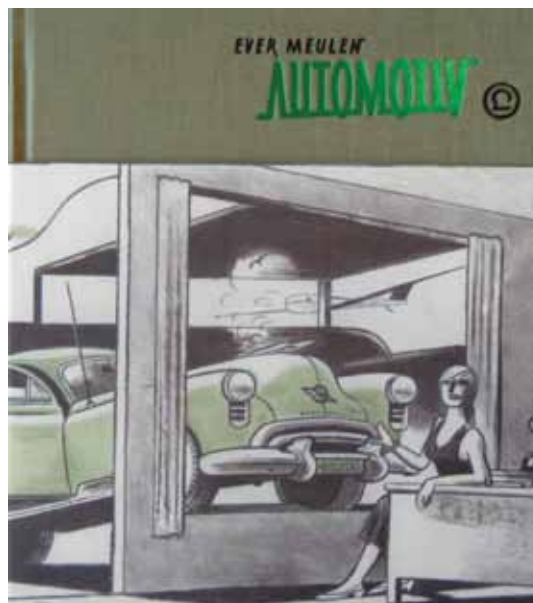
Automotiv

www.champaka.be

Ever Meulen occupe une place singulière dans l'histoire du 9^{ème} Art. S'il considère n'avoir jamais réalisé une « vraie » bande dessinée, son travail est nourri par les grands et petits classiques des hebdomadaires « Tintin » et « Spirou ». Mieux, il continue, au niveau international, à influencer nombre de dessinateurs, génération après génération.

Ever Meulen, de son vrai nom Eddy Vermeulen, naît, en février 1946, à Kuurne, en Flandre occidentale. Il s'installe à Bruxelles pour suivre les cours d'arts graphiques à l'Institut Saint-Luc. L'architecture, M.C. Escher, Saul Steinberg, le Retro-futurisme, le Pop Art, Giorgio De Chirico, René Magritte, l'Art nègre et Pablo Picasso nourrissent un travail jusque-là très « comic strip ». Soucieux de ne jamais s'enfermer dans une recette graphique, Ever Meulen sera toujours un libertin du graphisme.

A 18 ans, il expose ses premiers dessins avant, trois ans plus tard, d'adopter la signature « Ever Meulen ». En 1970, il entame une collaboration au long cours avec « Humo ». Non content d'être le tirage le plus important de la presse flamande, cet hebdomadaire est le baromètre culturel du Nord de la Belgique. Héritier graphique des dessinateurs de l'âge d'or de la bande dessinée franco-belge, l'artiste développe rapidement son propre style. La musique pop, l'architecture moderne, le design automobile et l'esthétique typographique sont autant d'ingrédients qu'il utilise avec justesse. Sa méthode de travail s'inspire de celle d'Hergé, avec un procédé de calques successifs, méticuleusement reportés avant l'encrage. Ever Meulen est connu pour être perfectionniste, attentif au moindre détail. Illustrateur de stature internationale, Ever Meulen occupe une place à part



dans l'histoire de la bande dessinée. Au milieu des années '70, il rénove, avec son ami Joost Swarte, la Ligne Claire. Il combine l'héritage du trio magique Franquin-Hergé-Jacobs avec les meilleurs ingrédients de l'Art Moderne (Bauhaus, De Stijl et Surréalisme). L'intelligence et la qualité de son travail furent et restent un modèle pour nombre de dessinateurs : Floc'h, Chaland, Ted Benoit, Serge Clerc, Charles Burns, Chris Ware et bien d'autres. Art Spiegelman ne cache pas son admiration pour l'artiste belge, qu'il publia aussi bien dans sa revue « Raw » que dans le « New Yorker ».

Si la passion d'Ever Meulen pour le style et la forme reste intacte, elle se développe désormais avec une plus grande sobriété, toujours avec un humour graphique particulier, des effets optiques et des clins d'œil à l'histoire de l'art.

Dans son atelier bruxellois, Ever Meulen élabore des dessins publiés aux quatre coins du monde. Il reçoit de nombreux prix, tant nationaux qu'internationaux, dont en 2012, un « Henry Van de Velde Award », la plus importante récompense artistique flamande, qui lui fut attribué pour l'ensemble de sa carrière. Ever Meulen a enseigné

l'illustration à l'Institut Sint-Lucas de Gand, de 1993 à 2009.

Le meilleur de son travail graphique est réuni dans les ouvrages « Huiles sur Papier » (1984), « Feu Vert » (1987), « Verve » (2006). En 2010 est publié un portfolio consacré à ses voitures préférées à l'occasion d'une exposition dans la Galerie Champaka. Et maintenant il y a Automotiv. Plus qu'un recueil de dessins de voitures, c'est l'aboutissement de la passion d'Ever Meulen pour le monde automobile. Non content d'en être le meilleur dessinateur, il traite le sujet avec une intelligence et un humour uniques. Chaque page de son garage graphique frémit de l'amour pour des voitures qui, de par leur esthétique épurée et les souvenirs qu'elles évoquent, nous racontent des histoires. Il capte l'essence de l'aventure automobile, celle qui s'est déployée avec élégance au cours d'un XX^e siècle dédié à la quête de la vitesse. Chaque dessin est la synthèse d'innombrables croquis qui sont autant de recherches de conception, d'équilibre et de proportions.

Un dessin final d'Ever Meulen demande autant de travail que la concrétisation d'une voiture pour un designer. Avec plus de 200 dessins, « Automotiv » est le premier « beau-livre » dédié à ce pan essentiel de son travail.

Désireux d'expliquer les secrets de certains dessins, l'artiste accompagne la plupart des illustrations d'un commentaire éclairant. Chacun des 11 chapitres d'« Automotiv » est introduit par une personnalité qui considère Ever Meulen comme un géant du graphisme BD et du dessin automobile. Entre autres : Joost Swarte, Ted Benoit, José-Louis Bocquet, Cleet Boris, Etienne Robial et François Schuiten.

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

V^{ème} Commémoration **3-6 juillet 2014**



BASTOGNE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Volkswagen D'leteren
Finance



l'avenir de Luxembourg

Le Monty
Automobile
AutoGids

Pour info : 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



Nous parlons la même langue.

