

FSA HISTORICAR

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





ZOUTE SALE by BONHAMS

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
10 OCTOBER 2014

5th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



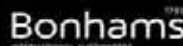
PLATINUM SPONSORS



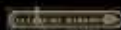
LEBEAU-COURALLY
MAISON D'HORLOGERIE



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



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

Ciao Lancia!

Au début de cette année, on a appris que le Groupe Fiat mettait un terme à l'histoire Lancia. La fin d'une des marques automobiles italiennes les plus emblématiques semblait inévitable et ce fut confirmé au Salon de Genève, avec la nouvelle que seule la petite Ypsilon allait survivre, et encore, seulement sur le marché italien. Les amoureux de l'automobile se demandant comment on



a pu en arriver là. Quand en 2000 quelques magazines automobiles, dont Classic & Sportsscar, ont dû élire la Voiture du Siècle, il avait été décidé qu'une voiture emblématique par année soit nommée par un jury composé de vrais connaisseurs: collectionneurs, négociants, journalistes et historiens de l'automobile. Et c'est Lancia qui rassembla le plus de nominations, soit six au total (Lambda, Aprilia, Aurelia B10, Aurelia B24, Fulvia HF et Stratos). Citroën arriva en second avec trois nominations...

La marque avant-gardiste a écrit l'histoire avec la première carrosserie autoportante (Lambda 1922), avec l'amortissement avant indépendant, avec sa prédilection pour les moteurs en V fermé et avec une foule d'autres raffinements mécaniques devenus ensuite monnaie courante. En 1955, Lancia était la seule marque à opposer un peu de résistance à la suprématie en F1 de Mercedes. Aujourd'hui, le fait que c'est avec une «Lancia-Ferrari» D50 (à V8 Lancia) que Ferrari est devenu champion du monde en 1956, semble être effacé de l'histoire. Et à cette époque, les succès s'accumulaient aussi dans d'autres disciplines, comme dans la Carrera Mexicana ou au Mille Miglia de 1954. Mais la plupart d'entre nous se souviennent sans doute plutôt de la domination en Rallye de la Fulvia 1600HF, à la fin des années 60, domination pratiquement ininterrompue jusqu'au début des années 80 avec la Stratos et l'inégalable Delta Integrale.

Mais après cela, l'histoire de Lancia devient un film catastrophe. Vittorio Ghidella, homme d'automobile jusqu'au fond de l'âme, responsable de quelques jolis succès chez Fiat mais aussi des Delta et Thema, initia au début des années 80 le plan de faire de Lancia une marque cossue et prestigieuse au sein du groupe Fiat. Ca commença par une Thema «Integrale» basée sur la 8.32. Le moteur Ferrari était en effet trop puissant pour une traction et Lancia disposait depuis la Delta de toute l'expertise nécessaire en matière de transmission intégrale. Un coupé de luxe devait suivre. Lancia allait donc devenir une marque de luxe, comme dans les années 50 - début 60. Mais le plan ne fut pas suivi. L'énergique Ghidella devenait trop puissant au sein du groupe et fut définitivement écarté en 1988 par Cesare Romiti, peut-être à la demande de la famille Agnelli... A la même période, Ferdinand Piëch repositionna avec succès Audi en tant que marque de luxe du Groupe VW. Quelques années plus tard, Toyota lança Lexus.

Chez Lancia, on se contenta alors de survivre, notamment grâce à la Beta, une Fiat valorisée qui doit principalement sa réputation à ses problèmes de rouille. Parfois, l'espoir resurgissait. On pense à la très originale Thesis, à la Fulvietta qui ne dépassa pas le stade de concept car (très apprécié du public), puis à la spécialisation dans les petites voitures de luxe avec les générations successives d'Ypsilon. A part cela, Lancia est depuis longtemps une boîte vide. Son nom si riche ne sera donc vraisemblablement jamais traduit en chinois...

Leo Van Hoorick



Maîtrisez vos émissions. Renforcez vos émotions.

Audi ultra. Ultra économique. Ultra performant.



En comparaison avec une Audi A6 standard, la version ultra intègre une série d'équipements et d'évolutions pour réduire sa consommation et ses émissions. En définitive, l'Audi A6 Berline ultra est plus efficace sans faire la moindre concession sur les sensations de conduite qu'elle procure. Profitez en ce moment de conditions exceptionnelles sur toute la gamme Audi.

Plus d'info sur audiultra.be.

Modèle présenté avec options. Informations environnementales (AR 19/03/04): www.audi.be

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

4,4 L/100 KM • 114 G CO₂/KM.

Sommaire

3	Edito
6-8	Les expéditions du Prince de Ligne
10-19	Figures Marquantes - André Hollebecq
20-24	Belgium@Autoworld
26-30	Nagant 1911
32-36	Jaguar F-type
37-38	Paul Frère

Liste des annonceurs

2	Bonhams
4	Audi
9	Société Générale
25	Banque Delen
31	Paul Frère
39	Mercedes
40	KBC

Agenda

- *10th Antwerp Concours d'élégance, Wijnegem* 13-14/09/2014
- *Spa Italia* 27-28/09/2014
- *Zoute Grand Prix* 10-12/10/2014

Autoworld

- *Maserati 100th Anniversary* juillet/août
- *DAF Variomatic* septembre
- *Forties & Fifties, American Car Enthousiasts* octobre
- *Ford Mustang 50th Anniversary* novembre
- *Model Car swapmeet* novembre
- *Aston Martin 100th Anniversary* décembre
- *Audi Quattro 35th Anniversary* décembre



Notre couverture:

En 1967, les petites NSU importées par les Ets Hollebecq connurent le triomphe en remportant la Coupe du Roi lors des 24 Heures de Francorchamps... grâce à une adaptation de dernière minute du règlement : normalement, la Coupe ne peut-être gagnée que par une équipe de quatre voitures identiques. Or NSU avait aligné des 1200 TT et des 1000 TTS. Mais NSU fut la seule équipe à compter autant de voitures au départ qu'à l'arrivée, la victoire était donc bien méritée. Christine (Beckers - ses premières 24 Heures) et M.C. Beaumont remportèrent en outre la Coupe des Dames avec une 1000 TTS. On voit ici une des NSU à l'approche du virage de La Source. En regardant bien, on constate qu'on avait alors le temps pour une cigarette en pleine course!



La Packard fait étape dans un oasis dans le désert en route pour Bassorah. Le camion à côté est probablement un Renault.

Les expéditions du Prince de Ligne

Bruxelles-Beyrouth. La Packard et la Minerva à leur retour en Belgique. Vraisemblablement la Packard à perdu une aile arrière dans l'aventure.



Dans le précédent Historicar, on parlait entre autres des Anc. Ets. Pilette et de Jean de Terschueren qui a donné une toute nouvelle 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, mais aussi en participant à une expédition au Sahara avec des Packard sous le commandement du Prince Eugène de Ligne. Cette expédition dura trois mois et entraîna un grand retentissement 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. Ici aussi, une Packard participa, ensemble avec une Minerva. Par chance on a retrouvé quelques photos de ces expéditions.



*La Packard et la Minerva
lors d'un arrêt sur un aéroport
près de Bagdad.*

*Deux Packards en route
pour le Congo Belge.*



Crevaison...



*Un entretien
en plein milieu de la brousse*

Dans ces années, les ponts
étaient rares au Congo.
Les radeaux étaient faits
avec des pirogues.

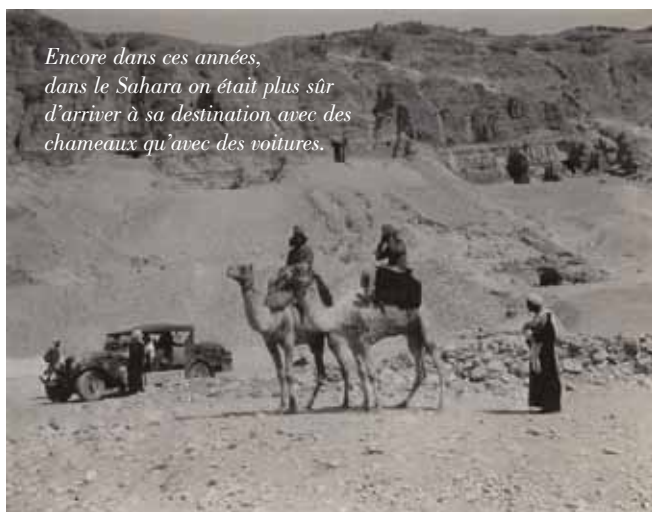


La première page
du plan de voyage.

ITINÉRAIRE

JANVIER	Lundi	2.	Départ de Bolestl
*	Mardi	3.	* Marseille
*	Mardi	7.	* ALGER
*	Vendredi	8.	
*	Vendredi	9.	* NIGERIA.
*	Samedi	10.	
*	Dimanche	11.	
*	Lundi	12.	
*	Mardi	13.	* GAO
*	Mardi	14.	* KISSI
*	Mardi	15.	* KISSI - KISSI
*	Mardi	16.	* KISSI
*	Mardi	17.	* KISSI
*	Mardi	18.	* KISSI
*	Mardi	19.	* KISSI
*	Mardi	20.	* KISSI
*	Mardi	21.	* KISSI
*	Mardi	22.	* KISSI
*	Mardi	23.	* KISSI
*	Mardi	24.	* KISSI
*	Mardi	25.	* KISSI
*	Mardi	26.	* KISSI
*	Mardi	27.	* KISSI
*	Mardi	28.	* KISSI
*	Mardi	29.	* KISSI
*	Mardi	30.	* KISSI
*	Mardi	31.	* KISSI

FEBVIER	Dimanche	1.	KISSI - KISSI
*	Lundi	2.	
*	Mardi	3.	
*	Mardi	4.	* KISSI
*	Mardi	5.	* KISSI
*	Mardi	6.	* KISSI
*	Mardi	7.	* KISSI
*	Mardi	8.	* KISSI
*	Mardi	9.	* KISSI
*	Mardi	10.	* KISSI
*	Mardi	11.	* KISSI
*	Mardi	12.	* KISSI
*	Mardi	13.	* KISSI
*	Mardi	14.	* KISSI
*	Mardi	15.	* KISSI
*	Mardi	16.	* KISSI
*	Mardi	17.	* KISSI
*	Mardi	18.	* KISSI
*	Mardi	19.	* KISSI
*	Mardi	20.	* KISSI
*	Mardi	21.	* KISSI
*	Mardi	22.	* KISSI
*	Mardi	23.	* KISSI
*	Mardi	24.	* KISSI
*	Mardi	25.	* KISSI
*	Mardi	26.	* KISSI
*	Mardi	27.	* KISSI
*	Mardi	28.	* KISSI
*	Mardi	29.	* KISSI
*	Mardi	30.	* KISSI



Encore dans ces années,
dans le Sahara on était plus sûr
d'arriver à sa destination avec des
chameaux qu'avec des voitures.



Faire le plein dans le Sahara.

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 recher-
che !



De Marseille à Alger



NOUS GÉRONNS VOTRE PATRIMOINE POUR VOUS DONNER LE TEMPS D'EN PROFITER

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE PRIVATE BANKING RÉUNIT SES EXPERTS AUTOUR DE VOS PROJETS POUR VOUS OFFRIR LES MEILLEURES SOLUTIONS PATRIMONIALES ET D'INVESTISSEMENT. EN TOUTE SÉRÉNITÉ, LAISSEZ-VOUS LE TEMPS DE PROFITER DES MOMENTS QUI COMPTENT.

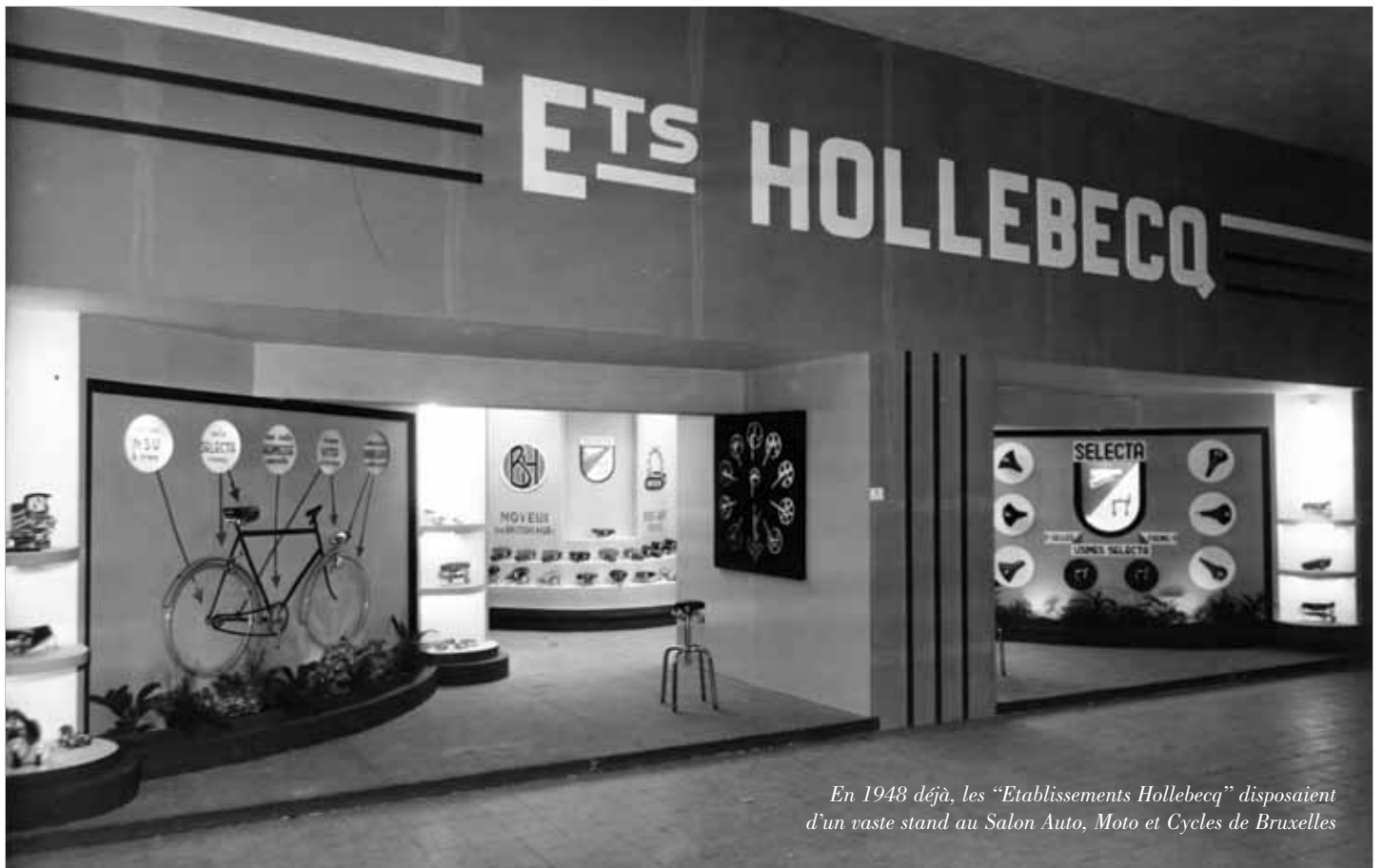
privatebanking.societegenerale.be

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. © Hugo Stenson. FRED & FARID



En 1948 déjà, les "Etablissements Hollebecq" disposaient d'un vaste stand au Salon Auto, Moto et Cycles de Bruxelles

Figures marquantes

André Hollebecq

■ Fidèle à NSU

Avant l'avènement de l'automobile, le gadget à la mode auprès de la bourgeoisie était le vélo. Le dimanche, on les voyait flâner sur la digue d'Ostende ou par les rues de Spa la mondaine.

Baudry De Saunier avait remarqué en 1936 dans "Histoire de la Locomotion Terrestre" qu'avec 13 millions de bicyclettes, l'Allemagne était le leader européen. Mais si l'on comptait le nombre de vélos par habitant, c'était plutôt aux Pays-Bas et au Danemark que revenait ce titre, suivis de la Belgique avec un vélo pour trois habitants. La France et l'Allemagne arrivaient ensuite, avec un vélo pour cinq habitants. Et les chiffres suivants donnent une idée du potentiel de croissance du marché: entre 1934 et 1937, le nombre de vélos a augmenté de près d'un demi-million d'unités pour en atteindre 2.625.000.

On ne s'étonnera donc pas que Louis Hollebecq, après avoir vécu quelques années à Paris, se lance vers 1920 dans la vente de pièces de vélo. Il représentait quelques marques étrangères et vendait des moyeux de roues, des selles, des freins, des tiges de selles, etc. Et c'est ainsi qu'il entra en contact avec la marque allemande NSU, qui en plus de vendre des vélos entiers proposait aussi des pièces détachées. NSU jouissait d'une excellente réputation. En 1898 déjà, ils avaient développé un système à deux vitesses, avec changement automatique. Ils étaient aussi parmi les premiers à développer un frein intégré au moyeu de roue postérieure, qu'on activait en pédalant en arrière. Pour Louis, il était important de pouvoir livrer des pièces aux fabricants locaux de vélos. Les frères Auguste et Emile Koob comptaient parmi ses clients. Bien que le siège principal de leur entreprise fut établi rue d'Anvers à Bruxelles, c'est à St-Hubert qu'ils pro-

Texte : Paul E. Frère

duisaient des vélos et des motos légères sous la marque Bury. C'est là que le père Pierre Koob avait lancé une affaire à la fin du 19^{ème} siècle. Lorsqu'il mourut en 1911, l'affaire fut reprise par sa veuve Adèle Salpétier et ses enfants. Mais le siège resta alors à St-Hubert. A l'époque, il y avait une voie de chemins de fer qui reliait St-Hubert à Poix-St-Hubert, qui permettait de rejoindre la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg. Après la disparition d'Adèle en 1914 et le retrait des affaires des sœurs Marie et Valentine, les frères Koob transférèrent en 1920 le siège de "Pierre Koob, Fils A et E." à Bruxelles. Mais la production demeura encore pour un temps à St-Hubert.

Louis Hollebecq avait installé sa famille au-dessus des locaux de l'entreprise, au 48 de la rue Jennart. Avec son épouse Emma Castelain, il eut deux fils. L'aîné, André, acheva ses études en 1937 et selon le journaliste Jacques Ickx, son père l'envoya en stage en Allemagne, où il visita notamment NSU. Le plus jeune fils, Roger, allait lancer après la Seconde Guerre Mondiale un restaurant très couru.

En 1937, Louis Hollebecq décide de développer son affaire. Le 29 novembre est créé la société "Etablissements Hollebecq", détenue par quatre partenaires. Louis bien sûr, ainsi que ses deux fils encore mineurs et enfin Gaston Huyghe, originaire de Hazebrouck, en France.

Ce dernier était le propriétaire de la firme "Manufacture Française d'Accessoires pour Cycles". Louis s'était donc ainsi intelligemment assuré l'importation de pièces venant de France. Sur l'acte de fondation de l'entreprise, les activités reprises étaient la fabrication, la distribution et le commerce de pièces pour vélos, automobiles, motos et autres articles plus généraux pour l'industrie mécanique et les applications électriques. Le siège était établi au 48, rue Jammart à Molenbeek-Saint-Jean. Et c'est à cette époque donc, quelques mois avant sa majorité, qu'André Hollebecq devint actionnaire de l'entreprise familiale. Entretemps, les frères Koob avaient fait de la marque de cycles Bury un réel succès. Nombre de jeunes coureurs étaient soutenus par Bury. Lorsque l'un d'eux, portant un maillot Bury et roulant sur un vélo Bury,

remportait une course, l'entreprise lui payait une prime de 1 FB par kilomètre de course. A l'époque, une bière coûtait 0,5 FB. Sur une facture conservée dans les archives familiales par Michel Hollebecq, on peut constater qu'Auguste Koob avait très bien réussi dans les affaires: au printemps 1938, il remplaça sa Buick Sedan de 1933 par une Packard Six Sedan au prix de 46.500 FB. Les Etablissements Hollebecq étaient donc très heureux de compter parmi les fournisseurs de Bury et c'est ainsi qu'André fit la connaissance de Denise Koob, la fille d'Auguste. Entre eux, les choses se développèrent et juste avant la guerre, le mariage des tourtereaux fut célébré. André, qui avait obtenu le grade de lieutenant durant son service militaire, fut appelé. Une semaine à peine après le début de la guerre, il fut fait prisonnier par les Allemands. D'après Michel, Auguste a passé une partie de sa captivité dans les camps en Allemagne. Puis il parvint à s'évader et se cacha un moment dans le magasin de l'entreprise. Mais il fut repris et ce n'est qu'en 1943 qu'il fut définitivement libéré. Au 48 de la rue Jammart, Denise Koob vivait une période de solitude. Avec la libération d'Auguste et la naissance de leur premier fils Michel, l'année 1943 fut donc vécue comme une résurrection.

Durant la Guerre, faire des affaires n'était pas évident. Mais le rationnement du carburant portait plus que jamais la population vers le vélo et comme on peut le voir

En 1952, les cyclomoteurs NSU avaient tant de succès que des équipes de Neckarsulm venaient un peu partout chez nous dispenser des formations aux concessionnaires locaux.





Durant l'hiver 59-60, André Hollebecq invite une délégation du Congo Belge à visiter l'usine de Neckarsulm. Une visite d'autant plus fascinante que la plupart des pièces étaient fabriquées sur place. Ici, la production de la Prinz, et de la Prinz Sport en arrière-plan.

sur de vieilles factures, Gaston Huyghe livra durant le conflit des centaines de phares de vélo et des milliers de chaînes aux "Etablissements Hollebecq", que Denise continuait à faire tourner.

■ Cyclomoteurs et motos

Après la Guerre, la chance commença vraiment à sourire à André Hollebecq. Les Allemands avaient fui en laissant derrière eux de grandes quantités de matériel. Ainsi y avait-il en gare de Schaerbeek quelques wagons remplis d'une centaine de motos de type NSU Quickly. Après une période si difficile, cette moto à moteur deux temps de 97 cc était le moyen de transport bon marché idéal. André parvint à acquérir tout le chargement pour une bouchée de pain. Et pour lui, c'était le début d'une tout autre époque. En 1946, il fit une offre sur une maison gigantesque entourée de 4 hectares de terrain à Kraainem. Durant le conflit, cette maison avait été la résidence de quelques généraux. L'Etat Belge avait ensuite saisi le domaine et le mit en vente publique. A nouveau, André eut la chance de pouvoir l'acquérir pour trois francs six sous, presque littéralement. Michel Hollebecq s'en souvient encore très bien: "Il y avait un bowling dans cette maison, au-moins huit salles de bain et un abri anti-aérien sous-terrain protégé par des murs de béton armés de deux mètres d'épaisseur. Dans cet abri, il y avait une table, des chaises, des fauteuils et des frigos. Et pour qu'on ne le remarque pas, un bungalow avait été construit par-dessus. En 1960, mon

père a revendu le domaine en le divisant en six parcelles."

D'après une interview accordée à Jacques Ickx par André Hollebecq, ce dernier avait visité le Salon de Hanovre en 1947. Sur le stand NSU, il a rencontré quelques vieilles connaissances avec qui il avait passé du bon temps à l'époque de son stage. Mais surtout, NSU présentait une gamme de cyclomoteurs et de motos qu'il connaissait bien. Et malgré les réticences de son père Louis qui envisageait difficilement de travailler avec les Allemands si peu de temps après la Guerre, il conclut un accord. Et André avait visé juste car l'arrivée du Quickly s'avéra être un succès incroyable. Durant la période la plus faste, il s'en vendait plus de 25.000 par an. Mais en 1956, le marché du cyclomoteur sembla stagner. A l'occasion d'une visite à Neckarsulm, la direction de NSU montra un stock de milliers de vélomoteurs invendus. André comprit bien la gravité de la situation. Après de rapides calculs, il détermina un tarif très avantageux. Et quelques temps plus tard, d'énormes publicités proposaient les vélomoteurs à 5.999 francs au lieu de 8.000. Ce fut la razzia. En à peine quatre mois, il vendit près de 30.000 Quickly et c'est ainsi qu'André Hollebecq résolut le problème de stock de Neckarsulm. Mais cet épisode était surtout un signe évident qu'il fallait absolument de nouveaux produits. Plus de 10 ans après la fin de la guerre, les gens rêvaient de moments d'évasion en famille. Et pour cela, le vélomoteur n'était évidemment pas adapté. Pour NSU, développer une voiture devenait donc vital. L'accord qu'avait signé André Hollebecq lui attribuait les droits d'importation pour la Belgique, les Pays-Bas et le Grand-Duché du Luxembourg. Et à l'époque, la Belgique impliquait automatiquement le Congo belge. On chercha donc un distributeur principal à Léopoldville qui dût ensuite développer un réseau dans toute la colonie. Les cyclomoteurs, motos et scooters étaient envoyés au Congo par bateau, et même quelques voitures Prinz de première génération suivirent ce chemin. Durant l'hiver 59-60, André Hollebecq accueillit une délégation du Congo avec laquelle il visita l'unité de production de Neckarsulm. Ils n'y virent pas seulement la ligne d'assemblage des

cyclomoteurs, mais aussi celle de la toute nouvelle Prinz Sport. Et cerise sur le gâteau, ils purent voir le banc d'essai moteur, sur lequel tournait alors un prototype de moteur Wankel. Pour ces habitants d'Afrique Centrale, la visite de notre monde industrialisé était un choc culturel. Pour certains, c'était même le premier contact avec les températures inférieures à zéro et avec la neige.

Pour André Hollebecq, l'aventure congolaise se termina de façon un peu amère. Une grande délégation congolaise avait été confrontée durant l'Expo 58 avec le progrès et l'opulence dans laquelle vivait une grande partie du Monde. Or le Congo était alors toujours une colonie belge et ses millions d'habitants ne jouissaient pas des mêmes droits que les 80.000 blancs qui y étaient les maîtres. Après des émeutes à Léopoldville, Baudouin déclara le 13 janvier 1959 que la Belgique allait rendre sa pleine indépendance au Congo mais, précisait-il, "sans tarder, mais sans précipitation". Pour André, il n'y avait donc aucun nuage dans le ciel, d'autant que le Gouvernement Eyskens avait prévu un plan de sortie étalé sur plusieurs années. Mais les choses se passèrent différemment. Le 30 juin, le Roi déclara l'indépendance du Congo et à peine une semaine plus tard, le pays était, principalement à cause de soldats congolais mécontents, à feu et à sang. Le 10 juillet, quelques 10.000 militaires belges d'une unité d'intervention furent déployés pour évacuer les 80.000 Belges. Et bien sûr, les Ets Hollebecq faisaient partie du lot. Juste avant cette période troublée, quelques containers de pièces de rechange, de vélomoteurs et de motos avaient été envoyés. Il y avait même à bord quelques voitures de type Prinz 3. Qu'advint-il de ce chargement? Nul ne le sait. Ce qui est sûr, c'est qu'il ne fut jamais payé.

■ Le succès de la Prinz

NSU n'était pas qu'un pionnier du cyclo et de la moto. En 1905 déjà, ils avaient construit un premier modèle de voiture, dont le moteur était produit sous une licence achetée aux bruxellois de Pipe. La marque développa ensuite ses propres moteurs et la production automobile se poursuivit jusqu'en 1931. Et alors que le marché exigeait qu'une voiture soit

à nouveau développée, les techniciens renouèrent avec leur expérience des moteurs. Les Prinz I et II étaient entraînées par un bicylindre refroidi par air, clairement inspiré du moteur NSU-Max. Le moteur était monté à l'arrière. La carrosserie autoportante offrait assez d'espace pour deux adultes et deux enfants. Et avec un poids de 500 kg pour une puissance de 20 ch, les Prinz I et II (la variante luxe) pouvaient atteindre 100 km/h en pointe. En 1960, les voitures reçurent quelques améliorations de rigueur et trônèrent alors dans les showrooms sous les noms de Prinz III et Prinz 30.

Dan Vanden Berghe, un homme qui revendique plus de 40 ans d'expérience dans l'automobile, a débuté sa carrière chez André Hollebecq: "Vers la fin des années 50, ou peut-être qu'on était déjà en 1960, je me suis arrêté sur une petite annonce. C'était juste avant mon service militaire que je n'ai effectué en 1961 parce qu'après mes études, j'avais oublié de me présenter "au rapport". Lorsque j'ai attiré l'attention du Ministère de la Défense Nationale sur ce fait, on m'a répondu que je faisais en effet partie de la classe de 1960 mais que je pouvais faire mon service en 1961. J'avais donc une petite année devant moi. Au début, j'ai aidé mon père qui tenait une entreprise de pneus à Vilvoorde. Ça n'a pas duré longtemps. Commercialement, ça ne collait pas avec mon père. C'était indubitablement un bon artisan, mais pas le meilleur des hommes d'affaires. Avec lui, tout était gratuit. Si un type qui avait acheté ses pneus chez nous arrivait avec

Des années durant, le siège des Etablissements Hollebecq a été au 48, Rue Jamart à Molenbeek-Saint-Jean. Avec l'arrivée de la Prinz, le besoin de plus grandes installations s'est fait pressant. André Hollebecq s'est alors installé dans ce bâtiment du Boulevard de Diksmude, à un jet de pierre du "Petit Château".



une crevaison, la réparation était gratuite. Ce n'est pas comme ça qu'on devient riche, évidemment. Il n'y avait pas de tensions entre nous, mais nous n'étions pas sur la même longueur d'ondes. J'ai donc cherché un autre challenge. Et c'est dans un journal que j'ai vu l'annonce de la société Hollebecq, importateur NSU, qui cherchait un employé administratif bilingue. Je me suis donc mis en chemin pour les nouveaux quartiers généraux, établis sur le Boulevard de Dixmude, juste à côté du canal de Bruxelles. J'ai eu une entrevue avec M. Bertholet, le direc-



administratives concernant les garanties. La plupart du temps, il s'agissait de petites brouilles qui finissaient sous le coup de la garantie parce que les concessionnaires n'avaient pas la pièce en stock. La plupart de ces concessionnaires avaient démarré avec NSU au moment où la gamme se composait principalement de vélomoteurs et de motos. Les voitures, la Prinz par exemple, ne sont arrivées qu'en 1958 et après. Le gros du stock était donc chez Hollebecq à Bruxelles. Chaque semaine, des camions de pièces venaient d'Allemagne ravitailler le magasin. Il y avait deux magasiniers qui étaient bilingue mais ne parlaient pas du tout allemand. Alors l'Allemagne a commencé à livrer des étiquettes avec le nom de la pièce en allemand, et assez de place pour y inscrire aussi le nom en français et en néerlandais. Là, je m'y suis collé, en m'aidant de dictionnaires techniques et aussi beaucoup du chef d'atelier, un Allemand très sympathique, Herr Kaiser, qui nous avait été détaché par l'usine. A l'époque, je conduisais une Renault 4CV qui affichait déjà 150.000 km au compteur. Avec mon père, nous l'avions retapée de fond en comble mais elle me laissait tout de même en rade de temps en temps. A ce moment-là, Herr Kaiser avait chaque semaine une voiture à vérifier. Il y avait un bruit à celle-ci, celle-là tirait à gauche, etc. Il m'avait confié la tâche d'identifier ces petits problèmes. En général, il me donnait le vendredi soir les clés d'une Prinz III ou d'une Prinz 4. La NSU Coupé aussi a été lancée à cette époque. Et je recevais régulièrement une voiture d'essai avec laquelle je jouissais d'un certain succès. Surtout si la voiture était rouge. Je suis souvent allé à Knokke et évidemment, je ne pouvais pas m'empêcher de faire un petit passage sur la "Place M'as-tu Vu". Et toujours sans manquer d'attirer l'attention. Le problème de cette voiture dessinée par Bertone, c'était les pièces détachées. Au début, les voitures étaient assemblées chez Bertone même, selon les critères de qualité italiens de l'époque. Du coup il n'y avait pas deux pièces de carrosserie identiques. Les portières se ressemblaient mais étaient impossible à remplacer sans apporter quelques retouches ci et là. Il n'y avait même pas deux ailes ou deux capots identiques. C'étaient des

Les quatre NSU à Francorchamps, avec Marie-Claude Beaumont, Christine Beckers, William Scheeren, Siegfried Spiess, Karl-Heinz Panowitz, Etienne Stalpaert, Pierre Bonvoisin et Brel.

teur des ventes. Puis avec Yves Goyens, qui allait devenir mon chef direct et était responsable des départements après-vente et pièces détachées. C'était pour ce service qu'ils avaient besoin d'une personne bilingue qui, si possible, se débrouillait aussi très bien en Allemand. Les contacts avec l'usine avaient en effet lieu principalement en allemand et les fonctions à occuper concernaient entre autres le règlement des réclamations de garantie. Yves Goyens était un homme très soigné, strictement francophone et membre de la noblesse. Sous le grand patron André Hollebecq, il y avait encore un troisième manager, Philippe Dufays, le directeur financier.

J'ai été engagé et envoyé une semaine à Neckarsulm pour apprendre le système de garantie sur le bout des doigts. Deux jours par semaine de mon job était pratiquement occupés rien que par les tâches

voitures fantastiques, terriblement plus rapides que les Prinz III mais ça aussi, ça nous a posé quelques problèmes. Le moteur était à l'arrière et le coffre à bagage à l'avant. Le capot de coffre s'ouvrait de l'avant vers l'arrière et le système de fermeture n'était pas parfait. Bref, il m'est arrivé plus d'une fois que le capot s'ouvre subitement et que je doive me rabattre en catastrophe sur la bande d'arrêt d'urgence pour limiter les dégâts.

Une autre maladie de la voiture était son échappement. Une sorte de boîte ronde dont s'échappaient deux tuyaux et que la maison mère appelait "Ein auspuff-toff". Je ne peux pas vous dire combien de fois j'ai dû inscrire cette pièce pour remplacement sous garantie. Dès qu'un concessionnaire venait me voir, je commençais par lui demander: "un auspuff-toff, je suppose?". C'était vraiment une belle époque. Un jour j'étais en route pour la mer dans une Prinz 3 à 110 km/h, presque sa vitesse de pointe. J'ai vu une moto approcher assez rapidement dans mon rétroviseur et quand elle m'a dépassé, j'ai reconnu Michel Hollebecq, le fils du patron. Il était sur une moby-lette Quickly TT 50 manifestement gonflée à bloc. Quelqu'un du garage s'en était occupé et il m'a passé à au moins 130 à l'heure. Michel venait de temps en temps au bureau avec sa mopette. Il s'intéressait de près aux exploits des pilotes NSU et il s'entendait très bien avec certains techniciens du garage. Les conversations tournaient toujours autour des cyclomoteurs et des motos, et on les bricolait aussi beaucoup."

■ Le moteur Wankel

En 1963, le moteur Wankel était le joyau de la couronne du stand NSU au Salon de Bruxelles. La première application de ce moteur était assez exceptionnelle, puisqu'il avait équipé le bateau Ski Craft. Cet engin était une sorte de petit bateau autonome équipé du moteur Wankel KKM 150 (pour KreisKolbenMotor, ou moteur à piston rotatif). A l'arrière, ce petit rafiote était relié aux commandes du moteur via deux tubes de métal. Le moteur était commandé par des leviers à la poignée du skieur. Car il s'agissait d'un bateau de ski nautique qui vous permettait de pratiquer la glisse sans l'aide de personne. Vous étiez littérale-

ment accroché au moteur et c'est comme ça que vous contrôliez le bateau pendant qu'il vous tirait. Michel se souvient très bien de ses multiples essais de ce nouvel engin. "Il marchait du tonnerre mais il était régulièrement en panne. J'avais été chargé par mon père de faire des démonstrations de temps en temps, sur la Meuse ou sur différents lacs. Heureusement, je n'ai jamais connu de panne durant les démonstrations. Ca arrivait plutôt avant l'arrivée du public ou après son départ. En tout cas, c'était le premier moyen de transport fabriqué en série à recevoir un moteur Wankel. Et on pouvait facilement le transporter sur le porte bagage d'une Prinz 4. Je crois que nous en avons vendu une vingtaine."

Un an plus tard, la NSU Prinz Spider était l'une des vedettes du Heysel. Mais ce n'est pas avant 1965 qu'arrivèrent



chez nous les premières Spider à moteur Wankel.

Bien que le moteur Wankel fût considéré comme révolutionnaire, il était loin d'être parfait. Et c'est surtout la durée de vie des premiers moteurs qui laissait à désirer. Les premiers Wankel tenaient 8.000 à 10.000 km avant de devoir subir une révision des plus profondes. Et c'était à peine mieux quand est apparue la prestigieuse RO 80, à l'époque aussi avant-gardiste qu'une Citroën DS. Après quelques années de production et de nombreux détails améliorés, la durée de vie a enfin pu être sensiblement augmentée. Au début, cela avait été un énorme

André Hollebecq devait entre autres son succès commercial à l'idée de faire appel aux propriétaires de stations-service pour la distribution des NSU. Ces derniers élargissaient ainsi leurs activités et quiconque venait faire le plein pouvait admirer les NSU.

problème pour Mazda aussi. D'après les frères Dewil, d'un garage anversois du même nom, la durée de vie des Wankel des Cosmo, RX2 et RX3 ne dépassaient guère les 20.000 à 30.000 km.

L'entreprise poursuivit sa croissance au point que les bâtiments du Boulevard de Dixmude devinrent trop étriqués. On se mit donc à la recherche d'une nouvelle adresse et on la trouva à Jette, sur la Rue Rosalie Uyttenhove. Un showroom énorme, beaucoup d'espace pour les bureaux, différents ateliers et une liaison directe avec les chemins de fers. Dès lors, les voitures arrivèrent de l'usine directement en train.

Pour convaincre les clients que la RO 80 était une voiture fiable, l'usine offrait 5 ans de garantie. Mais cette décision s'avéra ruineuse. Pour préserver la réputation de la RO 80, une division spéciale exclusivement destinée à la révision des Wankel fut créée au siège social de Jette. Lorsqu'un propriétaire de RO 80 se plaignait de pertes de puissance, d'un mauvais réglage ou d'une consommation trop élevée, les hommes du garage savaient déjà qu'il était trop tard.

Michel Hollebecq: "Il ne fallait qu'une demi-heure pour monter ou démonter un Wankel. Le propriétaire recevait un moteur fraîchement révisé à la place du sien, mais il n'en savait rien. Le soir, le client récupérait sa voiture et rentrait chez lui le sourire aux lèvres. Quant aux frais de révision, il étaient couverts par un dossier de garantie." Bref, très peu de RO 80 ont terminé leur vie avec le moteur qu'elles avaient reçu à la naissance.

■ NSU Belgian Team

Bien qu'André Hollebecq ait toujours donné l'impression d'être un charmant homme d'affaires, il n'en était pas moins très paternaliste. C'était lui le Boss et les jeunes générations ne trouvaient que peu de grâce à ses yeux. Il menait sa famille de huit enfants d'une main ferme et de nombreux sujets étaient tabous. Après sa mort d'ailleurs, son bureau resta fermé. Ce n'est qu'à l'automne 2011, à la disparition de son épouse Denise, que les enfants eurent accès aux archives. Le fonctionnement de l'entreprise était fait de sorte qu'il y ait toujours un intermédiaire entre le père et ses fils Michel et Francis. Les contacts directs étaient donc rares, mais ça avait aussi ses avantages. C'est ainsi par exemple que Francis Hollebecq s'est construit une carrière en tant que pilote. Une carrière initiée en participant ici et là à des manches du Championnat de Belgique au guidon d'une 50 cc. Il remporta aussi le titre de Champion de Belgique en catégorie 50 cc, alors qu'il n'avait même pas atteint l'âge minimum requis. Un petit bidouillage de carte d'identité avait apparemment suffi à tromper les officiels. Dans les récits des courses publiés dans les journaux, on pouvait invariablement lire le nom d'un certain Hollebecq de Ciney. Une excellente façon de ne pas éveiller les soupçons du père Hollebecq. Plus tard, Francis allait aussi participer à quelques courses automobiles, sans vraiment pouvoir se constituer un palmarès significatif. Michel avait lui-aussi attrapé assez tôt le virus du sport moteur. Il participa à de nombreux rallyes, toujours en NSU. A l'insu de son père, il créa la NSU Belgian Team. Il s'agissait d'un challenge qui attribuait des prix aux participants qui réalisaient des prestations remarquables au volant d'une NSU. Le Club aidait ses membres à se procurer des pièces spéciales en les stockant au magasin. Ce fut un énorme succès qui compta plus de 100 membres en 1970. Lors de la remise des prix de 1969, André Hollebecq admit qu'il n'avait pas vraiment été emballé par l'idée au départ, mais qu'au final, l'idée de Michel avait beaucoup fait pour renforcer l'image sportive de NSU.

Parmi les performances sportives des

En 1966, le quartier général déménage vers la Rue Rosalie Uyttenhove, à Jette. Les trains pouvaient littéralement pénétrer dans les bâtiments, et on y installa le département de révision des moteurs Wankel. Le bâtiment du Boulevard de Dixmude devint alors un showroom et un centre d'occasions.



NSU, celle qui marqua le plus les esprits fut sans doute la victoire de la Coupe du Roi lors des 24 Heures de Francorchamps de 1967. Le Team était emmené par Michel Hollebecq. Les voitures étaient des 1200 TTS et des 1200 TT. Les voitures terminèrent aux 13ème, 19ème, 22ème et 24ème places. C'était la première participation aux 24 Heures de Christine Beckers, qui pilotait la n°94 avec Marie-Claude Beaumont. Le Team se composait d'Etienne Stalpaert, Karl-Heinz Panowitz, William Scheeren, Siegfried Spiess, Pierre Bonvoisin et E. Brel. Les premières heures de la course furent largement dominées par les sept Mustangs de pilotes comme Jacky Ickx ou Claude Dubois, entre autres. Mais au bout des 24 heures, il n'y avait plus que deux Mustang sur le circuit et les quatre voitures de la NSU Belgian Team franchirent la ligne pour remporter une victoire de catégorie. Vous avez dit David et Goliath?

■ L'aventure Lamborghini

Francis Hollebecq, l'un des plus jeunes frères de Michel, avait l'habitude de faire de brefs séjours en Italie. Un jour, il appela en Belgique et dit ceci: "J'ai acheté une Lamborghini. Comment est-ce que je règle la facture?". Michel en resta bouche bée et face à ce silence, l'autre poursuivit "Bon, je trouverai bien une solution". Puis vint le coup de fil suivant: "Il y a une possibilité de devenir importateur. Tu penses que c'est une solution?" Apparemment, le précédent importateur, Socaria de Charleroi, s'était retiré sans que personne sache pourquoi.

Une nouvelle société fut alors créée pour distribuer Lamborghini en Belgique et au Grand-Duché: la Common Market Motor. A cette époque, Lamborghini vivait une période agitée. Le fondateur Ferruccio Lamborghini avait vendu ses parts à deux investisseurs suisses. La gamme quant à elle était en plein renouvellement. La Countach LP500 prototype, remplaçante de la légendaire Miura, venait d'être présentée mais il allait encore falloir attendre jusqu'en 1974 l'arrivée de la LP400 de série.

Entretemps, les ingénieurs avaient du pain sur la planche pour préparer le modèle de base, la Lamborghini Urraco

250, à la production en série. Avec ce modèle, on espérait pouvoir faire passer la productivité de l'usine de quelques centaines de voitures par an à plus de mille. Mais pour cela, il fallait aussi développer le réseau. Bien que totalement improvisé et désapprouvé par André Hollebecq, le deal ne fut pas une si mauvaise affaire

Le NSU Belgian Team a été fondé "en cachette" d'André Hollebecq, mais fut un vrai succès. L'initiative donna à la marque une image jeune et sportive.



pour l'entreprise. En 1973, le numéro de juillet de Belgique Automobile annonçait enfin l'arrivée sur le marché belge de l'Urraco 250. La raison de la longue attente – le prototype avait été présenté en 1970 – avaient été d'incessantes grèves en Italie. Et c'est ensuite durant cette période cruciale pour Lamborghini que survint la crise pétrolière de 1973-1974. Dimanches sans voitures, bâtiments officiels et écoles fermés pour cause

Le lancement de la R080 fut une autre paire de manches. Avec elle, il fallait attaquer un nouveau marché. La voiture était révolutionnaire, mais chère. On peut voir ici les premiers essais routiers de la presse belge. Le journaliste Karel Van Hoorick prend le volant.

de pénurie de mazout et, surtout, prix des carburants multipliés par trois! Pas exactement la situation dans laquelle on envisage l'achat d'une super sportive. Et pourtant, Common Market Motor parvint à vendre huit Lamborghini dès la première année, dont trois Miura SV. Mais le marché s'enrhuma l'année suivante, avec seulement deux Urraco importées. Puis les affaires reprirent en 1974, avec cinq voitures vendues. Officiellement, selon les chiffres de la Comaube, aucune Lamborghini n'a été livrée en 1975. Mais il manque des chiffres. Inutile de dire que les voitures exceptionnelles n'attirent pas des clients ordinaires. Michel Hollebecq se souvient-il de certains de ces clients? "Il y avait le Comte van den Steen de Jehay, un artiste dont le château – de Jehay bien sûr – regorgeait d'œuvres en bronzes et en fer forgé. Il avait acheté une Espada. Un que je n'oublierai jamais, c'est ce client qui avait acheté une Countach rouge feu. La voiture était dans le showroom de la Rue Uyttenhove. J'y étais responsable des ventes et je travaillais avec une équipe de quatre personnes. Le showroom était plein de voitures et au milieu, sur une estrade, trônait la seule Lamborghini du stock. Une LP400 rouge. Soudain, un vendeur entre dans mon bureau et me demande si je peux venir dans la salle d'exposition. Il m'explique qu'un type à l'air minable tourne depuis un bon moment autour de la Countach et demande si on peut ouvrir les portières. Je jette alors prudemment un œil vers le showroom et en effet, c'est

tout à fait ça: un homme aux cheveux hirsutes, pas rasé et vêtu plutôt de chiffons que de vêtements. Je me suis calmement approché de ce type et je lui ai donné les informations qu'il demandait. Il était manifestement très intéressé par la Countach. Il m'a demandé s'il pouvait voir l'intérieur et essayer les sièges, j'avais les clés en poche et quelques secondes plus tard, il jubilait sur le siège passager. Il m'a dit qu'il aimerait s'acheter une voiture comme celle-ci mais qu'il n'a pas le permis de conduire. Ce serait pour sa petite amie et c'est elle qui l'emmènerait en promenade. Il m'a demandé quel était le délai de livraison et je lui ai répondu que cette voiture même était disponible et qu'elle était livrable dans un délai de quelques jours. Le type s'est extirpé de la Countach et m'a demandé à combien s'élevait l'acompte pour réserver la voiture. "J'ai 500.000 francs (12.500€), ça suffira?". Nous nous sommes accordés sur un versement de 300.000 francs et alors que je mettais en ordre les documents nécessaires, il m'a interrompu: "Attendez, je veux ajouter quelque chose au contrat avant de le signer. Ma femme n'est pas habituée à conduire des voitures de ce genre donc je voudrais que pendant les prochaines semaines, vous veniez lui donner une formation spéciale, chez nous." Mais pour ça, je devais d'abord demander à mon père. "Et quelles sont les conditions, combien de remise as-tu accordé?", m'a demandé mon père. Et je lui ai répondu: "Rien, le type paie le prix plein et veut verser un acompte aujourd'hui même."

"Pas de problème, fais-le signer tout de suite!", m'a-t-il dit. Maintenant que le contrat était signé, il restait à notre homme hirsute à payer l'acompte. Et à ma grande surprise, il a sorti une masse de billets de sa poche, puis une autre de son autre poche, puis encore une autre de la poche intérieure. Une montagne de billets jonchait mon bureau, dont l'homme en a tiré 300.000 francs que j'ai vite rangés dans le coffre-fort.

Quand je suis allé livrer la voiture, il s'est avéré que son nouveau propriétaire habitait à seulement quelques kilomètres, dans le quartier du Port de Bruxelles. L'homme avait une affaire de vieux métaux et son épouse semblait plus jeune

En 1972, Francis Hollebecq décrocha les droits d'importation de Lamborghini. Une manière originale (et fiscalement intéressante) de s'offrir la voiture de ses rêves.



que lui de bien 25 ans. Au moment de payer le solde, l'homme a rassemblé des billets de tous les coins de son bureau. Il a fini par réunir largement assez d'argent papier, et j'ai pris congé avec un sac en plastique bourré de liquide. Comme convenu, j'ai ensuite passé deux week-ends à jouer le moniteur de conduite. Ça n'a pas été chose aisée que de confronter encore et encore la jeune femme en talons hauts à l'embrayage plutôt viril de la Countach. Bien sûr elle a trouvé que monter et descendre de cette voiture était affreux. Combien de fois l'homme hirsute a-t-il profité de son bolide? Aucune idée, nous n'avons jamais revu cette voiture."

A Sant'Agata, les choses n'allaient pas bien du tout. La production était régulièrement stoppée pour cause de mouvements sociaux, les investissements étaient nuls et quand on commandait une voiture à l'usine, elle ne demandait pas un acompte mais bien le prix total avant de lancer la production. Mais Francis Hollebecq a tenu bon. D'abord depuis le siège de Jette, puis depuis les installations Hollebecq de la Rue des Bayards à Liège. Il avait un excellent contact avec Paolo Stanzani, puis plus tard avec Ubaldo Sgarzi. Francis était toujours bien accueilli en Italie parce qu'il vendait encore pas mal de voitures en ces temps difficiles. Un jour qu'il était allé prendre livraison de deux Lamborghini avec son jeune frère Thierry, Sant'Agata leur avait d'abord organisé un petit tour de la Balla Italia avec les deux voitures. Avant de rentrer en Belgique, il a tout de même fallu offrir aux deux bolides un premier entretien et une petite inspection.

■ Garage multimarque

Un jour, la success-story a été menacée. Le tonnerre grondait en Allemagne.

Le 5 octobre 1973 à Bruxelles, fut signé un accord entre la Société Anonyme Audi NSU Auto Union et les "Anciens Etablissements D'Ieteren Frères". Dès le 1er janvier 1974, la vente et la distribution de pièces détachées des marques Audi, NSU et DKW furent reprises par D'Ieteren. Pour André Hollebecq, ce fut une fin brutale à l'histoire NSU. Même la distribution Audi fut compromise. Le grand showroom des bâtiments principaux de Jette vécut alors une grande



première. Il devint une salle d'exposition commune au centre de laquelle trônait une Lamborghini, entourée de quelques Mercedes, Alfa Romeo, Audi et Lada. Une voiture pour chaque bourse. Les gens de la région se souviennent encore très bien du spectacle inhabituel offert par la Countach flanquée d'une Mercedes 600 Pullman, d'une meute d'Alfa et, dans un coin, de la gamme Lada.

André Hollebecq intenta un procès contre le Groupe VW. L'affaire était traitée par le tribunal de Genève et dura des années. Mais finalement, c'est triomphant qu'il rentra chez lui. Le Groupe VW fut condamné à verser de copieux dommages et intérêts, mais le mal était fait. André était définitivement sorti du monde des importateurs et l'affaire avait tant trainé que les concessionnaires s'étaient entretemps tournés vers d'autres marques. Et surtout, sa santé défailait de plus en plus. A cette époque, la Belgique n'était pas prête pour un showroom multimarque. Les ventes ne suivaient plus, si bien qu'il décida finalement de tirer le rideau sur son entreprise. Les bâtiments du quartier général de la Rue Rosalie Uyttenhove furent vendus au fabricant de batteries Varta.

André Hollebecq se retira avec son épouse et sa plus jeune fille Geneviève dans leur domaine de Hoeilaart, où il mourut à peine quelques années plus tard. Certains de ses fils restèrent encore actifs dans le secteur automobile durant quelques temps, mais ils finirent tous par se tourner vers d'autres horizons. Seul Francis resta fidèle à l'automobile, jusqu'à ce qu'une leucémie l'emporte prématurément en 1992.

De nombreuses voitures de légende comme les Miura SV, Countach LP400 et Urraco (photo) furent importées par Common Market Motor. D'abord sous la direction de Michel Hollebecq depuis la Rue Uyttenhove, puis par son frère Francis depuis une concession Honda de la Rue Bayard, à Liège.



Belgium at Autoworld

La nouvelle zone qui retrace l'histoire d'Amour de la Belgique avec l'automobile

Le musée Autoworld s'est enrichi d'une nouvelle exposition permanente, à laquelle seul ce musée belge pouvait prétendre.

Avec la zone « Belgium at Autoworld » le musée met en valeur notre patrimoine automobile et les nombreux véhicules belges de sa collection. Il rend aussi hommage au savoir-faire belge dans ce domaine, un savoir-faire qui naquit à la fin du 19ème siècle dans un des pays avant-gardistes de l'automobile.

« Belgium at Autoworld » raconte, à travers une vingtaine de véhicules exposés et une très riche iconographie, l'histoire de l'automobile en Belgique. Elle aborde, grâce à des modules richement illustrés, ses nombreuses facettes : les origines, les inventeurs, les industriels, les ingénieurs, les artisans, les designers, les circuits, les pilotes, les écuries

de course,...Tout ce qui fait de la Belgique un pays exceptionnel dans l'histoire de l'automobile, tant hier qu'aujourd'hui.

Peu s'en souviennent, et pourtant...

■ C'est un Belge, le Père Ferdinand Verbiest, qui décrit, en 1677, le premier véhicule propulsé par la vapeur.



■ A la fin du 19^{ème} siècle, la Belgique comptait parmi les premières puissances industrielles du monde. En 1902 et 1903, notre pays était n°2 mondial au niveau industriel et automobile.

■ En 1899, la barre des 100km/h a été franchie par un concepteur bruxellois, Camille Jenatzy, avec une voiture électrique, la « Jamais Contente ».

■ Avant la Première Guerre mondiale, la Belgique comptait près de deux cent constructeurs. Entre 1900 et 1914, la Belgique produisait des voitures réputées telles que Minerva, Imperia, FN, Excelsior, Pipe, Germain, Nagant, Métallurgique... et exportait les trois-quarts de sa production dans le monde entier (Angleterre, France, Allemagne, Scandinavie, USA, Amérique latine et pays d'Europe Orientale).

Aujourd'hui, bien que différemment, l'industrie automobile continue à jouer un rôle majeur dans la vie économique de notre pays, avec près de 265.000 personnes employées dans



*Jacques Deneef,
l'homme derrière l'initiative
de la zone belge.*

les secteurs directement liés à la production et l'assemblage de véhicules mais aussi dans l'ensemble des activités connexes de vente, location, entretien, sous-traitance (pièces détachées...), carburants, transports, construction de routes...

■ Un accueil de déesse !

Dès l'entrée dans la zone belge, le visiteur est accueilli par le buste de Minerva, installé devant une grande carte de la Belgique sur laquelle sont

*Het niveau was bijzonder hoog. Hier
een blik in het vooronder van de Car of
the Show, de Aston Martin Side Valve
Taxis.*



*Pour l'inauguration,
trois voitures étaient alignées
dont les couleurs évoquent
le drapeau belge :
une Audi A1 noir de 2009,
une FN jaune de 1920
et une Volvo rouge.*

Cette Minerva OO avec carrosserie Vanden Plas de 1921 était la voiture personnelle du roi Albert I.



Carte de la Belgique sur laquelle sont reprises bon nombre des implantations des marques.



reprises bon nombre des implantations des marques qui firent de notre pays un acteur incontournable dans l'histoire de l'automobile.

Un plateau tournant présente, tous les deux mois, un véhicule – historique ou contemporain – en lien avec la Belgique, qu'il s'agisse d'un véhicule dessiné par un designer belge, pilotée par un pilote belge ou encore conçue par un constructeur de chez nous...

■ Des voitures et une galerie historique

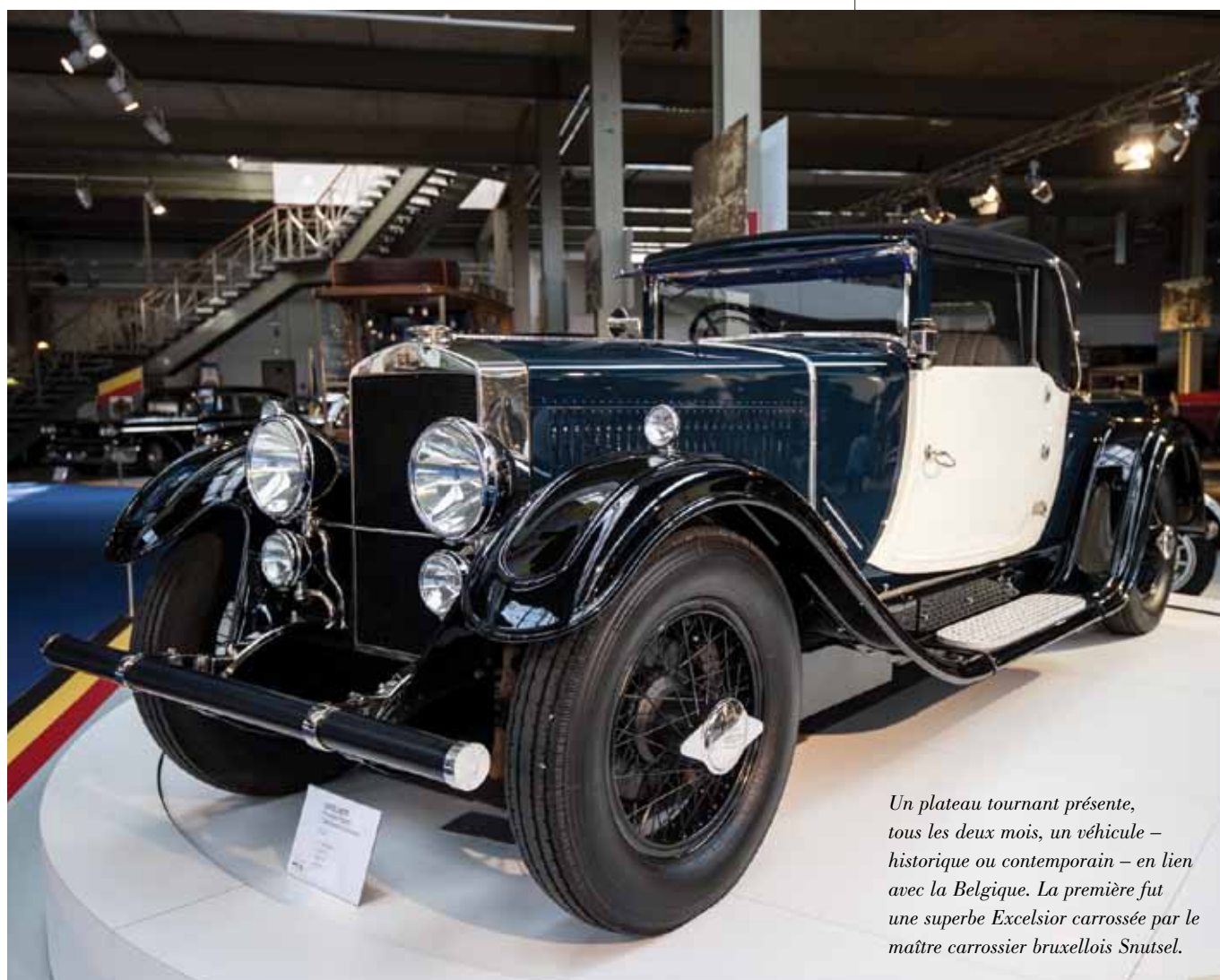
Une vingtaine de véhicules emblématiques, dont Minerva, FN, Imperia, Belga Rice, Excelsior, Sarolea,... conduisent vers un pavillon où le visiteur découvre, sous forme de modules thématiques, de nombreuses informations, documents, vitrines, livres, objets, affiches, miniatures et autre automobilia...

Les thèmes développés sont les suivants :

- 1863 Etienne Lenoir
- Camille Jenatzy
- Pater Verbiest
- Circuit des Ardennes

- Les carrossiers belges
- Minerva
- F.N.
- Les marques fabriquées en Belgique de A(udi) à Z(elinski)
- Les designers belges, étayé d'un écran tactile des 10 principaux avec leurs réalisations
- Febelauto
- Les motos
- Les circuits belges (Zolder - Francorchamps - Mettet - Nivelles)
- L'Equipe Nationale belge
- Total en Belgique

Une vidéo d'environ 45 minutes fait revivre le Grand Prix de Belgique de 1953 sur le circuit de Francorchamps.



Un plateau tournant présente, tous les deux mois, un véhicule – historique ou contemporain – en lien avec la Belgique. La première fut une superbe Excelsior carrossée par le maître carrossier bruxellois Snutsel.

Enfin, pour terminer, quelques informations sur le présent et le futur démontrent que le secteur automobile belge a encore de beaux jours devant lui...

Avec cette nouvelle exposition permanente, le musée Autoworld, qui fut le théâtre des premiers salons de l'automobile dès 1902, se pare désormais d'une des plus importantes – si pas la seule – zone dédiée à l'automobile belge au niveau mondial !



BELGIUM

AT AUTOWORLD

Infos pratiques

Autoworld

Esplanade du Cinquantaire
1000 Bruxelles

Ouvert tous les jours -
même le lundi - de 10h à 18h

Prix d'entrée:

€ 9/adulte
€ 7/senior & étudiant
€ 5/enfant 6-13 ans
Gratuit - de 6 ans

Infos:

www.autoworld.be
02.736.41.65
Facebook fanpage



Vue dans la galerie historique.

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 expérience et notre expertise.

Supporting Historica

www.delen.be



Héritage belge

Une carrosserie «Roi des Belges» typique, avec ses sièges en forme de tulipe et l'absence de portes à l'avant.

Nagant type 8000, 10-12 CV, 1914



Sur les écrous de roues, il n'y a pas «Nagant», mais «Hobson Car London».

Le Dr. Léon Thiry était une personnalité bien connue du monde de l'oldtimer en Belgique. Il s'était constitué une collection très variée d'automobiles classiques et l'avait rassemblée en son musée privé. Le "Aalters Automobiel Museum" compte une cinquantaine de voitures et de très nombreux objets d'automobilia. Le Dr Thiry est mort en 2010, mais sa collection est toujours choyée par sa compagne Anne. Toutes les voitures sont en état de rouler grâce à Noël Heyerick, qui s'occupe depuis des années déjà du bien être de ces automobiles. Il connaît aussi à peu près chaque détail de chaque voiture, de mémoire. Pas seulement leur mécanique, mais aussi leur histoire. La collection comprend notamment cinq voitures belges. Et en tant que membre de la FSA (Fondation/Stichting Automobile), cela nous intéresse naturellement au plus haut point. Et c'est à ce titre que Mme Thiry nous a permis d'examiner ces voitures en détail, et même de les emmener en balade. Avec Noël pour guide et tuteur, car toutes les anciennes ne sont pas aussi faciles à comprendre... ou à conduire.

■ Roi des Belges

La voiture de la collection qui, personnellement, nous parle le plus est une Nagant à carrosserie "Roi des Belges". Il s'agit d'une phaéton ouverte de quatre/cinq places qui se reconnaît à sa banquette avant dont deux places prennent la forme de baquets et dont la partie arrière présente une forme largement arrondie – certains parlent de forme en tulipe – et est faite d'un matériau très résistant (bois ou métal). La banquette arrière est également arrondie sur les flancs, elle est habituellement plus large que la banquette avant, et que la voiture elle-même. On accède à cette banquette par deux portières latérales, tandis qu'il n'y a aucune porte à l'avant. La première carrosserie de ce genre a été fabriquée en 1901 par Rotchild de Paris à la demande de Léopold II (d'où son nom), sur un châssis Panhard & Levassor 40 CV. L'idée lui serait venue de sa maîtresse Cléo de Mérode, qui voulait une voiture dont les sièges seraient aussi confortables qu'un fauteuil. Cette carrosserie était très

*Texte et photos:
Leo Van Hoorick*

populaire au début du 20ème siècle. Mais pour ce châssis Nagant, la carrosserie est en fait quelques années trop ancienne. En 1911, les voitures étaient devenues plus rondes, plus carrossées, et présentaient normalement des portières à l'avant aussi. On peut d'ailleurs le voir sur l'image de la voiture telle qu'elle fut trouvée en Nouvelle Zélande. Le vendeur, un marchand néerlandais, avait l'intention de se lancer dans la restauration complète, mais les choses ne se sont pas passées comme prévu. Le châssis et la mécanique furent parfaitement restaurés en Australie, mais le commerçant néerlandais s'avéra être continuellement à court d'argent et faisait des promesses qu'il ne tenait pas. Après de nombreuses (et coûteuses) complications et après l'intervention de l'ambassade de Belgique, la voiture revint sur nos terres en 1993, mais sans carrosserie. Celle-ci avait été retenue par l'un des restaurateurs, en compensation des impayés du Néerlandais. Heureusement, le Dr Thiry avait sous la main une autre carrosserie originale, provenant d'une Cadillac 1906. Et voilà pourquoi cette Nagant centenaire semble plus ancienne qu'elle n'est réellement.

■ De l'armement à l'automobile

Nagant fut à un moment désigné comme le plus ancien constructeur automobile de Belgique. Mais ce n'est pas tout à fait exact. A l'origine, l'entreprise était active dans l'armement, la "Fabrique d'Armes Léon et Emile Nagant", fondée à Liège en 1859. En plus des armes, Nagant produisait aussi des pièces de précision pour les machines-outils et les appareils électriques.

Sous l'impulsion de ses fils, Léon Nagant s'intéressa dès 1896 au jouet à la mode du moment: l'automobile. En 1899, il acquiert une licence du constructeur français Gobron-Brillié. Mais Léon Nagant meurt en 1900, à 67 ans. Son entreprise est alors transformée en une société de commandite, la "Fabrique d'Armes et d'Automobiles Nagant Frères", dirigée par les fils Maurice et Charles, et installées au 48 Quai de l'Ourthe. Selon « Le grand Livre de l'Automobile Belge » pre-

mier s'occupait plutôt des automobiles, l'autre des armes.

Les Nagant Gobron-Brillié étaient livrables avec différents types de carrosseries, dont le camion Gobron-Brillié Belge et ses 3 à 5 tonnes de charge utile. Les moteurs étaient des 2 ou 4 cylindres de construction très particulière, toujours sous licence Gobron-Brillié. Ils disposaient par exemple de deux pistons par cylindre, qui se déplaçaient de façon opposée.

A la fin de 1903, la production des Gobron par Nagant fut arrêtée. Durant les meilleures années, 150 exemplaires avaient été construits.

Le grand N cerné de lauriers est une concession esthétique. Il n'apparaît sur les radiateurs Nagant qu'en 1913. Notez aussi la forme typique du radiateur, arrondie sur le haut.



Le Dr Thiry parmi ses voitures.



Sur le radiateur, pas d'armoiries de Liège mais le NH de Nagant-Hobson.

Nagant se mit alors à construire des automobiles pour le compte de La Locomotrice, détenteur d'une licence du Français Rochet-Schneider. Au total, quelques 200 Rochet-Schneider belges furent construites à Liège. Il s'agissait de modèles classiques: moteur 4 cylindres à cylindres séparés, 24/30 et 40/50 CV, un châssis en acier embouti, boîte quatre rapports et entraînement par chaîne.

Entretemps, l'entreprise avait accumulé assez d'expérience pour développer ses propres automobiles. Et c'est ce qu'elle fit, sous l'égide de l'ingénieur allemand Ernst Valentin. En 1906, Nagant déménagea vers de nouvelles installations sises sur un terrain de plus d'un hectare, au 44 Quai de Coronmeuse, à Liège. Quelques 300 employés y travaillaient, dont une soixantaine était affectée à la production des armes. Ces ateliers vastes et bien équipés étaient parfaitement adaptés au développement continu de l'entreprise. Et c'est là qu'à partir de 1907, furent construites les premières Nagant, entièrement réalisées à partir de pièces "maison". Les premiers vrais modèles Nagant avaient été développés par Raoul Demeuse. Au Salon de Londres de 1906, une grande voiture collant aux canons esthétiques de l'époque fut présentée. Elle recevait un 4 cylindres composé de deux blocs (125x140), 6.870cc, soupapes latérales et culasse en T, boîte 4 rapports et transmission par chaîne. Cette 35/40 CV fut ensuite accompagnée d'une version

plus modeste 20/18 CV (106x130) de 4.580 cc. Dès 1907, ces voitures prirent part avec un certain succès à différentes compétitions et remportèrent les première et seconde places au "Criterium de Régularité". Elles firent parler d'elles à Spa, Ostende et Boulogne-sur-Mer. Ces victoires leurs valurent une excellente réputation. En France, les Nagant étaient vendues sous le nom Busson-Dedyn, tandis que la firme allemande Achenbach, de Hambourg, construisit quelques modèles Hexe sous licence Nagant.

A partir de 1908, un nouveau logo composé des armoiries de Liège orna le radiateur, et remplace donc le simple nom en toute lettre au-dessus de celui-ci. La même année, on introduisit une nouvelle calandre à la partie supérieure arrondie, qui allait ensuite être des années durant le signe distinctif de la marque.

Une nouvelle 14/16 CV vint compléter la gamme en 1909. Il s'agissait d'une voiture plus légère dotée d'un double bloc 4 cylindres (90x120) de 3.050 cc, à soupapes latérales et culasse en L, couplé à une boîte 3 rapports et à une transmission par cardan. C'est une voiture pareille qui est notre sujet d'aujourd'hui.

Avec l'arrivée en 1910 de Dufresne au poste de directeur technique, la gamme fut élargie à six modèles de 10 à 30 CV. Durant l'année 1910, une petite Nagant 10/12 CV fut présentée, dotée d'un 4



La voiture telle qu'elle fut trouvée en Nouvelle Zélande par le Dr Léon Thiry. Hélas, la carrosserie originale a été «retenue en otage».

cylindre double bloc (70/118) de 1.810 cc. Wéry, le chef-mécanicien de l'usine, remporta avec cette voiture habillée d'une carrosserie profilée, une victoire pleine de panache lors de la "Coupe de la Meuse" 1911. Quelques semaines plus tard, la même voiture remporta trois victoires à Ostende.

En 1911, seuls des double blocs 4 cylindres à transmission par cardan figuraient au catalogue. Les cinq modèles allaient de 10/12 (70x118) à 30/40 (106x150). La même année, l'usine fut aussi considérablement agrandie, on disposa donc de l'espace nécessaire à l'augmentation de la production. A partir de 1913, le célèbre "N" cerné de lauriers orne les radiateurs.

En 1913 toujours un nouveau modèle vient compléter la gamme Nagant, la 20/28 CV dotée d'un 4 cylindres (90x150) de 3.810 à course longue, très à la mode à cette époque. La gamme 1914 proposait cinq modèles à cylindres couplés deux par deux, et deux modèles à moteur monobloc.

En 1914, deux Nagant prirent part au Grand Prix de L'Automobile Club de France (ACF) à Lyon. Ces voitures étaient d'un concept très moderne, avec leurs 4 cylindres (94,5x158) de 4.500 cc, leurs quatre soupapes en têtes par cylindre (à 45°) et leurs double arbres à cames en tête, le tout libérant 130 ch à 3.000 t/min. La boîte comptait cinq rapports dont la quatrième était "en prise" et la cinquième était un overdrive. L'une de ces voitures, pilotées par Esser, termina à la sixième place au classement général.

Les usines Nagant furent durement touchées par la Première Guerre Mondiale, d'autant qu'elle fut pillée par les Allemands lorsqu'ils se retirèrent. La marque fit son retour sur le marché en 1919, avec un modèle directement dérivé de ceux d'avant-guerre. Un modèle actualisé de 10 CV apparut en 1921. Cette voiture moderne disposait d'un système de freinage Adex sur les quatre roues et de suspensions cantilever sur le train arrière. La même année, son moteur à soupapes en tête et chambres de combustion hémisphériques gagna en capacité (75x120), atteignant 2.120



La planche de bord brille par sa simplicité. Au centre, les témoins de lubrification, à droite le logo Nagant. Le levier sur le volant sert à régler l'avance à l'allumage.

cc et 15 CV. Dès 1923, la 15 CV devient le seul modèle de la marque. En octobre 1924, la 15 CV reçoit un nouvel embrayage multi-disques, ainsi que des servofreins Dewandre. C'est d'ailleurs Nagant qui a construit le premier modèle d'essai de ce système de freinage révolutionnaire.

En décembre 1925, une nouvelle 20 CV est présentée au Salon de Bruxelles. Le moteur était un 6 cylindres de 3 litres, remplacé en 1926 par de moins puissants 2,2 et 2,3 litres, dont une centaine d'exemplaires seront produits.

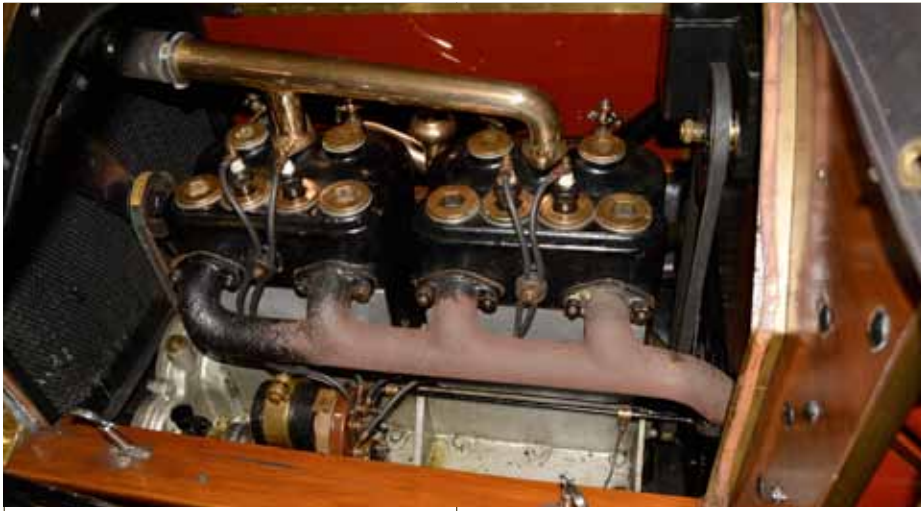
Au Salon de Paris de 1927, Nagant présente un moteur expérimental 8 cylindres en ligne: un 1.500 cc deux temps à compresseur, revendiquant 42 CV par litre et développé par les ingénieurs Hanocq et Dewandre. Ce prototype n'ira jamais plus loin que le banc d'essai, la situation financière de l'entreprise ne laissant aucune place à plus de développement ou à la production en série.

Le dernier modèle Nagant, une deux litres à soupapes latérales et culasse Ricardo, fut présenté en 1927. Un an plus tard, la marque fut absorbée par Imperia. L'usine du Quai de Coronmeuse fut vendue à FN, qui en fit son atelier de réparation jusqu'en 1933. Elle passa ensuite au mains de l'Armée Belge.

La production totale de Nagant jusqu'en 1914 est estimée à quelques 3.000 voitures. Et on estime la production



La forme typique de la banquette arrière: on parle en général de forme en tulipe. On en trouve aussi de plus arrondies.



Le quatre cylindres à double bloc.



La grille de changement de vitesse, et juste à côté le frein à main, qui agit sur la transmission.

d'après-guerre à 1.000 à 1.500 unités.

L'image qu'on retient des Nagant est celle de voitures rapides et robustes. Mais la marque développa aussi en 1895 une arme de poing très puissante, utilisée entre-autres par l'armée impériale russe. Et c'est ainsi que dans le vocabulaire russe, le mot "nagan" (sans T) désigne un revolver!

■ Sur la route

La Nagant du Dr Thiry est une 14/16 CV. Cette double dénomination était très courante jusque dans les années 20 et indiquait la puissance fiscale ainsi que la puissance réelle. Spécificité de cette voiture: le logo NH du radiateur, pour Nagant Hobson. Sur les écrous de roues, figurent même uniquement les mots «Hobson Car London». Cela vient du fait que dès 1906, les Nagant étaient distribuées en Grande Bretagne et dans les colonies britanniques par H.M. Hobson Ltd, Vauxhall Bridge Road, London. L'entreprise distribuait aussi des pneus Jenatzy. Ils vendaient donc les Nagant sous le nom de Nagant-Hobson, et même plus tard sous l'unique nom Hobson. On remarque notamment les suspensions cantilever très proéminentes à l'arrière. Cela vient du fait que le châssis d'origine avait dû être raccourci pour recevoir la nouvelle carrosserie. Les pneus sont des Dunlop Cord de taille 815 x 10,5. Le haut pare-brise et sa base de cuir ont été construits spécialement pour cette voiture, tout comme les garde-boue et les marchepieds, reproduits à l'identique des modèles originaux. La planche de bord en bois est spartiate, équipée de deux témoins de lubrification et de deux

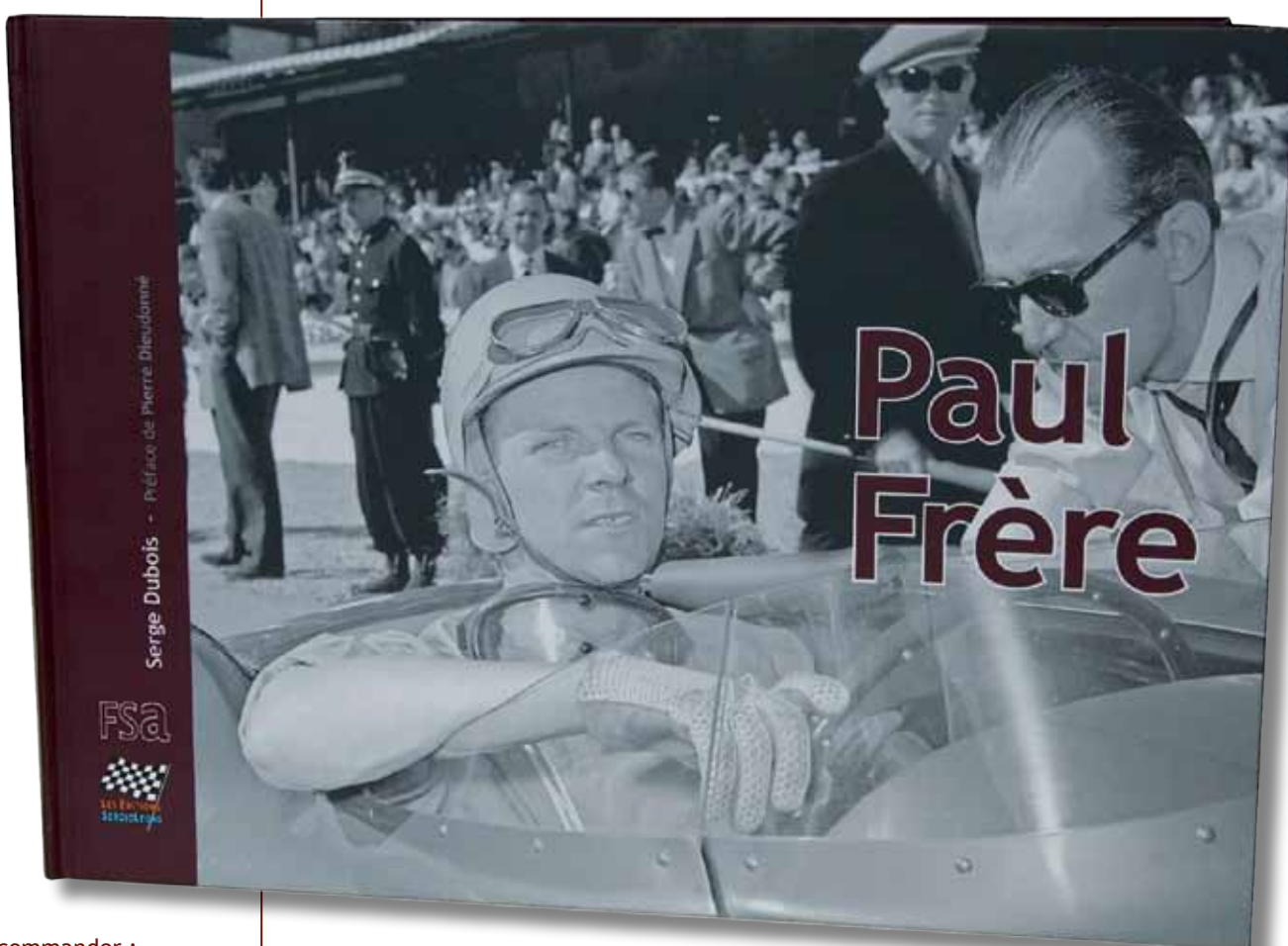
interrupteurs, dont l'un est le contact. Sur le volant de bois, on trouve le levier d'avance à l'allumage. Les pédales sont dans le bon ordre, alors qu'il était à l'époque très commun de trouver l'accélérateur au milieu, ce qui ne facilite pas la tâche du conducteur moderne! Le levier de vitesse est à droite et est pourvu d'une grille (comme dans une Ferrari). Juste à côté, on trouve le levier de frein à main qui agit sur la transmission. Comme à peu près toutes les voitures de son époque, la Nagant ne dispose de freins que sur les roues arrière. La marche arrière est en haut à droite, la première est en bas à droite, les deux rapports intermédiaires sont en haut à gauche et le rapport le plus élevé est en bas à gauche.

Toutes les pièces forgées et moulées sont remarquablement finies. «Du grand art», dit Noël, et il a raison. Mais trêve de bavardage, il est temps de se lancer... On met le contact, et c'est Noël qui tourne la manivelle. La voiture démarre immédiatement. J'engage prudemment la première, et c'est parti. Evidemment, les rapports ne sont pas encore synchronisés, il faut donc effectuer un double débrayage et donner le petit coup de gaz traditionnel entre la première et la seconde. Et les premières fois qu'on l'effectue, le mouvement s'accompagne d'un léger craquement. Les pédales sont un peu trop éloignées selon moi, un fait qu'on doit probablement à la carrosserie qui n'est pas celle d'origine. Mais tout va plutôt bien, la voiture prend rapidement de la vitesse et peut s'intégrer aisément dans le trafic jusqu'à 70 km/h. Et c'est finalement un avantage des étranges limitations de vitesse d'aujourd'hui: au volant d'une telle ancienne, on n'est plus une chicane roulante pour les autres usagers. Les freins sont efficaces, bien plus que je ne l'imaginai. Enfin la direction n'est pas trop lourde, mais le diamètre de braquage est évidemment très vaste.

Ce petit tour est bien trop court à mon goût, mais je suis tout de même très heureux d'avoir pu conduire cette splendide automobile. Laquelle sera la prochaine?

Paul Frère

Hommage au plus grand journaliste automobile international et à l'un des meilleurs pilotes que la Belgique ait connu.



Pour commander :

- via le site de la Fondation : <http://www.kbs-frb.be/publication.aspx?id=295157&langtype=2060&src=true>
- au musée Belvue :
place des Palais, 7 à 1000 Bxl
- par mail à : publi@kbs-frb.be en précisant nom et adresse de livraison et version de langue souhaitée :
 - 820 250 FSA Frère FR
 - 820 250 FSA Frère NL
 - 820 250 FSA Frère ANPaiement par virement bancaire : 64 € (49€ + 15€ frais de conditionnement et de port) au nom de FSA (Fondation Roi Baudouin) BE06 0682 1083 8722 BIC : GKCC BEBB

- 260 pages, 500 photos, format 30 x 21 cm
- écriture et mise en page de **Serge Dubois**
- préface de Pierre Dieudonné
- couverture cartonnée
- en vente 49 € dans toutes les bonnes librairies sous la référence ISBN 978-2-87212-717-7
- disponible en anglais (ref. ISBN 978-90-5130-836-5)

EDITION
FSA
Fondation Belge pour le Patrimoine
Automobile et Moto

Parmi nos raisons d'être (extrait des statuts):
« ... entreprendre l'édition et la diffusion
de publications favorisant la connaissance
de ce patrimoine. »





Histoire de lettres

Il n'avait fallu que dix ans à Jaguar pour évoluer de la Type C à la Type E en passant par la Type D. Puis il aura fallu un demi-siècle pour enfin passer à la lettre suivante.

*Texte: Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*

La naissance de la F-Type aura clairement été un accouchement difficile. La Type E des années 60 qui la devance dans l'ordre de successions était tellement d'un autre monde que la noble marque britannique s'en trouva complètement paralysée. Et le fait que la Type E fut accompagnée par la non moins célèbre Mk2 et autres icônes du genre n'a pas aidé. Ces voitures faisaient si forte impression et pouvaient compter sur une clientèle si fidèle que Jaguar était bien en peine de savoir comment aller de l'avant. Ils optèrent donc pour la pire des solutions: s'accrocher désespérément à ce riche passé. Et c'est ainsi qu'une marque jadis réputée pour son modernisme et son avant-gardisme a été associée, dès les années 80, au tweed poussiéreux, à l'Angleterre conservatrice et à ce genre de choses peu flatteuses. C'est surtout la S-Type, directement dérivée de la Mk2, qui fut un coup dans l'eau. Quant au look rétro de la XJ, il ne rendait pas mieux hommage à l'innovation technologique du passé. Une amélioration commença à pointer lorsque le designer Ian Callum, juste après l'entrée dans le nouveau

millénaire, se trouva chez Jaguar dans une position telle qu'il eut le pouvoir de forcer une avancée sérieuse. Le nouveau langage de style fut inauguré par les lignes remarquables de la XF et par la très controversée XJ. Le changement était si radical que la précédente XJ ressembla subitement à un berlingot de jus de fruit. Cette révolution eut les répercussions financières et culturelles dont Jaguar avait cruellement besoin pour passer à la vitesse supérieure.

■ Essayer, encore et encore

Tandis que les berlines Jaguar restaient tristement à quai des décennies durant, les sportives faisaient à peine mieux. Même la Type E, à la fin de sa carrière, avait perdu son glorieux statut. Alors que les voitures ont pour habitude de s'améliorer avec les années, cette Jag légendaire parmi les légendes avait fait exactement le contraire. Elle avait été de plus en plus grande, de plus en plus lourde, de moins en moins équilibrée et surtout, de moins en moins séduisante. Suivit alors la XJ-S. Un coupé très élégant parfaitement en phase avec le modernisme des années 70. Mais

ses dimensions étaient si imposantes et le propos avait tellement été édulcoré qu'elle en perdait au fond toute saveur sportive. Pire encore, la qualité de fabrication était déplorable. Puis vint la XK, née de deux idées distinctes. Grâce à son gros V8 et à sa carrosserie en alu, elle avait tout ce qu'il fallait pour se placer en rivale des Porsche et Aston Martin. Mais d'autre part, ce coupé 2+2 était un peu trop volumineux et un peu trop sage pour vraiment intéresser les conducteurs sportifs. Il aura donc fallu attendre le début du 21ème siècle pour que Jaguar voie enfin l'opportunité de développer quelque chose de plus pur. Et c'est ainsi qu'un concept nommé F-Type fut dévoilé au Salon de Detroit. Mais il était un peu trop empreint de nostalgie que pour pouvoir représenter un véritable futur. Et bien que les hommes face à leurs écrans d'ordinateur aient continué à creuser dans cette voie, on n'en vit plus grand-chose par la suite. Jusqu'à ce qu'à la surprise générale, Jaguar soit rachetée par les Indiens de Tata. Lorsque le nouveau propriétaire Ratan Tata farfouilla dans les greniers et tomba sur une esquisse

du département concepts, il décela immédiatement le potentiel d'une petite sportive deux places. Il aura donc fallu à Jaguar 50 ans de doutes et de tentatives hâtives guidées par la panique pour qu'enfin on bazarde une fois pour toutes le mystérieux et encombrant X, au profit de la seule lettre presque devenue crucifix: le F.

■ Toute fraîche

Une question reste en suspens: est-elle une digne héritière des prestigieuses Types C, D et E? Esthétiquement en tout cas, oui. Et pourtant, Jaguar a eu le talent d'éviter quoi que ce soit qui ressemble de près ou de loin à du rétrodesign. D'ailleurs, ceci explique peut-être cela. Les équipes de design de Ian Callum et Wayne Burgess ont parfaitement compris que ce n'est pas forcément en interprétant de façon littérale des éléments de la Type E comme sa calandre ovale ou ses phares ronds qu'on lui rend le plus bel hommage. Aussi belle, rapide et élégante que fut la E, l'une de ses caractéristiques primait sur les autres: elle était avant tout ultra moderne. Et c'est justement parce que la toute nouvelle F-Type, avec





ses pneus large comme des rouleaux compresseurs, est fermement installée dans le 21ème siècle qu'on a pu se permettre ses feux arrière minimalistes et autres références subtiles au passé. Sur le nez de la voiture, s'affiche une calandre angulaire qui établit un lien évident avec les Jaguar actuelles. Puis comment ne pas parler des sublimes proportions de la petite dernière, avec sa face expressive, une poupe courte et une peau tendue que celle d'un tambour pour envelopper la technologie? Comme un Top Model qui passe du temps en salle de gym n'a nul besoin d'artifices pour attirer les regards, cette Jaguar n'a aucun besoin de fioritures esthétiques. Nulle part on ne trouvera de touche de chrome superflue et sur les flancs, n'apparaissent que de subtiles grilles d'aération. Les spoilers ne sont pas, eux non-plus, créés pour se faire remarquer. « Less is more », c'est l'évidence même. La carrosserie ne présente pas un trait de trop et pour le capot, les designers ont choisi un dessin complexe en forme de coquillage. Pas parce qu'ils se sont inspiré du passé en course de Jaguar, mais parce que cela permet de se passer de quelques lignes encore.

■ Duo savoureux

Bien que le Spider ait été présenté le premier, Jaguar avait dès le départ prévu de proposer aussi un coupé. Et

il est évident dès le premier regard que les deux voitures ont été développées ensemble, qu'elles sortent du même moule. Si l'attitude du spider est déjà très sportive, le coupé semble plus encore revendiquer sa musculature, sa force, sa puissance. Et la ligne de toit habille les deux places avec plus d'élégance. Pour des raisons que seuls les experts en marketing comprendront, c'est le spider qui a été offert en premier aux désirs du public. Certes cette variante a pour elle le plaisir de rouler sans le haut, de sentir le vent dans les cheveux, de permettre aux mélodies mécaniques d'avoir un accès plus direct aux tympans, autant de chose qui remontent d'un cran le sentiment de liberté. Mais il n'empêche que le coupé est plus beau, qu'il s'avérera plus pratique dans la vie quotidienne grâce, par exemple, à un coffre plus généreux et surtout, il coûte 8.000€ de moins. Il est aussi plus stable sur la route, puisqu'une carrosserie fermée est par définition plus rigide. Cela dit, certains trouvent que c'était déjà bien assez rigide comme ça. Il est vrai, le spider repose sur un amortissement particulièrement ferme, histoire de bien faire passer toute sa puissance dans l'asphalte.

■ Too Much

Qu'importe la version, on n'a jamais à se plaindre d'un manque de puis-

sance. La plus petite des F-Type reçoit déjà un V6 de 340 ch, ce qui permet de tuer le 0-100 km/h en 5,3 secondes. Moyennant 12.000€ de plus, vous aurez sous le pied droit la version à compresseur de ce V6 3.0 litres, qui livre alors 380 ch aux roues arrière. Bien sûr on reçoit en outre un équipement plus flatteur, avec par exemple du cuir omniprésent, mais surtout des suspensions Sport pilotées, un échappement actif qui donne la chair de poule et un différentiel à glissement limité mécanique. Là, on parle d'un 0-100 exécuté en 4,9 secondes. Et pour ceux qui trouveraient encore cela insuffisant, il reste la V8S cabriolet, équipée d'un bloc 5.0 litres démoniaque, lâchant 495 ch (et même 550 ch dans le coupé) qui expédie le 0-100 en 4,3 secondes. Le fait que cette version continue à pousser jusqu'à 300 km/h alors que la V6S s'arrêtera à 275 km/h n'a que peu d'importance. Car tout bien pesé, ce V8 est un peu «Too Much». En même temps, c'est exactement la raison pour laquelle nous avons voulu le ramener à la maison une fois de plus mais objectivement, la V6S est la version la plus recommandable. 380 ch, c'est

largement assez pour une automobile comme celle-ci, même si elle accuse 1.600 bons kilos sur la balance. Pour info, toutes les variantes reçoivent une boîte automatique 8 rapports avec palettes au volant.

■ Entre deux eaux

Si une voiture symbolise la confiance retrouvée de Jaguar, c'est bien la

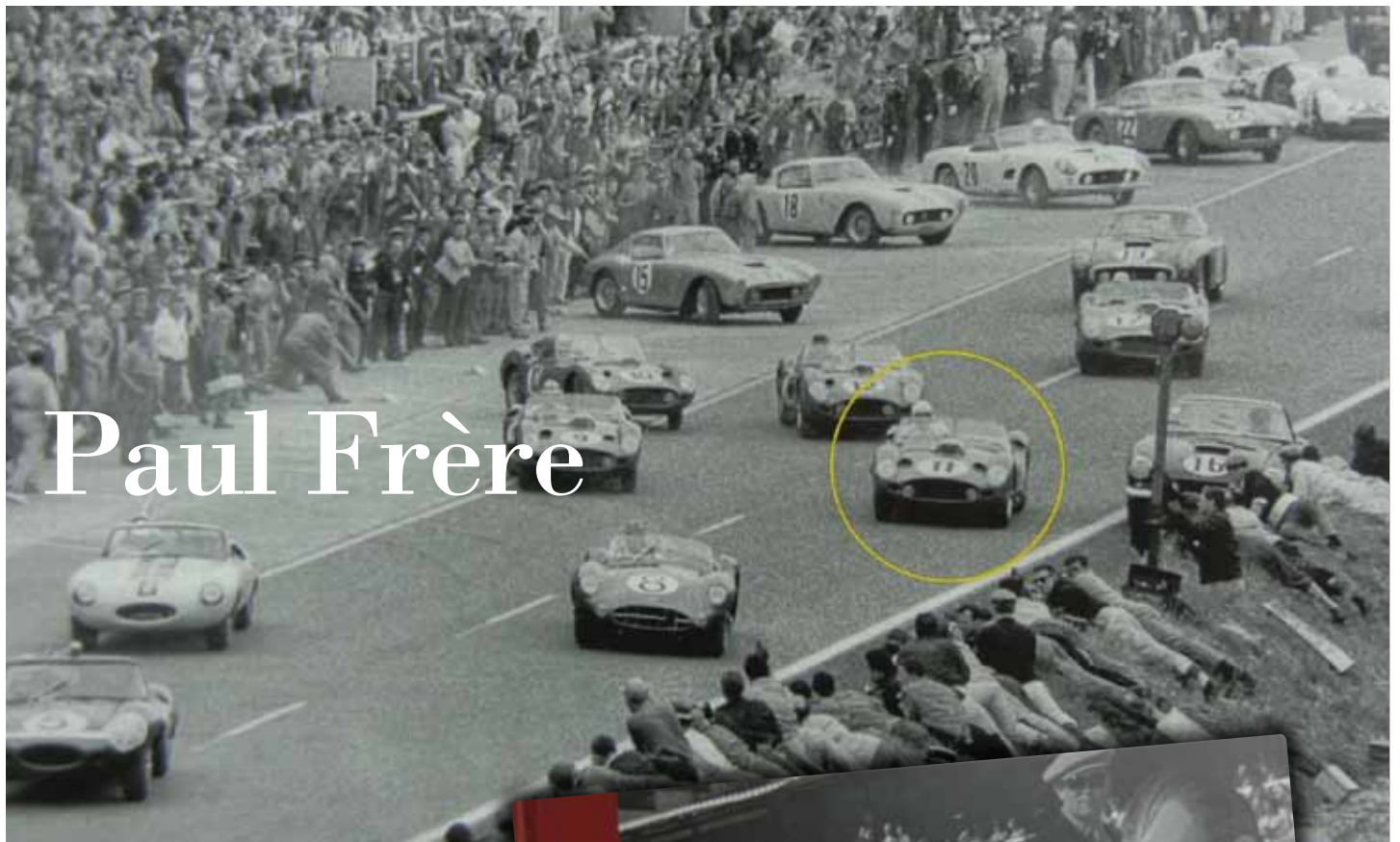




F-Type, qui ose se mesurer sans peurs et sans reproches aux plus féroces concurrentes. Par ailleurs, la voiture a ce côté vilaine fille dont on tire un plaisir à peine honteux. Et c'est là une sensation qui se fait cruellement rare sur nos routes. Cette âme rebelle se remarque jusque dans l'habitacle, qui ne joue pas exactement dans la même catégorie que ceux des rivales germaniques. Ce qui est beau, c'est justement que Jaguar ose malgré ça s'y frotter prudemment. Bien sûr Coventry n'a pas manqué de remarquer que Porsche, Audi, BMW et Mercedes ont pris une sérieuse avance en matière de système info-divertissement, de navigation, d'affichage tête-haute et de tous ces bidules électroniques. Alors autant prendre une direction bien à soi, avec un intérieur qui couine ci et là, dont la cohérence est perfectible mais qui charme tout de même par des clins d'œil amusants, comme ces ouïes de ventilation qui surgissent du sommet de la console et autres touches ludiques du genre. Idéal pour tous ceux à qui la perfection clinique des concurrentes teutoniques donne le cafard. Qui sont d'ailleurs les rivales, exactement? Là, c'est une question épineuse. On serait tenté de jeter un premier regard du côté de Zuffenhausen, s'il n'y avait le fait qu'avec ses tarifs allant de 68.000 à 106.000€, la F-Type se situe pile entre les Boxster/Cayman et la 911. On peut donc penser que

les Britanniques l'ont fait exprès, puisque les puissances sont elles aussi entre les unes et l'autre. En fait, on ne trouve chez aucun autre constructeur sportif renommé une offre si raffinée et forte de 340 ch, pour «seulement» 68.000€. A l'autre extrémité du catalogue, on ne trouve pas plus d'autre voiture à 550 ch pour un tarif de 100.000€. Et finalement, avec ce positionnement commercial entre deux eaux, la F-Type se retrouve une fois encore à marcher sur les traces de son illustre aïeule. En effet, si la Type E a, à son époque, rencontré le succès que l'on sait, c'est parce qu'elle proposait le look ravageur et les prestations d'une Ferrari ou d'une Aston Martin, pour la moitié du prix de ces dernières. Bien sûr la F-Type ne jouit plus aujourd'hui d'une donne aussi extrêmement favorable. A notre époque, la concurrence est tout simplement trop féroce pour que ce soit possible. Mais le fait que Jaguar ait enfin réussi à occuper à nouveau cette position particulière en dit long. La F-Type, digne héritière de la Type E? Eternelle question. D'après nous, si on est en train de laisser la XK mourir de sa belle mort sans qu'une succession semble être envisagée, c'est que chez Jaguar, on croit dur comme fer que oui, c'est une digne héritière.





Paul Frère

L'une des missions principales de la FSA (Fondation/Stichting automobile) est la conservation du patrimoine automobile belge. Une mission qu'elle remplit entre-autres en soutenant (ou en éditant) les publications qui s'intéressent à l'histoire automobile belge. Nous pensons par exemple au très bel ouvrage consacré aux marques belges (Le Grand Livre de L'automobile Belge, par J. & J. Kupelian et Jacques Sirtaine), publié en 2012. Il y a quelque temps, nous avons été approchés par Serge Dubois, qui avait commis une biographie du célèbre pilote et journaliste Paul Frère. Son travail cadrerait parfaitement avec les préoccupations de la FSA, d'autant que – aussi étonnant que cela puisse paraître – rien de semblable n'avait jamais été fait à propos d'un des plus grands pilotes de l'histoire du sport automobile belge.

Le livre se présente au format A4, mais horizontal, ce qui est finalement la meilleure façon de mettre en valeur des photographies de voitures. Et des photos, il y en a! La majeure partie de celles-ci n'avaient par ailleurs jamais été utilisées dans d'autres publications. Rien que pour cela, ce livre vaut le détour. L'auteur, qui a bien connu Paul Frère,



est graphiste de formation et a donc particulièrement soigné la présentation de son livre. Le fait qu'il connaisse la vie de Paul Frère sur le bout de doigts lui a permis de faire de cette biographie un parfait instantané des années 50 et du début des années 60, période à laquelle Frère était actif en tant que pilote.

La première partie du livre, écrite en grande partie par le jeune frère de Paul, Jean, décédé cette année à l'âge de 90 ans, traite de leur jeunesse. Enfants d'un diplomate et banquier international, ils ont passé beaucoup de temps à l'étranger, y compris dans les Allemagne et Autriche d'avant-guerre. C'est pourquoi Paul parlait parfaitement l'allemand.



“Paul Frère” est édité par la FSA, compte 256 pages et plus de 500 photos, dont certaines publiées pour la première fois.

L'ouvrage est disponible en français, en néerlandais et en anglais. Son prix est de 49,00 euros + 15 euros de frais de port. Il peut être commandé auprès de la fondation Roi Baudouin: publi@kbs-frb.be.

Beaucoup pensent que Paul Frère était aussi ingénieur. Ce n'est qu'en partie exact: il était ingénieur commercial mais connaissait tout de même très bien la mécanique et le journaliste qu'il fut avait le don d'expliquer de manière simple, accessible par tous les choses les plus compliquées.

La seconde partie du livre aborde la carrière du pilote. D'abord à moto, puis rapidement en voitures de tourisme, au volant desquelles il s'illustra surtout à Francorchamps. Mais il s'aventura aussi dans le monde des monoplaces, non sans succès. C'est une victoire inattendue à Chimay à bord d'une HWM qui lui ouvrit les portes de la Formule 1. Sa plus belle prestation dans cette discipline, c'est en 1956, durant le Grand Prix de Belgique à Francorchamps qu'il la livra. Le vendredi, il s'était présenté en tant que journaliste pour assister aux essais. Le samedi matin, il se laissa convaincre de réaliser quelques tours d'essais au volant de la Lancia-Ferrari D50. Le dimanche, il prit part à la course en tant que membre du team Ferrari au volant d'une voiture de réserve. Il termina second, derrière son coéquipier Collins! Pas mal, pour un amateur. Ferrari lui proposa alors un contrat de pilote d'usine... qu'il refusa parce que ça empiéterait sur sa carrière de journaliste!

Mais ce qu'il préférait, c'était les courses d'endurance. Et particulièrement Le Mans. Il prit part à plusieurs reprises au 24 Heures, d'abord avec une Porsche 1500 de l'ENB, ensuite

avec une Jaguar et enfin en tant que pilote d'usine pour Aston Martin. Il termina deux fois second, et deux fois quatrième. En 1960, il faisait partie du team Ferrari. Cette année-là, il était le coéquipier d'Olivier Gendebien et connut quelques succès dont le plus beau fut la victoire au 24 Heures du Mans au volant d'une 250 Testa Rossa. Il eut alors la sagesse de mettre un terme à sa carrière en pleine apogée, bien qu'il participa encore par la suite sporadiquement à l'une ou l'autre compétition.

Il exerça ensuite ses fonctions de journaliste, conseiller et pilote d'essai pour différentes marques – dont Porsche, Mazda et Honda – jusqu'à un âge très avancé. En 2003 – alors âgé de 86 ans! – il eut l'occasion de faire quelques tours sur le circuit du Mans au volant de l'Audi R8 qui, l'année précédente, avait remporté les 24 Heures. Son chrono fut si bon qu'il lui aurait permis de se qualifier pour la course!

Paul Frère mit donc un terme à sa carrière de pilote au bon moment. Ce ne fut peut-être pas le cas en ce qui concerne sa carrière de journaliste. En 2006, il fut victime d'un grave accident de la route dont il n'allait jamais vraiment se remettre. Il mourut deux ans plus tard, à l'âge de 91 ans.


Dans la dernière partie de l'ouvrage, nous faisons connaissance avec Paul Frère, l'homme, grâce aux témoignages de gens du monde de l'automobile qui l'ont bien connu.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz



Selon le cliché, les gens aisés ne cuisinent plus jamais eux-mêmes.

"Mais non, voyons ! Vous imaginez ces gens-là couper un oignon ? Ou préparer de la soupe ? Ils vont tout simplement tous les jours au restaurant. Pour le petit déjeuner, pour le déjeuner et pour le dîner." Eh bien, chez KBC, nous ne croyons pas à ces clichés. Le Private Banking peut également s'envisager sans idées préconçues. Nous escomptons que vous continuez à apprécier d'être le chef dans votre propre cuisine financière. Nous vous fournissons un conseil étendu et adapté, mais le choix et la décision vous reviennent.

Une approche qui porte manifestement ses fruits par-delà les frontières. Car pour la deuxième fois consécutive, nous avons remporté l'Euromoney Award du Best Belgian Private Banker. Intéressé ? Prenez rendez-vous avec un de nos private bankers.

Private Banking s'adresse aux patrimoines à partir de 1 million d'euros. Toutes les informations nécessaires sur www.kbcprivatebanking.be.

