

FSA HISTORICAR

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



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

**IMPORTANT COLLECTORS'
MOTOR CARS, MOTORCYCLES
AND AUTOMOBILIA**

Thursday 5 February 2015
Paris, France

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2014, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history. Bonhams will be holding a sale of exceptional motor cars, motorcycles and automobilia.

Selected entries are now invited for what promises to be a truly memorable event.

Original Left Hand Drive
**1965 ASTON MARTIN DB5
CONVERTIBLE**
Chassis no. DB5/C/1920/L
Engine no. 400/2057
€1,600,000 - 1,900,000

Ex-Paris Salon
**1955 BENTLEY R-TYPE
CONTINENTAL COUPÉ
COACHWORK BY FRANAY**
Chassis no. B.C.9.L.E
Engine no. B.C.E.9
€850,000 - 1,150,000

ENQUIRIES

Europe

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

UK

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com



Bonhams

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:

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

Mise en page:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

Historicar est notamment soutenu par

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club Belgio
Belgian Mercedes Club
Spa Historic Racing Team
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Jaguar Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
The English Drivers Guild
Meetjeslandse Oldtimer Club

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

Nouvelle Marque



Ces temps-ci, c'est un peu la fête, chez Citroën. A l'occasion du prochain Salon de Bruxelles, une troisième marque du groupe PSA sera présentée au public belge: DS. Par la même occasion, le premier DS Store s'ouvrira à Drogenbos. Dans les trois prochaines années, il s'en ouvrira cinq autres dans les grandes villes belges, en plus d'une vingtaine de Salons DS: «un univers DS au sein des concessions Citroën».

Bien sûr, le phénomène n'est pas nouveau. En 1989 déjà, Toyota lança sa «marque premium» Lexus aux USA et au Canada. Nissan de son côté a lancé Infiniti et on peut encore citer d'autres exemples, certes pas tous couronnés de succès. Il arrive aussi qu'on crée de nouveaux segments au sein de sa propre marque. BMW fut pionnier en la matière, en proposant une version M de la plupart de ses modèles. Et ce fut la même chose chez Citroën. En 2010, le constructeur français lance DS, une ligne premium au sein de la gamme. La DS3 fut la première, puis rapidement suivirent les DS5 et DS4.

La France peut revendiquer une riche tradition dans les domaines de la haute couture, de la mode et du raffinement. Et c'est là que le marketing de Citroën a puisé son inspiration: pourquoi ne pas appliquer cette image française de style et de finesse à nos automobiles? Citroën avait d'ailleurs bien besoin de ce genre de coup de boost. Et ça fonctionna! La DS4 a déjà été vendue à plus de 110.000 exemplaires, le compteur de la DS3 a depuis longtemps franchi la barre des 300.000. La confiance est aujourd'hui telle qu'il a été décidé de faire de DS une marque à part entière, et la chose est officielle depuis le 1er juin 2014. L'ambition: relancer une marque française capable de faire face aux marques premium des autres pays, avec des voitures qui se distinguent par un style remarquable, par le raffinement et par l'usage de matériaux nobles et de technologies avant-gardistes, comme la transmission hybride diesel Hybrid4, qu'on retrouve sur la DS5.

Le Concept Car Divine DS, qui sera présent au Salon de Bruxelles, se veut la synthèse des ambitions de la marque. Une silhouette compacte à 4 portes, une allure sportive, un intérieur stylé et luxueux et nombre de technologies de haut vol.



Bien sûr le nom DS n'a pas été choisi par hasard. En 1955, la Citroën DS fut une

révolution lors de sa présentation au Salon de Paris. La voiture affichait en effet des particularités et des techniques encore jamais vues jusque-là. Citons l'aérodynamisme ambitieux de sa carrosserie signée Flaminio Bertoni, qui à la base était sculpteur. Parlons encore des suspensions hydropneumatiques, de la traction avant et des freins à disques, résultant en un comportement routier inégalé. Son long empattement dégagait par ailleurs un espace aux jambes ahurissant pour les passagers arrière. Pour limiter le poids et maintenir le centre de gravité aussi proche du sol que possible, la voiture était pourvue d'un capot en aluminium et d'un toit en polyester. A bord, on utilisait de tous nouveaux matériaux, comme la viscose pour les sièges ou le nylon pour la planche de bord, qui était alors la plus grosse pièce de nylon industrialisée du monde.

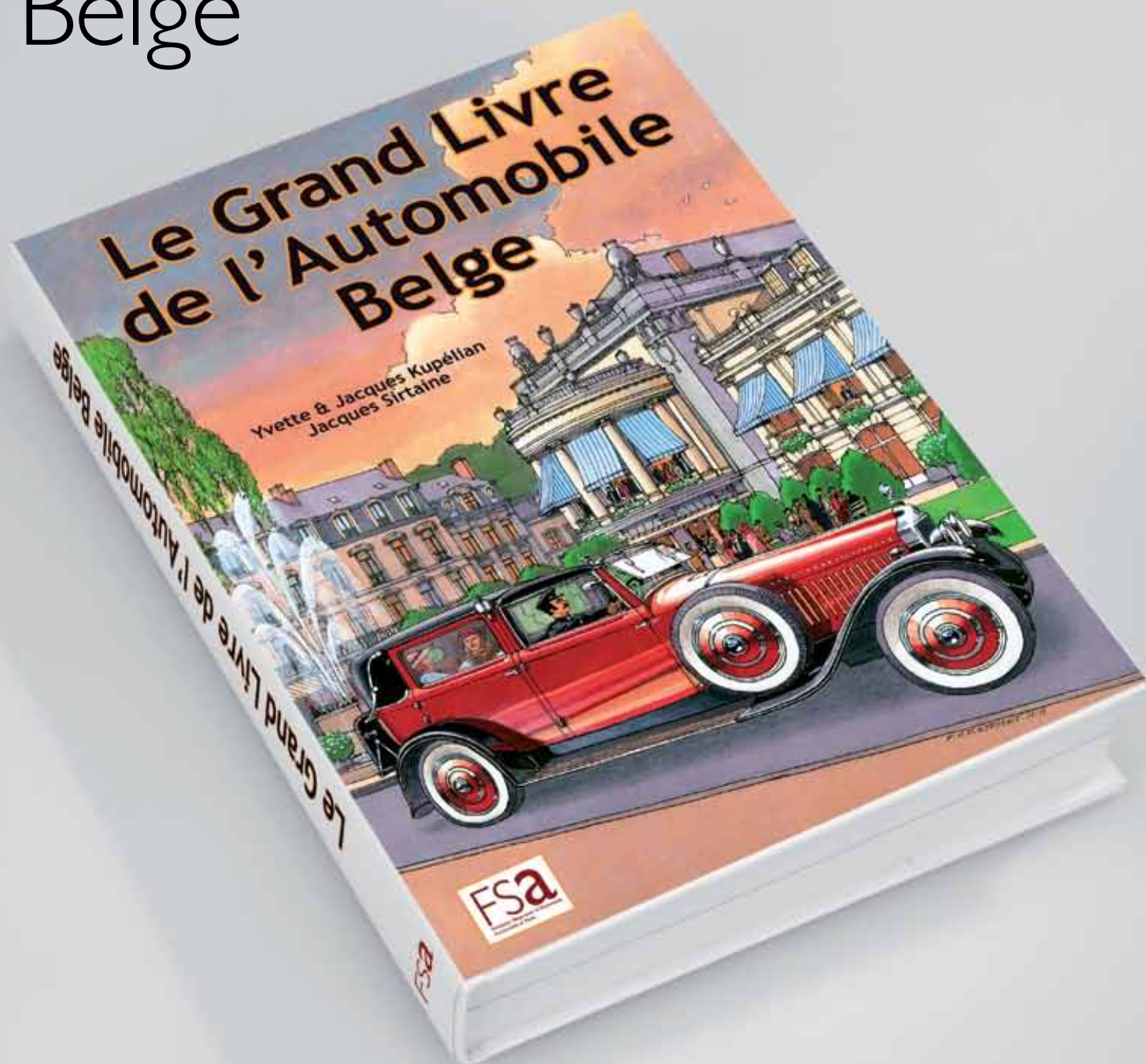
Dès le jour de la présentation de cette nouvelle automobile, 12.000 commandes furent placées et en une semaine, on en comptait déjà quelques 80.000. Vous imaginez donc les soucis de capacités rencontrés par l'usine...

Un tel raz-de-marée commercial ne se produira pas cette fois, mais l'inspiration est toujours bonne à prendre...

Leo Van Hoorick

A NOUVEAU !

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



Sommaire

3	Edito
6-8	120 ans de sport auto en Belgique avec Mercedes-Benz
10-13	London Brighton Run
14-23	Personnages Automobiles - Frans Pierreux
24-26	Exposition Ickx-Merckx
28-32	Excelsior Albert I ^{er}
34-37	Mazda MX 5
38-39	Team VdS

Liste des annonceurs

2	<i>Bonhams</i>
4	<i>Le Grand Livre de l'automobile belge</i>
9	<i>Total</i>
27	<i>Mercedes</i>
33	<i>Paul Frère</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht* 8-11/01/2015
- *Rétromobile Paris* 5-8/02/2015
- *Antwerp Classic Salon* 6-8/03/2015
- *Techno Classica Essen* 15-19/04/2015
- *Spa Classic* 22-23-24/05/2015

Autoworld

- *Janvier: Audi Quattro/35 years*
- *Février: VW Love Bugs Parade, special Samba Bus T1*
- *Mars: Japanese Supercars*
- *Avril: Motor Legends*
- *Mai: Citroën DS 60 years*
- *Juin: Youngtimers: the next classics*
- *Juillet: Jaguar 80 years*

Notre couverture

Grand Prix de Belgique, le 5 juin, 1955. Le futur vainqueur Juan Manuel Fangio part à l'assaut du Raidillon au volant de sa Mercedes W196R. Dans son sillage, la Lancia D50 d'Eugenio Castelotti, qui est parti en pole position. Il est suivi comme son ombre par Moss et un peu plus loin par Kling, tous deux également à bord d'une Mercedes.

Castelotti alors âgé de 24 ans et 238 jours était le plus jeune «poleman» à l'époque. Un record qui ne sera battu que 17 ans plus tard par Jacky Ickx au GP d'Allemagne en 1968 (23 ans et 216 jours). Ce fut aussi le dernier GP de la Lancia D50, qui décrocha le titre de champion du monde l'année suivante comme Lancia-Ferrari D50, avec Juan Manuel Fangio au volant. (Photo Mercedes-Benz)



1913, Grand Prix du RACB: Elskamp
avec une Mercedes-Knight 16/45 CV



115 ans de sport automobile... en Belgique

Mercedes fête cette année les 120 ans de son engagement en sports moteurs. Car il faut savoir que les premières courses automobiles de l'histoire ont été gagnées par des automobiles équipées de moteurs Daimler. Erik Van den Heuvel, directeur Press & Corporate Communication de Mercedes-Benz Belgique, a recherché spécialement pour *Historicar* les grands succès remportés par Mercedes en Belgique.

Texte: Leo Van Hoorick
Photos: Mercedes-Benz

1902: de Caters avec une
Mercedes-Simplex 40 CV à Oostende



Deux voitures, toutes deux entraînées par des moteurs bicylindres en V Daimler, se sont partagé le "Premier Prix" à ce que l'Histoire a retenu comme la première course automobile officielle du Monde: Paris-Rouen, organisée en 1894 par le journal parisien "Le Petit Journal". Il ne s'agissait pas d'une course de vitesse pure, mais d'une série d'épreuves au cours desquelles une voiture devait prouver "être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et ne pas coûter trop cher sur la route". Les participantes n'étaient d'ailleurs pas toutes équipées de moteur à combustion. Les plus sérieux concurrents étaient des véhicules à vapeur, qui jouissaient déjà d'une bien plus longue histoire que la voiture à moteur à explosion. Cette dernière n'avait fait son premier grand voyage que six ans plus tôt, lorsque Bertha Ringer conduisit, en 1888, la Benz Patentwagen de son mari Carl Benz de Cannstadt à Pforzheim, soit une distance de 80 km. Ce qui signifie au passage que le premier véritable conducteur fut une conductrice.

La compétition mise sur pied par Le Petit Journal se composait de plusieurs épreuves réparties sur trois journées. Ces épreuves étaient déjà connues en 1893 sous le nom de "Concours de voitures sans chevaux, à propulsion mécanique". En effet, on ne parlait

pas encore à l'époque d'automobile. Ce n'est qu'en 1894 que les journalistes parlèrent pour la première fois dans leurs articles sur l'évènement de "voiture automotrice" puis des "automobiles".

L'attraction principale de la compétition, qui en était aussi la grande finale, était le parcours de Paris à Rouen, d'une longueur de 126 km. Au total, 21 véhicules prirent part à cette aventure. Le plus rapide à couvrir la distance fut le Comte De Dion, à bord d'un tracteur à vapeur, tirant une remorque à un essieu où étaient installés les passagers. Mais la victoire finale ne lui fut pas attribuée parce qu'il fallait pour emmener ce véhicule deux personnes: un conducteur, et un chauffeur au sens premier du terme, qui s'occupait de faire chauffer la chaudière. Le Premier Prix fut donc remis exæquo à deux voitures, l'une de Panhard & Levassor, l'autre de Peugeot, toutes deux entraînées par un vélocité moteur bicylindre Daimler de 3,5 ch. Ce moteur fut produit en France dès 1889 sous le nom "Système Daimler", par Panhard & Levassor. Il jeta donc les bases de l'industrie automobile française. Pour l'anecdote, une Benz termina la compétition à la cinquième place. Elle était conduite par Emile Roger, l'agent de Benz en France. Et rappelons qu'à l'époque, Daimler

et Benz n'avaient aucun lien, les deux marques n'ayant fusionné qu'en 1926.

Des 21 véhicules qui prirent le départ, 17 rejoignirent l'arrivée. Et 9 de ces vaillantes voitures étaient équipées de moteurs Daimler. Mais plus qu'une victoire pour Daimler, ce fut une victoire pour le moteur à combustion, qui démontra pour la première fois son évidente supériorité sur les autres modes de transmission. Après cette première compétition, d'autres suivirent rapidement, faisant de plus en plus la part belle à la vitesse.

■ Sur le sol belge

La première trace d'une victoire Daimler sur le sol belge remonte à 1899, lorsque le Baron de Crawhez remporta à bord d'une Daimler une course organisée à Anvers par l'Antwerp Motor Club.

Au tournant du siècle dernier, de très nombreuses compétitions étaient organisées chez nous, dont à Ostende, à l'époque la station balnéaire la plus mondaine du Pays. Mais puisqu'on n'avait alors pas encore tracé la "Koninklijke Baan", les courses se tenaient sur l'hippodrome Wellington. On y organisait différentes compétitions pour les différents types de véhicules. La course d'un kilomètre départ lancé était très populaire à l'époque. En 1902, une telle course fut remportée à Ostende par le Baron de Caters, au volant d'une Mercedes Simplex 40 CV. L'année suivante, un certain Marius Barbarou gagna la course d'un kilomètre dans le cadre de la 2ème édition du Circuit des Ardennes, avec une Benz Parsifal 60 CV. Il remporta aussi la course de côte dans la catégorie "voitures légères", tandis que dans la catégorie "voitures lourdes", le lauréat fut le Baron de Caters au volant d'une... Mercedes. Durant les compétitions d'Ostende de l'année suivante, ce dernier remporta la course de 5 km au volant d'une Mercedes-Simplex 90 CV et établit alors un nouveau record du monde sur la distance, avec une vitesse moyenne de 157,47 km/h. En 1906, le pilote britannique Lee Guinness gagna à Ostende avec une Mercedes 90 CV. Entretemps, la Koninklijke Baan avait été inaugurée et c'est là que se tenaient désormais les compétitions.

Lors du Circuit des Ardennes de 1907,

deux courses furent organisées: l'une selon la formule allemande du Kaiserpreis (jusqu'à 8 litres de cylindrée), l'autre selon une "Formule Libre". Jenatzy et de Caters prirent tous deux le départ de cette dernière au volant de Mercedes 120 CV, et ce fut de Caters qui l'emporta.

Le pilote d'usine Jenatzy gagna en 1909 la course d'un kilomètre d'Ostende aux commandes d'une Blitzen-Benz. En 1910, il gagna la course de 20 km, battant au passage le Record du Monde à une moyenne de 214 km/h, avec une Mercedes 180 CV. Mais ce record ne fut jamais homologué. La même année, il inscrivit aussi à son palmarès la course de l'Antwerp Motor Club, grâce à une Mercedes 140 CV. Un an plus tard, l'Allemand Spamann l'emporta avec une Mercedes 150 CV. Cette année-là aussi, un certain Elskamp fit parler de lui pour la première fois, lorsqu'il gagna à Spa la Coupe Pilette à bord d'une Mercedes-Knight 16/40 CV (moteur sans soupapes). Un an plus tard à Ostende, il remporta les courses de 1 km et de 20 km, toujours avec une Mercedes-Knight, mais une 16/45 CV. Avec cette même voiture, il gagna la même année le GP de Belgique du RACB. Avant la Première Guerre Mondiale, de Caters fut encore victorieux à Ostende dans la course de 20 km, en catégorie Tourisme, avec une Mercedes 37/95 CV. Ensuite, il fallut attendre près de 10 ans pour voir Elskamp conduire une Mercedes 115 ch à la victoire, à l'occasion de la Coupe Flamand organisée à Oostmalle par l'Antwerp Motor Club. En 1925, le même pilote et la même voiture remportèrent la même course.

En 1928, l'organisation de la Journée des Records d'Oostmalle fut reprise par le RACB. La catégorie Tourisme vit la victoire de Von Wentzel-Mosau au volant d'une Mercedes type SS, tandis que le mondialement célèbre Rudolph Caracciola remporta la catégorie "Course" au volant d'une SSK.

En 1931, les 24 Heures de Francorchamps en sont à leur 8ème édition. Les trois éditions précédentes avaient été remportées par Alfa Romeo, et cette série italienne fut interrompue par Zehender et Djordjadzé qui pilotèrent une Mercedes SSK à une vitesse moyenne de 105,99 km/h.

Sur le même circuit, Rudolf Caracciola



1903: Marius Barbarou avec une Benz Parsifal 60 CV



1955 Liège-Rome-Liège: Gendebien / Stasse, 300 SL



1963 Liège-Sofia-Liège:
Böhringer / Kaiser, 230SL

1971, 24 h de Francorchamps :
Heyer/Schikentanz, AMG 300 SEL 6,8 l



1990, 480 km de Spa-Francorchamps:
Mercedes-Benz C 11 n° 1
Mauro Baldi / Jean-Louis Schlesler
devançant les futurs vainqueurs
Jochen Mass / Karl Wendlinger

gagna en 1935 le Grand Prix de Belgique au volant d'une Mercedes W25B, qui tourna à une moyenne de 157,37 km/h. A cette époque, le Grand Prix n'avait lieu que tous les deux ans. En 1937 donc, il fut gagné par les éternelles rivales des Flèches d'Argent: les Auto-Union. Mais en 1939, Mercedes l'emporta à nouveau avec la W154, pilotée par Hermann Lang. Ce dernier arracha la victoire sous une pluie torrentielle à 159,99 km/h de moyenne, après que son équipier Dick Seaman sortit de la piste à Blanchimont et se tua.

Il fallut ensuite attendre 1955 pour voir une Mercedes gagner à nouveau à Francorchamps. Cette année-là, le Champion du Monde Juan Manuel Fangio gagna au volant de sa W196, à une moyenne de 196,24 km/h. La même année, Olivier Gendebien et Pierre Stasse remportèrent le Liège-Rome-Liège à bord de la voiture personnelle de Gendebien, une Mercedes 300 SL. L'année d'après, Mairesse et Génin triomphèrent avec une voiture similaire. Paul Frère remporta la course de côte de La Roche au volant d'une 300 SL prêtée, et ce fut l'unique victoire que le célèbre pilote et journaliste offrit à Mercedes. A la fin de cette année-là, l'équipe d'usine Mercedes se retira officiellement de tout Grand Prix et de toute compétition d'Endurance suite au terrible accident survenu au Mans, lorsque la Mercedes SLR du Français Levegh fit plus de 80 victimes après avoir été catapultée dans la tribune principale.

Par la suite, Mercedes remporta encore ponctuellement quelques victoires dans divers rallyes du pays, grâce à des privés qui inscrivirent des voitures, principalement des 300 SL "Gullwing". Au début des années 60, l'équipe officielle de Mercedes reprit part à de grands rallyes. En 1962, Eugen Böhringer et son équipier Eger remportèrent la deuxième édition du Liège-Sofia-Liège, avec une berline Mercedes-Benz 220 SE. L'année suivante, il réédita l'exploit, avec cette fois Kaiser pour équipier et au volant d'une 230 SL Pagode, qui venait d'être présentée. Cette voiture prit d'ailleurs par cette année au Zoute Grand Prix.

En 1964, l'équipage Crévits/Gosselin gagna les 24 Heures de Francorchamps au volant d'une berline 300 SE, à une

moyenne de 164,83 km/h. Mercedes revint ensuite aux 24 Heures en 1970, avec une 300 SEL 6,3 l inscrite pour Jacky Ickx et Hans Herrmann, deux pilotes qui, l'année d'avant, avaient été rivaux aux 24 Heures du Mans et avaient livré le plus beau final de l'histoire de la course. Hélas, la voiture ne franchît pas le cap des qualifications. Elle était trop lourde et trop puissante pour les pneus Dunlop, qui ne résistèrent que quelques tours. L'année suivante, on revit toutefois une 6,8 l à Francorchamps, inscrite par la jeune entreprise de tuning AMG. Cette voiture, irrévérencieusement surnommée "Die Rote Sau" (la truie rouge), termina avec les honneurs à la seconde place du classement général (juste derrière une Ford Capri), et l'emporta dans sa propre catégorie.

Ensuite, pour un temps du moins, Mercedes ne prit plus officiellement part aux grandes compétitions. Mais les moteurs participèrent tout de même au Championnat du Monde de Sport-Prototype par l'intermédiaire de l'écurie suisse Sauber. En 1988 et 1989, une Sauber-Mercedes C9 pilotée par Baldi et Johansson remporta les 1000 km de Spa. En 1990, la marque participa à la course à nouveau sous son propre nom, et la C11 de Mass/Wendlinger l'emporta.

C'est aussi "par la bande" que Mercedes fit son retour en Grand Prix, en l'occurrence par le biais du fournisseur de moteurs Ilmor, qui développait à la demande du constructeur allemand des moteurs pour l'écurie Sauber, puis pour McLaren. En 1999, McLaren remporta le Grand Prix de Belgique avec une de ses MP4-14. Cinq ans plus tard, Kimi Räikkönen gagna à Spa au volant d'une McLaren MP4-19B, et réédita en 2005 avec une MP4-20. McLaren-Mercedes gagna encore deux fois à Francorchamps, en 2010 avec Lewis Hamilton, et en 2012 avec Jenson Button.

L'an dernier, une SLS pilotée par Schneider/Götz triompha aux 24 Heures de Francorchamps. Et cette année, le Grand Prix de Belgique fut l'une des rares manches du Championnat du Monde de F1 qui échappa à l'écurie Mercedes. battue par la Red Bull de Daniel Ricciardo.

Récupération TVA

Tarifs compétitifs

Facturation simple

Suivi budgétaire

One Card, Full Service

Sécurisé

Service client

Plus de 500 stations
service avec shop

Carburants Excellium

Offre réservée aux professionnels. Valable en
Belgique / Benelux / Europe selon votre choix
www.total-cartes.be



Vous ne viendrez plus chez nous par hasard

TOTAL

Bonhams London Brighton Run



Texte et photos :
Jacques Deneef

Mais qu'est-ce qui fait courir le monde au Bonhams London Brighton Run ?

Le London Brighton Run est la commémoration de l'abolition en Angleterre du Red Flag Act qui obligeait les véhicules à rouler à maximum 4 miles à l'heure, précédés d'un homme agitant un drapeau rouge. Cette obligation disparut en 1896.

Mais qu'est-ce qui fait que, chaque année, plus de 400 équipages de

véhicules d'avant 1905 se réunissent au petit matin du premier dimanche de novembre pour commémorer cet événement ?

J'ai participé plusieurs fois comme conducteur, passager ou spectateur. Il suffit d'y participer une fois pour comprendre.



100 Oldtimers exceptionnels
telle cette Mercedes 1910

D'abord, c'est la réunion d'une tribu. Beaucoup des participants, venus de nombreux pays, se connaissent et sont tout heureux de se retrouver.

Ensuite, c'est l'occasion de découvrir des véhicules récemment restaurés, de vrais oiseaux rares qui sont autant de découvertes. Les illustrations qui accompagnent cet article en sont des exemples.

■ Des sportifs

Les équipages du LBR et leur véhicule ancêtre ont notamment à affronter de fortes montées (dur-dur pour un monocylindre !) et des descentes effrayantes pour les maigres freins des engins.

Sans compter la pluie, généralement présente...

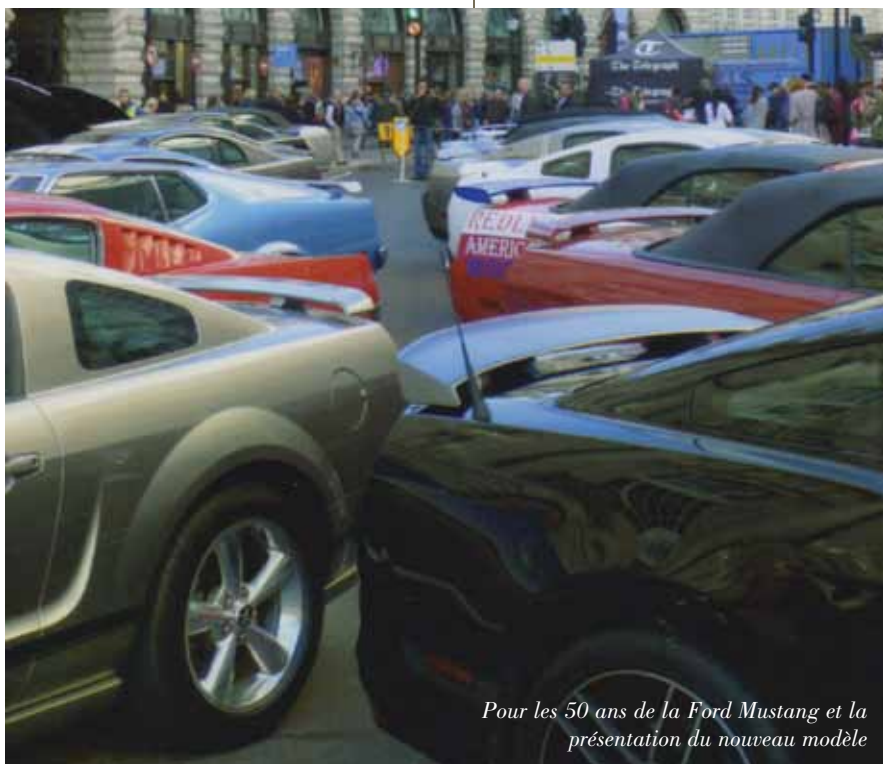
C'est aussi l'occasion de côtoyer des personnalités et experts de l'automobile ancienne.

■ L'atmosphère !

Le public anglais est le plus passionné du monde pour le patrimoine automobile et son enthousiasme est communicatif.

Ils sont des centaines à Hyde Park pour les départs à 7 heures du matin. Et des milliers le long de la route de Londres à Brighton.

Des dizaines de Clubs automobiles sont installés à des endroits propices pour voir passer les bolides d'antan,



Pour les 50 ans de la Ford Mustang et la présentation du nouveau modèle



*Monsieur et Madame Xavier De Coninck
(Decauville 1898)*



*Une Albion 1914,
dont on célèbre la participation
de l'usine à l'effort
de guerre en 1914-18*

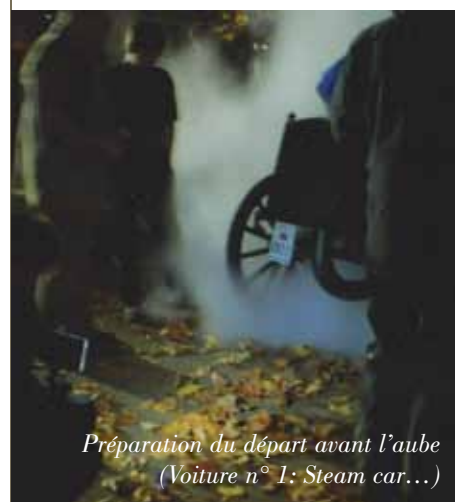
agiter la main ou des drapelets (britanniques bien sûr...). Et pour les mitrailler photographiquement.

■ Regent Street, Motor Show

La veille, en prologue au LBR, est organisé un Motor Show à Regent Street. Cette célèbre artère est noire de monde pour l'exposition (et pour les magasins qui sont ouverts).

Les organisateurs ont prévu un panorama comportant 100 ancêtres d'exception et des nouveautés de marques actuelles.

Cette année, la nouvelle Ford Mustang



*Préparation du départ avant l'aube
(Voiture n° 1: Steam car...)*



En route...

était mise en valeur par des Mustang célébrant leur cinquantenaire.

■ Bonhams London Brighton Run

Le Bonhams London Brighton Run vaut le déplacement, que ce soit comme participant, comme passager ou spectateur.

Vous pouvez aussi accompagner le Run jusqu'à Brighton en autobus qui vous ramène le soir à Londres, à temps pour prendre le dernier Eurostar.

Il faut par contre déconseiller de suivre avec votre propre voiture car les bouchons sont garantis (pas pour les autobus ni les participants qui peuvent rouler en site réservé).

Une idée pour le prochain LBR ?



Les départs des 400 véhicules par sections d'âge

« Geneviève » prête à partir (conduite par Quirina Louwman, fille du grand collectionneur hollandais, cette voiture fut la vedette d'un film éponyme des années cinquante qui contribua beaucoup à l'intérêt pour les véhicules oldtimers). Notez la coquetterie des phares allumés à l'acétylène.





*Départ de Bob et Cora Smith
(Honorary Chairman du Veteran
Car Club d'Angleterre et membre
du Comité Organisateur
du London Brighton Run)*



Club posté sur la route



*En 2013, l'auteur,
passager de Stephen Curry
(Président du Veteran
Car Club d'Angleterre)
sur Peugeot 1904*

Un grand moment d'histoire sur la route

Pilotée par Robert Panhard, la voiture de Hippolyte Panhard en 1898 était dans la course... Notez l'allumage du moteur par 2 brûleurs. Vous avez dit ancêtre ?



Robert Panhard, très concentré avant le départ





*Frans Pierreux,
un homme d'affaires au sommet de sa gloire.*

Texte: Paul E. Frère

Figures marquantes

Frans Pierreux

■ Plus d'un demi-siècle dans l'automobile

Les festivités les plus importantes concernant la chute du Mur de Berlin, il y a 25 ans, sont derrière nous. Et vous vous rappelez sûrement que la réunification des deux Allemagnes n'engendra pas qu'une révolution économique. Dans le domaine de l'automobile aussi, cette réunification eut des conséquences. Alors qu'on imaginait au début que les marques est-allemandes allaient connaître un certain essor grâce aux participations ou aux reprises par les marques ouest-allemandes, la réalité ne fut pas aussi pimpante. A Eisenach, on construit désormais des Opel et là où l'on construisait jadis des Trabant, c'est à présent Volkswagen qui fait la loi. Un homme connaissait mieux que quiconque l'industrie automobile est-allemande: Frans Pierreux. En 1992,

nous avons longuement parlé avec lui et heureusement, nous avons eu la bonne idée d'enregistrer l'entretien. Ces bandes magnétiques et les dix pages manuscrites de mémoires couvrant une période jusqu'à 1945, notes retrouvées il y a peu par le petit-fils Frédéric, forment le fil conducteur de ce portrait. Les témoignages de Victorine Ghysels, secrétaire de l'entreprise de Pierreux dès 1956, ainsi que ceux de différents concessionnaires comme Achille Olbrechts sont tout aussi précieux pour cet article.

La vie de Frans Pierreux se joua majoritairement entre Bruxelles et Hal. Ses grands-parents vivaient non loin de la gare du quartier 'De Hoek' à Huizingen. Lorsque le petit François naquit ici en 1907, son père, Jean-Baptiste Pierreux, devait encore servir quatre ans dans l'armée. Sa mère joignait les deux bouts

en travaillant dans une usine textile locale. Frans passa donc énormément de temps chez ses grands-parents maternels. Il était le premier petit-fils de la famille et fut choyé par ses oncles et tantes. Le grand-père travaillait jour et nuit. C'est lui qui contrôlait les moindres mouvements des locomotives à la gare de triage de Buizingen. La nuit, Frans observait avec sa grand-mère le travail de son grand-père, au moyen des signaux lumineux qu'il envoyait. Après un service éprouvant, il se contentait de quelques heures de sommeil et repartait travailler en tant qu'agriculteur, ce qui lui permettait de ramener les quelques légumes et patates indispensables pour nourrir sa famille. Avec ce que payaient à l'époque les Chemins de Fer Belges, il était impossible de faire vivre une famille. Son service militaire achevé, le père Jean-Baptiste allait lui-aussi travailler pour les Chemins de Fer, en tant que menuisier. La famille emménagea alors dans une petite maison de Buizingen. Mais cette petite vie tranquille fut vite bousculée lorsqu'éclata la Première Guerre Mondiale. Frans ne revit à nouveau plus son père pendant cinq ans. Durant cette période, il apprit à être heureux avec peu et à vivre selon les règles familiales établies par son strict grand-père. Frans débuta aussi sa scolarité, d'abord à la maternelle puis à l'école communale de Buizingen. Pour boucler les fins de mois, sa mère suivit l'exemple du grand-père et commença elle aussi à cultiver un lopin de terre pour récolter de quoi vivre. Pour le petit Frans, plus question de jouer. Après l'école, il partait aider au champ.

Après l'armistice, Jean-Baptiste Pierreux revint du front avec la ferme intention de tout faire pour nourrir ses enfants. Souvent il répétait qu'il voulait pour eux un autre avenir que celui d'ouvrier ou de simple soldat. Les problèmes de communication qu'il avait connus en tant que soldat flamand recevant des ordres d'officiers majoritairement francophones l'avaient profondément marqué.

■ Michelin

Commençons par les propres mots de Frans: "A cette époque, la communion solennelle signifiait pour la plupart des garçons la fin de la scolarité. Mais ma

mère m'a fait suivre l'exemple des enfants privilégiés et m'a inscrit en secondaire au Lycée d'Etat de Hal. Chaque jour je faisais l'aller-retour entre Buizingen et Hal à pied, soit 10 km. A 16 ans, j'avais de très bonnes notes. Mon père insistait pour que je continue à étudier mais lors d'une conversation entre quatre yeux, ma mère m'a fait comprendre que financièrement, ce serait très difficile. Sur les conseils du directeur de l'école, j'ai passé un examen d'entrée à l'agence d'assurance « Compagnie de Bruxelles », rue du Roi, à Bruxelles. Une semaine plus tard, je commençais au service comptabilité. Le soir, je suivais une formation de comptabilité à l'Ecole Industrielle de Hal. Un an plus tard, je me suis inscrit à une autre formation à la "Chambre Belge des Comptables", qui était installée à l'Institut Solvay du Parc Léopold, à Bruxelles. C'était une époque bien remplie. Après le travail, j'engloutissais quelques tartines en vitesse et je filais au cours du soir.

Quand je rentrais à la maison vers 21 heures, mes parents se préparaient déjà à aller dormir. Moi je restais éveillé pour travailler mes cours. Plus d'une fois ma mère est venue au milieu de la nuit me supplier de me reposer. Mais au final, ces efforts ont payé. J'ai offert à mon père l'un des plus beaux jours de sa vie quand il m'a accompagné pour la cérémonie de remise des diplômes. Imaginez vous: son fils, élevé dans une famille d'ouvriers, avait obtenu un diplôme au prestigieux Institut Solvay!

Entretemps, j'ai fait mon service mili-



Chez Michelin, Frans Pierreux fut responsable du soutien technique et commercial auprès des distributeurs de Flandre. A l'époque déjà, il jouissait d'une voiture de fonctions. Sur la photo figure aussi Jean-Paul, né en 1934.

Ceci est tout ce qu'il reste d'Allard dans les archives de la famille Pierreux. Seules quelques voitures furent importées chez nous.



Les camions Vulcan Motors marquèrent le vrai début des activités d'importateur de Frans Pierreux. Il est impossible de savoir combien de camions furent vendus, car la plupart arrivaient en pièces détachées.



taire. J'ai été incorporé à la 9ème de ligne au Petit Château. Heureusement j'avais une dérogation permanente qui me permettait de sortir le soir pour suivre mes cours de dernière année. Je n'avais pas oublié le bon conseil de mon père: ne reste jamais simple soldat, c'est comme ça que tu échapperas au sale boulot! J'ai vite eu la chance de suivre un cours en signalisation. Après un examen, je suis devenu sergent T.S. (Troupes de Transmission).

Après mon service, je suis retourné à la "Compagnie de Bruxelles", mais j'avais envie de faire avancer ma situation. Et

mon diplôme de l'Institut Solvay m'a ouvert bien des portes. En 1928, j'ai commencé comme comptable au bureau de change "Cahen, Cohen et Dekinder", rue Marnix à Bruxelles. La comptabilité là-bas était complètement désorganisée donc j'ai dû faire beaucoup d'heures supplémentaires pour y remettre de l'ordre. Heureusement, c'était un travail bien payé.

Le crash boursier de 1929 ne s'est fait sentir qu'en 1930. L'avenir était incertain car les revenus d'un bureau de change dépendent de la spéculation boursière.

Entretemps, j'étais tombé fou amoureux. Ma fiancée Jeanne Garcet et moi avons décidé de nous marier, mais pas avant que je puisse lui offrir plus de sécurité. En 1931, j'ai pris mon courage à deux mains et j'ai postulé chez Michelin Belgique. J'ai eu de la chance. Malgré les nombreux licenciements intervenus dans l'entreprise, mon diplôme m'a permis d'être engagé au service comptabilité. A cette époque, Michelin avait une excellente réputation tant d'un point de vue organisationnel qu'en ce qui concernait la discipline. Je me souviens encore comme si c'était hier des mots du directeur qui m'a recruté: "Vous serez peut-être un bon comptable, ou un bon magasinier, ou peut-être même un bon directeur, mais je ne peux rien vous promettre". Pourtant je croyais en mon avenir chez Michelin et en avril, Jeanne et moi nous sommes mariés. Chez Michelin aussi, je travaillais à la comptabilité. Le Chef de Service, qui se trouvait être un ancien ami d'études, m'a dit après quelques

La production BMW d'Eisenach fut relancée incroyablement vite, en 1945. Le modèle le plus populaire était la 321, qu'on voit ici en cabrio.



mois: “Écoute, Frans, je vais monter en grade. Que dirais-tu de prendre la direction de la comptabilité?”. Et c’est là que le grand chambardement de ma carrière s’est produit. Après un an passé dans ce service, un expert est venu de la Maison Mère à Clermont-Ferrand et il m’a dit: “Vous, à la comptabilité? Mais vous avez bien plus de talent que ça, vous pourriez gagner bien plus d’argent!”.

J’étais un garçon timide, pas le genre à jouer des coudes pour construire ma carrière. De plus, j’espérais acquérir le statut d’Expert après cinq ans d’expérience en comptabilité. “Vous savez quoi? Vous devez venir en France. Nous allons vous former à Clermont-Ferrand et à Lyon”. Et comme il voyait que j’hésitais parce que je n’avais pas envie de laisser Jeanne derrière moi, il contacta mon épouse à mon insu pour lui demander de me convaincre. Finalement je suis parti, et je ne l’ai jamais regretté. On travaillait si méthodiquement et avec tant de discipline que ça m’a changé pour toujours. Si j’ai fait quelque chose de ma vie, c’est principalement à l’expérience acquise chez Michelin que je le dois.

De retour en Belgique, on m’a donné un poste de responsable technique et commercial pour la Flandre. Mon rapport de stage était excellent et ne comportait qu’une seule remarque: “Il doit encore travailler à son allure, acquérir un véritable prestige”.

Ma nouvelle vie dans les hôtels et dans ma voiture de fonction allait vite régler ce problème. Les bénéfices que je présentais augmentaient constamment. J’ai vite gagné la sympathie et l’amitié des distributeurs. Jeanne et moi avons pu nous offrir une belle maison à Hal et en 1934, est né mon fils aîné Jean-Paul, qui allait jouer un rôle important dans ma société. Mon épouse a pu quitter son travail et se consacrer exclusivement à notre famille”.

Bref, la famille Pierreux vécut une belle existence malgré la disparition en 1938 de la mère de Frans, des suites d’une longue maladie.

En août 1939, le tonnerre frappa: un ordre de mobilisation tomba dans la boîte aux lettres. Le 1er septembre, alors que Frans développait rapidement ses activités professionnelles, il fut appelé sous

les drapeaux. En tant que sous-officier dans les troupes de génie, il planifiait de nombreuses missions. Le Commandant Albert Van Dijck – un artiste – trouvait fantastique le fait que Frans ait une telle maîtrise de l’aspect organisationnel, car ça lui laissait plus de temps libre pour peindre. Par ailleurs, l’homme était un

Pendant près de 10 ans, ceci fut le quartier général d’Austin en Belgique. En octobre 1945, Frans Pierreux acheta ce garage pour y installer le “Grand Garage du Luxembourg”.



porte-drapeau de l’animisme. C’était ça façon de réagir contre l’expressionisme qui dominait alors le monde de l’art en Flandre. Au départ, les cadres de l’armée étaient logés chez l’habitant. Frans avait droit à huit jours de permission par mois, un temps qu’il utilisait non seulement pour visiter sa famille, mais aussi pour entretenir les rapports avec les distributeurs de Flandre.

Lors de l’arrivée d’IFA, le “Grand Garage du Luxembourg” adopta la F-8 comme voiture de société.

Frans Pierreux signa un contrat avec BMW Eisenach en 1947. Les premières 340 furent construites en 1949. On voit ici une 340/3, convertie en corbillard par le personnel de Pierreux.



Au Salon de l'Auto de 1949, on remarque bien l'écriteau BMW, tout comme les 321 et 327 aux naseaux typiques, ainsi qu'une 340 à calandre triangulaire.

“Quand la guerre a éclaté le 10 mai, j'étais justement en permission et j'ai appris par la radio que nous devons rejoindre nos unités au plus vite. Après la défaite à la bataille du Canal Albert, les troupes se sont regroupées à Meise. Là, j'ai réussi via des employés de la Commune de Buizingen à faire savoir à Jeanne et à mon père où se trouvait notre campement. Finalement, nous avons dû nous replier jusqu'à l'Yser et après que

Les camps étaient surpeuplés. J'ai passé deux longs mois à dormir sur de la paille et à porter les mêmes vêtements. C'est incroyable comme on s'habitue vite à vivre en mangeant peu et sans la moindre forme d'hygiène. Comme il n'y avait plus de place dans notre camp pour recevoir de nouveaux prisonniers, notre commandant a mis la situation à profit pour convaincre le chef du camp de libérer les prisonniers qui avaient une famille. La mesure a été acceptée, mais seulement pour les Flamands, qui représentaient 75% de la population du camp. Comme mon nom était Pierreux et que j'habitais Hal, les Allemands ont douté que je sois Flamand. Mais j'ai finalement été libéré et le jour même, j'étais auprès de Jeanne et de ma famille.

Michelin était sous occupation. L'entreprise était dirigée par un “Hauptmann”. En tant qu'ancien prisonnier de guerre, il était hors de question que je travaille pour les Allemands. Alors j'ai commencé par acheter des pneus d'occasion, je trouvais des clients et j'organisais le montage via des garages que j'avais connus pendant mon temps chez Michelin. De leur côté, les propriétaires des garages me proposaient des voitures d'occasion et de fil en aiguille, c'est comme ça que la vente de voitures a commencé.”

■ Grand Garage du Luxembourg

Après la libération, Frans eut le choix de reprendre son poste chez Michelin et toutes les opportunités de promotions qui allaient avec, ou de rester indépendant. Le géant français du pneu quant à lui comptait sur une nouvelle collaboration. Jacques Ribière, le premier Directeur Général de Michelin dans notre pays, avoua un jour qu'il s'en fallut de peu pour que Frans Pierreux reprenne sa place. Mais durant la guerre, la famille Pierreux s'était agrandie. Le 9 septembre 1941, était né un second fils, Guy. Et c'est pourquoi Frans choisit de rester indépendant. Son rêve était d'assurer l'avenir de ses enfants avec sa propre entreprise.

Le 10 octobre 1945, il reprit un garage dans le très résidentiel Quartier Léopold d'Ixelles. Cette belle propriété était déjà utilisée comme garage depuis le début

Léopold III ait décidé de déposer les armes pour éviter un énorme massacre, nous sommes tombés aux mains de l'ennemi. Ils ont jeté tous nos effets personnels dans la rivière. Ce qui nous attendait ensuite était un voyage épuisant depuis Roeselare vers le camp de prisonniers d'Oudenaarde.



La famille Pierreux en vacances en 1953. La santé fragile du plus jeune fils Guy exigeait de passer du temps au bon air, en Suisse. Les compagnes de voyages sont des EMW 340 et EMW 327.

du siècle. A début, un certain Verbeeck y vendait des véhicules d'occasion. Puis après un an de vacance, on y établit le "Grand Garage du Quartier Léopold". Peu après la fin des hostilités de 14-18, c'est la "SA Automobiles Austin" qui s'y installa en 1921. Jusqu'en 1929, cette entreprise développa son réseau de distribution depuis la rue du Parnasse. Par la suite, l'ancien importateur installa en ces bâtiments le "Garage du Parnasse, automobiles & atelier", jusqu'à ce qu'il vende l'affaire à Frans Pierreux. Le bâtiment disposait d'assez d'espace pour la vente, les réparations et même pour une partie carrosserie avec un magasin, mais il avait besoin d'être rafraîchi.

La demande en automobiles était forte, alors que l'offre était limitée. Frans recherchait des voitures dans l'Allemagne occupée par les Alliés et choisissait surtout les modèles les plus chers. A chaque fois, il partait "à la chasse" accompagné de quelques membres de son personnel, et chacun revenait en Belgique au volant d'une voiture. Et quand le convoi arrivait rue du Parnasse, les candidats faisaient littéralement la file pour mettre la main sur une de ces belles voitures de luxe allemandes. C'était une affaire qui marchait très bien et en novembre 1945, Frans avait déjà sous ses ordres huit ouvriers et deux employés. Dès le début, Frans avait nourri le rêve secret d'être importateur. En 1946, il apprit par une de ses relations que la marque britannique Vulcan Motors étudiait la possibilité d'exporter des camions vers la Belgique. Se mettre en contact avec Londres ne fut pas facile mais grâce à une connexion politique, Frans put

faire parvenir à Vulcan une Commande Gouvernementale. Il franchit alors la Manche à bord d'un avion militaire. Après une rapide visite de Londres, il se précipita à Maidstone, où se trouvaient les quartiers généraux du constructeur de bus et de camions Tilling-Stevens, qui avait repris Vulcan Motors en 1937. Dès de sa première visite à Vulcan Motors, il signa déjà un contrat d'importation exclusive pour la Belgique. Mais les livraisons ne purent commencer que six mois plus tard. Fruit du hasard ou pas, toujours est-il que via un contact avec un Commandant de la Royal Navy, l'entrepreneur Pierreux eut la chance d'acheter 65 camions Vulcan d'occasion à la Force d'Occupation britannique stationnée en Allemagne. Pour faciliter ses déplacements en territoire occupé, il régla avec un officier britannique l'obtention d'un passeport d'officier de la Navy.

Les nouveaux camions étaient livrés en pièces détachées, ce qui permettait de diminuer les frais de transport et de douane. Le remontage était réalisé au Grand Garage du Luxembourg par quelques techniciens spécialisés. Ce fut une première expérience avec l'assemblage, pas la dernière...

Au début des années 80, Frans Pierreux monta à bord d'un avion à Francfort et fut interpellé par un Américain inconnu: "Vous êtes Mister Pierreux." Ce à quoi Frans répondit en lui demandant d'où il le connaissait. "L'Amérique n'oublie jamais, Mr. Pierreux. Ce que vous avez fait pour Israël, l'Amérique s'en souviendra toujours. Quand vous viendrez à New York, vous serez acclamé!". L'homme

Aux premiers Salons où elle était présente, l'IFA F-8 était toujours annoncée comme une DKW. En 1951, cela allait conduire à de sérieux différends avec les constructeurs d'Allemagne de l'Ouest.



Le "Grand Garage du Luxembourg" n'était pas seulement importateur de voitures personnelles IFA, mais aussi de camions Horch et Phänomen, comme ce Granit 27.



Frans Pierreux et son EMW 327 personnelle. Cette pièce maîtresse trôna longtemps dans le showroom d'Huizingen et est aujourd'hui encore propriété de la famille.

En RDA, l'IFA F-8 ne fut guère un succès commercial. Le gouvernement ordonna donc la mise en chantier d'une remplaçante. Ce fut l'AWZ type P70 Zwickau, ici en version break.



faisait allusion à un petit coup de pouce que Frans avait donné à l'Etat naissant d'Israël par l'intermédiaire de quelques relations. Israël avait reçu des USA un cargo plein de pneus de voitures mais ne savait rien en faire, puisqu'il y avait alors encore très peu de voitures dans ce pays où le moyen de transport par excellence était la charrette tirée par un âne. Pierreux avait alors repris la cargaison et l'avait payée en fournissant quelques camions Vulcan 6 tonnes tout neufs. Puis il n'eut ensuite aucun mal à écouler le stock de pneus à travers l'ancien réseau de distributeurs Michelin. Un petit geste qui n'avait manifestement pas été oublié, ni en Israël, ni aux USA. Mieux encore: alors que Frans Pierreux faisait affaire depuis longtemps déjà avec ce qu'on appelait le Bloc de l'Est, et ce en pleine

Rootes, qui avait absorbé Tilling-Stevens en 1950, décida de construire encore quelques camions sous les marques Commer et Karrier. Les derniers autobus et camions à porter le nom Vulcan furent assemblés en 1953.

A l'époque des premiers contacts avec Vulcan, un accord avait aussi été conclu avec Allard. Sidney Herbert Allard avait fondé en 1946 l'Allard Motor Company Ltd à Clapham, à côté de Londres. Il y construisait trois modèles. La J1 était destinée à la compétition, la K1 était une deux places et la L, une quatre places. Tous les modèles étaient entraînés par un V8 Cadillac relativement puissant. Selon les chiffres de la Comaube, Pierreux livra une Allard en 1946, et quatre l'année suivante. L'année suivante encore, on ne releva plus de trace d'Allard dans les statistiques. Signalons tout de même que Sidney Allard réalisa quelques remarquables prestations sportives. Ainsi est-il encore à ce jour le seul pilote à avoir terminé les 24 Heures du Mans à la troisième place du classement général, et ce à sa première participation, et dans une voiture qui portait son nom. Par ailleurs en 1952, soit deux ans plus tard, il reporta la victoire lors d'une édition du Rallye de Monte Carlo marquée par des températures polaires. Sidney Allard produisit des voitures jusqu'en 1957.

■ De BMW à EMW

On l'oublie souvent, mais toutes les voitures BMW de l'entre-deux-guerres, y compris la célèbre 328, furent construites à Eisenach. A Munich, on ne construisait que des motos et des moteurs d'avion. C'est d'ailleurs en tant que constructeur de moteurs d'avion que BMW débuta ses activités, avant de se lancer avec un certain succès dans le développement de motos au cours des années 20. Pour éviter de s'engager dans les énormes investissements qu'impliquaient le développement d'une voiture et la construction d'un hall d'assemblage, BMW reprit à "Gothaer Waggonfabrik AG" l'entreprise automobile "Dixi". A cette époque, Dixi produisait une petite voiture qui était en fait une Austin Seven construite sous licence. La "Fahrzeugfabrik Eisenach" devint officiellement le deuxième site de production de BMW le 1er octobre 1928. On y construisait la Dixi 3/15 DA-1,



Avec l'arrivée prochaine d'IFA en tête, Frans Pierreux décida de créer une nouvelle société ainsi qu'un second showroom. Les "Ets. Pierreux" furent installés Avenue Livingstone à Bruxelles.

Guerre Froide, il ne fut jamais l'objet de soupçons déplacés.

Frans resta fidèle à Vulcan jusqu'à la disparition de la marque. Le groupe

les lettres DA étant pour Deutsche Ausführung. Un an plus tard, on abandonna le nom Dixi. Les 3/15 DA-2, légèrement différentes, étaient baptisées BMW. En 1933, la première Série 3 fut présentée. Il s'agissait de la première BMW 6 cylindres, et aussi la première à afficher la désormais célèbre calandre à naseaux. Mais ce fut surtout la 326, présentée au printemps 1936, qui jeta les bases de la gamme sportive qui allait amener la 328. Il s'agissait d'une 6 cylindres de 2.0 litres de cylindrée. Le moteur allait rester en service jusque dans les années 50 dans différentes variantes, y compris chez les britanniques de Bristol, dont nous reparlerons plus loin.

Nous ne pourrions dire avec certitude qui fut le premier représentant de BMW dans notre pays. En 1938, BMW était représenté au Salon de Bruxelles par les "Établissements O. Grégoire", établis rue de Livourne à Bruxelles. Un an plus tard, le nom avait été changé en "Compagnie Internationale d'Automobiles", qui distribuait aussi la marque Panhard.

Frans Pierreux quant à lui entra en contact avec BMW complètement par hasard. "Début 1947, j'ai rencontré quelqu'un qui m'a informé que les Russes cherchaient quelqu'un qui voudrait importer une centaine de BMW, et il m'a demandé si j'étais intéressé."

Il s'avéra qu'avec l'aide de l'entreprise russe "AWTOWELO", une organisation qui avait pour mission de palier aux pénuries de pièces détachées, la production de BMW à Eisenach avait pu être relancée. Le but était de préférence d'exporter ces voitures pour faire rentrer des devises. L'heure était maintenant à la recherche de clients. "Bien sûr j'ai répondu oui, et nous sommes directement partis pour l'Ambassade. Nous y avons rempli toute la paperasse d'usage me permettant de me rendre rapidement à Berlin-Est, où une rencontre avec les Russes a été organisée.

La délégation était assez perplexe de me rencontrer moi, un simple entrepreneur. Ils n'avaient en fait le droit de traiter qu'avec le Gouvernement Belge. Alors je les ai rassurés. Via un contact de la représentation de "l'Office de

Récupération de l'Énergie", nous avons pu conclure un marché. Ces derniers ont accepté d'établir la facture de la transaction, moyennant une commission de 2%. Le contrat avec BMW Eisenach a duré longtemps, même après le passage aux moteurs 2 temps. Nous vendions des modèles de la Série 3 équipés de



moteurs 6 cylindres 2 litres. Les 321 et 340 étaient celles qui avaient le plus de succès. L'exclusive BMW 327 Cabrio a aussi été construite plus tard sous le nom EMW 327 Coupé. En Belgique, nous avons vendu les derniers exemplaires en 1956."

Pour rembourser une partie des dommages de guerre, les licences de BMW furent mises en vente à l'Ouest après la Seconde Guerre Mondiale. Les acquéreurs furent les anglais de Bristol, et la Maison Mère "Bayerische Motoren Werke AG" de Munich. Initialement, les Alliés avaient interdit aux Allemands de construire des voitures. Ce ne fut donc qu'en 1948 que la production de motos put reprendre, tandis que les premières voitures se firent attendre jusqu'en 1951.

Pendant ce temps, la production tournait à plein régime à Eisenach mais lorsque se fit sentir le manque de pièces qui venaient jusque-là d'Allemagne de l'Ouest, on chercha des solutions dans la partie Est contrôlée par la Russie. La qualité des pièces était rarement comparable à celles des pièces d'origine. Cette problématique conjuguée au fait qu'à Munich, on travaillait d'arrache-pied au développement d'une nouvelle voiture poussa les Bavarois à faire en sorte d'interdire aux Est-Allemands l'utilisa-

En 1955, Frans Pierreux se lança dans l'assemblage à grande échelle. Pour cela, il avait acheté et profondément remanié l'ancienne usine Miesse. On voit ici le démarrage de l'assemblage de l'IFA-F9 à Huizingen, à l'automne 1955.





L'usine de Huizingen devint le nouveau Quartier Général. Il y avait là une vaste salle d'exposition où trônait toute la gamme IFA. On remarque une F-8, une F9-Cabrio, un utilitaire léger Famo V901/2 et, dans un coin, un camion Horch.

tion du nom BMW. DKW connaissait un problème similaire, et Frans Pierreux se fit médiateur pour chercher une solution. Dès 1951, les BMW d'Eisenach furent donc rebaptisées EMW, tandis que les DKW fabriquées à Zwickau devinrent des IFA.

La BMW de Munich présenta alors son nouveau modèle, la 501. Son architecture était en effet complètement nouvelle, mais la base du moteur était toujours celle du 6 cylindres de l'entre-deux-guerres utilisé par la 326. La puissance de 65 ch était obtenue par l'adoption d'un carburateur double corps à courant descendant. Avec cette mécanique 2 litres, la 501 pouvait atteindre 140 km/h en pointe. La voiture était plutôt chère, puisqu'elle coûtait 240.000 FB. Et il fallut attendre 1953 pour que la production atteigne enfin sa bonne vitesse de croisière.

Les responsables de BMW Munich proposèrent à Frans Pierreux un contrat

d'importation, à la condition toutefois qu'il arrête l'importation de voitures est-allemandes. Mais les bonnes relations qu'il entretenait avec les gens d'Eisenach, le respect mutuel et la confiance qui s'étaient installés au cours des années comptaient beaucoup pour lui. Il a donc résolument fermé la porte à la délégation munichoise. Ce fut par conséquent le "Garage du Rond-Point Av. Louise S.A.", installé rue de l'Abbaye à Bruxelles, qui devint en 1954 le distributeur principal de BMW en Belgique et vendit 33 exemplaires de 501 la première année.

■ IFA

C'est en raison de ses bonnes relations avec BMW (ou plutôt EMW) que les Est-Allemands proposèrent à Frans Pierreux d'importer aussi les autres marques de RDA. Et c'est pour répondre à cette offre alléchante que Frans créa une nouvelle entreprise, les "Ets. Pierreux".

L'offre grandit. Le groupe IFA ne comptait plus désormais uniquement l'ancienne production DKW de Zwickau, mais aussi les utilitaires et camions Horch, Phänomen, Famo et Robur. Plus tard allaient encore s'ajouter Trabant, Wartburg et Barkas.

En 1954, la Belgique vota une loi limitant l'importation de voitures complètes. Le but était de favoriser l'assemblage local et donc de créer de l'emploi. C'était aussi une façon de mieux répondre aux attentes des clients. En effet, un client belge avait d'autres exigences qu'un conducteur est-allemand. Mais pour mettre tout cela en place, il fallait de

Après le conflit entre Eisenach et Munich à propos de l'utilisation du nom BMW, il fut convenu en 1951 de rebaptiser les productions d'Eisenach en "EMW". Au Salon de Bruxelles de 1952, BMW brillait par son absence tandis qu'EMW brillait tout court.



l'espace et des moyens. Qui aurait pu imaginer qu'un jour, Frans achèterait en 1954 les installations de "La Société des Usines Bollinckx", lui qui, enfant, avait joué à la balle contre les murs de cette entreprise? La maison de ses parents était en effet à un jet de pierre de là. Bollinckx fabriquait à cette époque des machines à vapeur, des moteurs à gaz, des compresseurs et des outils à air comprimé. En 1929, l'entreprise fusionna avec le constructeur automobile Miesse. La nouvelle société avait de grands projets. Elle rêvait d'une production de 100 châssis de camions par mois. Mais cela resta un rêve, d'autant que la crise économique des années 30 n'aida guère. En 1938, Jules et Edmond Miesse décidèrent de fermer cette usine de quelques 40.000 m², et de déménager à nouveau la production rue des Goujons, à Bruxelles. Durant la Seconde Guerre Mondiale, les bâtiments furent sévèrement endommagés par les bombardements. Frans avait imaginé un plan pour reconstruire cette usine, et y installer une ligne d'assemblage.

Frédéric Pierreux, le petit-fils de Frans, était scolarisé dans un établissement situé juste à côté de chez ses grands-parents. Bien sûr il y prenait tous ses repas de midi, et se souvient très bien de cette histoire. "Mon grand-père avait ce projet en tête depuis longtemps déjà. L'un de ses amis était le fils de la famille Krauch, propriétaire de l'entreprise d'équarrissage de Denderleeuw. Un jour, mon grand-père a parlé au père Krauch de son plan. Krauch a alors demandé à mon grand-père combien il lui fallait pour réaliser son projet, et mon grand-père lui a donné le chiffre qu'il avait souvent calculé et recalculé. Sans sourciller, Krauch lui a demandé de le suivre. Dans son bureau, il a ouvert un tiroir et en a sorti une pile de billets. "Voilà ton argent, tu rembourses quand tu pourras." Et quand mon grand-père a voulu mettre tout ça sur papier, Krauch a refusé. Il avait entière confiance en mon grand-père, qui a de fait remboursé sa dette en à peine un an."

En 1955, la ligne de montage fut testée. On y assembla une première série de voitures IFA F9. Le vrai grand démar-

rage des activités eut lieu en 1956, avec l'arrivée de la Wartburg 311.

La voiture personnelle de Frans Pierreux était une magnifique EMW 327 Cabrio. Mais comme l'histoire EMW appartenait désormais au passé, il se mit à la recherche d'une nouvelle auto. Il avait eu l'œil attiré par une Horch présentée en 1956 à Leipzig. Cette limousine assemblée à Zwickau était presque exclusivement réservée au haut-fonctionnaires de RDA. Il fallait au-moins 2.500 heures de travail pour s'en offrir une. Le moteur



était un 6 cylindres de 2,4 litres. Mais cet engin de luxe ne fut en fait jamais commercialisé sous le nom Horch. Son nom de baptême était Sachsenring P240 et elle était si chère qu'entre 1956 et 1959, on n'en construisit que 1.500 exemplaires. Elle fut alors remplacée par la bien moins coûteuse Volga. L'exemplaire de Frans Pierreux avait été commandé auprès de l'entreprise d'import-export "Transportmaschinen Export-Import" et fut livrée à l'occasion de la Foire Commerciale de Leipzig de 1957.

Frans Pierreux affichait de tels résultats commerciaux qu'en tant qu'importateur, il n'avait plus à être le demandeur: c'étaient les constructeurs qui le courtaient. Mais ce n'était pas toujours un chemin de roses. Vous en saurez plus sur les aventures concernant Wartburg, Trabant, Datsun, Moretti, Zastava, Ebro et Seat, entre-autres, dans le prochain numéro d'Historicar.

En 1957, Frans Pierreux chercha une nouvelle voiture charismatique pour son usage personnel. La limousine Horch présentée en 1956 fut tout spécialement importée. Le modèle de production par contre portait le nom "Sachsenring P 240".

Ferrari 312 GP France 1968, 310km/h,
2.998cc, 410cv



L'exposition Eddy MERCKX-Jacky ICKX

Le talent hors normes d'Eddy Merckx, personne ne l'a eu, ni avant, ni après lui. Avec ses 525 victoires, il est considéré comme le cycliste le plus doué de tous les temps. Quant à la carrière de Jacky Ickx, elle est l'une des plus riches et des plus longues de l'histoire du sport automobile. Lui aussi a réuni un palmarès d'une diversité inégalée.

Le casque de Jarama 1970



Nos plus grands héros sportifs fêtent ensemble leur 70ème anniversaire et leur longue amitié avec l'exposition sportive la plus originale jamais montée en Belgique. Les visiteurs pourront revivre l'histoire de leurs heures de gloire au travers d'une mise en scène exceptionnelle et une surprenante scénographie.

Des voitures de courses authentiques avec lesquelles Jacky, monsieur Le Mans, devint une légende, les vélos originaux sur lesquels Eddy, le cannibale, remporta ses plus belles victoires, des pièces uniques et précieusement conservées de leurs collections personnelles et encore jamais exposées, des souvenirs et des pièces maîtresses issus de collections nationales et internationales, des photos jamais présentées auparavant, des reportages radiophoniques et télévisés retravaillés en nouveaux montages filmés et audio – sont présentés dans cette exposition interactive au Trade Mart (à côté de l'Atomium) à Bruxelles.

Ickx et Merckx, deux belles personnes, deux icônes. Tous deux détenteurs d'un impressionnant palmarès, et parés de multiples titres honorifi-

ques. Tous deux ont brillé dans des catégories très diverses au sein de leur sport.

Leurs noms sont indissociablement liés au sport de haut niveau, mais aussi à la Belgique. Fièrement, ils ont défendu les couleurs noir jaune rouge aux quatre coins de la planète.

Deux hommes de la même génération et de la même région. Deux camarades bruxellois qui se respectent et se font confiance depuis cinquante ans déjà.

■ Jacky Ickx

Sans vouloir porter préjudice aux mérites du plus grand champion cycliste de tous les temps, nous nous consacrerons seulement à la section dédiée à Jacky Ickx. Ce magazine s'appelle en fin de compte *Historicar* et non pas *Historibike*.

Jacky Ickx est sans conteste bien plus qu'un pilote automobile. En près de quarante ans de courses, il s'est taillé un palmarès qui reste inégalé, sautant d'une discipline à l'autre avec une facilité déconcertante et toujours avec succès. Il a survécu miraculeusement

à une époque où la mort se cachait derrière chaque virage.

Jacky Ickx s'est construit l'une des plus longues carrières de l'histoire du sport moteurs au rythme d'un tableau de chasse impressionnant: deux fois vice-Champion du Monde de Formule 1, vainqueur de huit Grands Prix officiels, six fois vainqueur des 24 Heures du Mans, deux fois Champion du Monde d'endurance, vainqueur final du Paris-Dakar et du championnat américain Can-Am.

'The Ring Meister', 'Monsieur Le Mans': ces deux surnoms resteront à jamais associés à Jacky Ickx qui, à l'âge de 70 ans, embrasse toujours l'essence de la vie comme nul autre. Ce gentleman devenu une légende vivante n'a jamais couru ni pour l'honneur ni pour la gloire, mais toujours contre lui-même.

■ Pièces uniques

Jamais encore de si prestigieuses voitures ont été exposées plus de quelques jours ou semaines. C'est pour rendre hommage à Jacky Ickx que ces voitures de grande valeur ont été prêtées pour une si longue période. Valeur d'assurance : 27 millions d'Euros.

Des casques emblématiques précieusement conservés, des combinaisons de course, des trophées, des photos, etc... issus des collections personnelles de Jacky Ickx. Des souvenirs et des pièces maîtresses de collections nationales et internationales, des photos exclusives, des films et des montages sonores surprenants font revivre sa carrière.

■ Chambres

Autour de l'espace central où le visiteur peut admirer, jusque dans les moindres détails, sur une longueur de 140 m les carrières de Merckx et de Ickx, Kannibaal et Pièce Montée ont développé une série de chambres. Pour Merckx, il s'agit d'un café des supporters, une salle de presse ou un espace consacré au record du contre la montre. ...

Jacky Ickx a survécu comme par miracle à la période la plus noire de l'histoire du sport automobile. Chaque année, il enterre des coureurs de sa généra-

tion, un collègue, un ami. John Taylor, Bob Anderson, Jim Clark, Ludovico Scarfiotti, Jo Schlesser, Lucien Bianchi, John Wolfe, Gerhard Mitter, Piers Courage, Bruce McLaren, Jochen Rindt, Pedro Rodriguez, Joseph Siffert, Joachim Bonnier, François Cevert, Roger Williamson, Helmuth Koinigg, Silvio Moser, Peter Revson, Mark Donohue : une liste aussi dramatique qu'interminable. Parmi ceux qui viendront s'y ajouter plus tard, il faut encore citer Stefan Bellof, Thierry Sabine et Christian Tinin.

La mort est alors omniprésente; si Ickx lui-même l'a vue de près à plusieurs reprises, il y a toujours échappé de justesse : en 1963 à La Roche-en-Ardenne, en 1969 sur le chemin du retour après sa première grande victoire aux 24 Heures du Mans, sur le circuit espagnol de Jarama en 1970, sur celui de Kyalami, en Afrique du Sud, en 1973, sur le circuit américain de Watkins Glen en 1976 et en Égypte en 1991. «Lorsque je fermais la porte de la maison avant un week-end de course, je me demandais parfois si j'aurais l'occasion de la rouvrir le dimanche soir. Plus tard, j'ai réalisé que je devais beaucoup à mon ange gardien, qui a veillé sur moi pendant trente ans. »

La pièce centrale de cette chambre dédiée aux victimes de ce sport cruel est le casque brûlé qu'il portait à Jarama.

■ Touche-à-tout de talent

« Jacky n'est bon en rien ». Cette phrase, il l'a souvent entendue à l'école. Mais il allait bientôt prouver le con-



Jacky Ickx assis sur la Porsche 956 24h Le Mans 1982 (Collection Porsche Museum Stuttgart)

Ford GT40 24h Le Mans 1969, 338km/h, 4.942cc, 440cv (Collection Guy De Baer)





La Porsche 959 du Dakar 1986 et
la BMW 3.0 CSL des 9h Kyalami 1973

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Trade Mart
Square de l'Atomium 1, Bruxelles
06.12.2014 > 21.06.2015
www.merckx-ickx.be

Prix d'entrée :

Week-end & jours fériés /
Jours de semaine

Adultes: € 15,00 / € 13,00

65+: € 12,00 / € 10,00

Jeunes jusqu'à 16 ans:

€ 9,00 / € 8,00

Étudiants: € 12,00 / € 10,00

Pack familial: € 42,00 / € 36,00

Tarif spéciaux

pour groupes min. 15 pers

Ouvert de 10 à 18 heures

Fermé le mercredi, sauf pendant
les congés scolaires.

Également ouvert les jours fériés.

Les pièces maîtresses de
l'exposition ainsi que les points
forts des carrières de Merckx
et de Ickx sont réunis dans
deux catalogues de 128 pages
(130 x 185 mm) qui sont proposés
à € 15 la pièce.

traire. Et de quelle façon ! Aucun défi n'enrayait Jacky Ickx. C'est ce qui, dans les années 1960, 1970 et 1980, fera de lui l'un des pilotes les plus polyvalents de la planète. Un touche-à-tout de talent. Sans difficulté apparente et souvent avec le plus grand succès, il est passé d'un volant ou d'une catégorie à l'autre. En deux roues, du trial à la vitesse pure. Sur quatre roues, de la Formule 3 à la Formule 2 puis à la Formule 1. À peu près à la même époque, il s'est aussi distingué en courses de côte, en rallye-raid et en championnats d'endurance.

Jacky Ickx, cet artiste du volant, a eu la chance de ne jamais devoir se spécialiser et de bénéficier de calendriers sportifs qui autorisaient cet éclectisme d'une autre époque.

Il lui est arrivé de courir 48 week-ends par an. « Quand je repense à ces années frénétiques, je me demande souvent : était-ce bien moi ? Je n'ai pas encore vraiment réalisé que l'homme que je suis aujourd'hui est le même que celui qui a disputé ces courses insensées. »

■ Pitstop

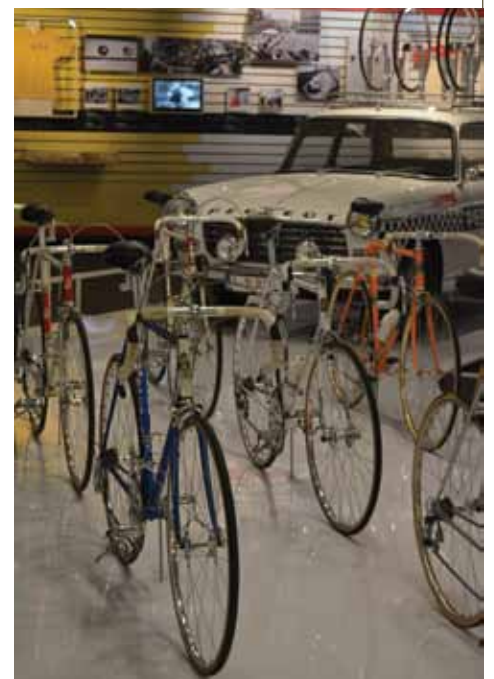
Merci à l'équipe. L'odeur de caoutchouc brûlé et des vapeurs de carburant fait partie du charme des sports mécaniques. Mais cela ne s'arrête pas là. C'est un univers bien huilé, où tout tourne autour de la vitesse, de la technique et de la perfection. Où tactique, maîtrise et intuition peuvent faire la différence, et où la confiance est vitale, tant la moindre erreur peut s'avérer fatale. Sans un respect mutuel entre patrons d'équipe, ingénieurs, mécaniciens, équipiers et autres collègues, rien n'est possible pour le héros du cockpit. Tous visent un seul et même but: la victoire. Mais dans cette discipline, sur la route du succès, l'homme et la machine restent toujours interdépendants. Sans l'audace et le talent, un sportif comme Jacky Ickx n'aurait jamais pu se surpasser à ce point. Pour être le meilleur, il a toujours eu besoin d'une monture fiable : il le sait bien, lui qui a couru à bord de 89 voitures différentes. Il sait aussi, mieux que personne, que le sport automobile est et reste un travail d'équipe.

■ Race

Seule compte la victoire. Sur les genoux de son père Jacques, au volant d'une Triumph d'après-guerre : c'est ainsi que Jacky Ickx a appris à conduire. Ce fut le début d'une aventure automobile longue et riche, qui a commencé « pour le plaisir ». Sa motivation, c'était non pas l'argent mais le désir d'être le meilleur. Car, en sport automobile, seule la victoire compte. Quels que soient les risques que cela implique. Ickx a lui aussi mis sa vie en jeu, dans l'insouciance voire l'inconscience de la jeunesse.

Tout individu peut être gagné par le virus de la vitesse mais, ce qui fait un champion, ce sont l'adresse et la virtuosité. Chez Jacky Ickx, le goût de la victoire s'est en outre mué en addiction. C'est ce cocktail qui lui a valu le palmarès que l'on sait, avec deux titres de vice-champion du monde en Formule 1, le summum du sport automobile, et six victoires aux prestigieuses 24 Heures du Mans.

Après son dernier succès, il est élu Sportif de l'année dans son propre pays. Plus tard, il sera proclamé pilote du siècle en endurance, citoyen d'honneur de la ville du Mans, officier de l'ordre de Saint-Charles et grand officier de l'ordre de Léopold.



Une voiture suiveuse Peugeot 404 de 1967
(Collection Garage Vandecasteele) ainsi
qu'une série de vélos qui ont servi à la carrière
d'Eddy Merckx : Supéria, Peugeot, Faema,
Molteni, etc.



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

Héritage Belge



Texte: Leo Van Hoorick
Photos: Danny Goetghebeur,
Leo Van Hoorick

Excelsior Albert I^{er}, carrosserie Snutsel 1927



Lors de l'ouverture, plutôt cette année, de l'exposition permanente Belgium@Autoworld dans notre musée automobile national, trônait sur un plateau tournant une automobile d'une beauté à couper le souffle: une Excelsior à carrosserie convertible signée d'une jadis célèbre Maison bruxelloise: Snutsel. La voiture rentrait alors à peine d'un séjour de plusieurs années au Portugal où elle avait été restaurée, et fêtait ce jour-là sa renaissance. Nous avons fait connaissance avec son propriétaire, Raoul Thybaut et avons immédiatement organisé une rencontre pour faire aussi plus ample connaissance avec cette fabuleuse automobile.

■ Le sommet absolu

Certes, Minerva est le nom le plus illustre de l'Histoire automobile belge. Mais si on nous demande quelle est la plus belle de nos marques, nous répondons sans hésiter Excelsior. Ce constructeur de Zaventem construisit jusqu'à la fin des années 20 des voitures qui pouvaient,

tant par leur technique que par leur raffinement, rivaliser avec ce qu'il se faisait de mieux à l'époque. Nous pensons à Isotta Fraschini, Bentley et Hispano Suiza, pour ne citer que quelques noms.

Excelsior était l'enfant de l'ingénieur Arthur de Coninck, un homme qui fit parler de lui pour la première fois en 1903, lors de la fondation à Bruxelles de la "Compagnie Nationale Excelsior". Excelsior, dont le nom ne demande pas vraiment d'explication de texte, visait véritablement l'excellence, une qualité hors du commun pour les produits en gestation. Toute sa vie, De Coninck fut un perfectionniste qui en voulait toujours plus.

Les premières voitures, encore équipées de moteurs français Aster, furent livrées en 1904. Les affaires tournèrent bien et début 1907, De Coninck fonda avec Lucien Chaussette la "A. De Coninck & Cie". Peu après, les premières voitures entièrement conçues et fabriquées par l'entreprise commencèrent à quit-

ter l'usine. La "S.A. des Automobiles Excelsior" fut fondée en 1910 et reprit les activités de la "A. De Coninck & Cie". La même année furent également repris les bâtiments et les machines de l'entreprise "Usines de Saventhem", qui venaient de fusionner avec Belgica et était alors en redressement judiciaire.

Cella année-là, Excelsior fit sensation en lançant un modèle 6 cylindres. Bien des constructeurs avaient certes déjà expérimenté de tels moteurs, mais la plupart se contentaient d'ajouter deux cylindres à des blocs 4 cylindres existants, sans vraiment se soucier de l'alignement, de l'ajustement ou de contrôler les vibrations. Rien de cela chez Excelsior et très vite, le moteur de Zaventem fut réputé comme l'un des meilleurs de son temps.

L'une des caractéristiques remarquables d'Excelsior était la lubrification. Chaque pièce soumise à des frictions était dotée de son petit réservoir d'huile dans lequel trempait une mèche qui maintenait les pièces bien lubrifiées. Ce système remplaça les solutions classiques de graissage. Dans le moteur lui-même, le moteur suivait un circuit fermé grâce à une pompe à engrenages.

La Famille Royale de Belgique possédait plusieurs Excelsior, et le Roi Albert en utilisa une durant toute la Première Guerre Mondiale.

■ Adex: le meilleur de la technique

De Coninck développa des roues amovibles selon un système qu'il avait inventé. Ce système fut baptisé "Adex", un nom imaginé en utilisant les initiales d'Arthur De Coninck (A et D) et les deux premières lettres d'Excelsior. Ce nom allait ensuite être utilisé pour d'autres développements, comme le système de freinage sur les quatre roues Adex, introduit en 1929. Il fonctionnait en diagonale et assurait une puissance de freinage égale sur chaque roue, sans influence des mouvements des suspensions ou de l'angle de braquage des roues avant. Une autre innovation fut le montage d'un stabilisateur Adex sur le pont arrière. Excelsior utilisait des amortisseurs cantilevers à l'arrière parce qu'ils aidaient à réduire les masses non-

suspendues. Mais ces amortisseurs ne suffisaient pas à eux seuls à maintenir parfaitement la voie du pont postérieur, ce qui nuisait évidemment à la tenue de route. Et le problème fut réglé par l'adoption d'un stabilisateur, un système de tiges qui maintenait sans faillir la voie de l'essieu arrière, quelles que soient les circonstances. Ce stabilisateur était si efficace qu'il fut rapidement adopté par bien d'autres constructeurs. Après la guerre, toutes les Excelsior reçurent aussi un éclairage électrique et un démarreur.

La marque se spécialisa par ailleurs dans les voitures 6 cylindres. En octobre 1922, un nouveau modèle fut introduit, l'Adex C ou Adex Sport 35 CV. Le moteur était un splendide 6 cylindres d'un seul bloc, d'une capacité de 5.332 cc (90 x 140), doté d'un arbre-à-cames en

Un bouchon de radiateur à l'effigie du Roi Albert I^{er}. Cela existait mais n'était pas livré avec l'Excelsior.





tête et d'un vilebrequin à sept paliers. Le moteur présentait aussi une culasse amovible et des pistons en aluminium. L'alimentation était assurée par trois carburateurs Zenith et l'allumage par un magnéto Scintilla. Avec carrosserie fermée, cette puissante voiture de 110 ch dépassait les 120 km/h en pointe.

■ Compétition

Construire des voitures spécialement dédiées à la course était impossible pour l'entreprise, qui ne disposait pas des moyens suffisants. Par contre, participer à des courses de régularité avec des modèles de série légèrement adaptés, comme l'avait déjà fait Excelsior avant la guerre, était parfaitement possible. En 1923, la marque inscrivit deux voitures aux 24 Heures du Mans. Elles étaient pilotées par Dils-Caerels et Lecureul-Flaud, et terminèrent aux 4^{ème} et 9^{ème} places. En carrosserie torpédo 4 places, les voitures étaient assez lourdes – à peu près 2.000 kg – mais elles jouissaient d'une bonne tenue de route et surtout d'excellents freins. Elles atteignaient 160 km/h en pointe et tournaient à 100 km/h de moyenne.

En 1925, Excelsior prit également part aux 24 Heures de Francorchamps, mais le titre leur échappa. Durant le "Challenge Boillot", Durey améliora le record du tour avec une moyenne de 115 km/h, mais il dut céder la victoire aux Chenard. En 1926, une Excelsior pilotée par Dils et Caerels termina seconde des 24 Heures de Francorchamps.

La même année, deux voitures furent aussi inscrites au "Circuit des Routes Pavées", également appelé "Grand Prix de Lille". André Pisart et l'essayeur en chef Caerels furent choisis comme pilotes. Pisart occupa un temps la tête de la course mais des problèmes d'alimentation en essence l'empêchèrent de se battre pour la victoire finale. Après avoir battu le record du tour avec une moyenne de 98 km/h, il termina troisième. Son coéquipier Caerels, lui, exécuta la course parfaite et monta sur la première marche du podium.

En 1927, les Excelsior revinrent aux 24 Heures de Francorchamps, et cette fois avec succès. La victoire fut emportée par le duo Sénéchal-Caerels, qui accomplirent 148 tours à une moyenne de 92 km/h sous une pluie torrentielle. Dils-Ledure terminèrent seconds, à trois tours de leurs coéquipiers.

■ Le Roi Albert I

A la fin de 1925, l'Adex C était disponible en deux variantes: une châssis long à moteur doté d'un seul carburateur, et une châssis court dont le moteur recevait trois carburateurs. Le premier modèle atteignait 120 km/h, le second pointait à 145 km/h. Une Super Sport à châssis court était également disponible sur demande spéciale et selon la légende, elle pouvait atteindre 175 km/h. Bien sûr le montage de servofreins Dewandre améliorait sensiblement le freinage. A partir de 1924, on commença aussi à parler d'embrayages multidisque et la châssis long reçut une boîte quatre rapports.

L'Adex C connut encore quelques améliorations à la fin de 1926, comme un allumage à deux bougies par cylindre, un système électrique 12 V, un nouveau collecteur d'échappement, l'optimisation du refroidissement et de la lubrification du moteur, de plus grands tambours de freins ventilés en aluminium, etc. Et surtout, la voiture fut rebaptisée Roi Albert Ier. Son radiateur arbora désormais les couleurs de la Belgique. Le catalogue comprenait deux versions: le modèle de base à simple carburateur, et la "Sport", à un ou trois carburateurs. Les deux modèles recevaient une boîte 4 rapports, mais seule la Sport pointait à 145 km/h.

■ Exemple unique

La voiture dont nous parlons ici repose sur un châssis court, et ne dispose que d'un carburateur. Elle fut commandée en 1927 par l'Ambassadeur de Roumanie en Grande-Bretagne, sur les conseils de la Reine de Roumanie qui elle-même en possédait une. La voiture fut livrée à Londres à l'importateur britannique Hayward Automobile Ltd. La carrosserie avait été réalisée par le célèbre carrossier bruxellois Snutsel. Lorsque la voiture fut prête à être livrée à son acheteur, il s'avéra que l'Ambassadeur n'était pas en mesure de payer la facture. L'importateur britannique décida alors d'envoyer la voiture chez son agent d'Afrique du Sud, où la voiture fut achetée par le propriétaire d'une mine d'or. Elle resta en service jusque dans les années 50. Elle fut ensuite soigneusement préservée par trois propriétaires successifs, dont le dernier avait pour projet de la restaurer et de l'équiper d'une carrosserie sportive héritée d'une Sunbeam. Les travaux préparatoires furent exécutés et le tablier séparant le moteur du compartiment passager avait déjà été scié pour recevoir la carrosserie plus basse. Mais heureusement, Raoul Thybaut entra en scène et put, en 2004, acquérir la voiture et la carros-

serie Snutsel dont elle avait été dépouillée. Il était aussi en possession d'un plan de la carrosserie, ce qui lui permit d'entreprendre une restauration scrupuleuse. Le sauvetage de ce morceau de l'héritage automobile belge fut réalisé parallèlement à d'incessantes recherches des justes pièces. Et le résultat laisse bouche bée. Le travail est soigné jusque dans les moindres détails.

La carrosserie à capote de toile s'inspire des formes d'un fiacre. On le remarque à la ligne tirant vers l'avant et terminée par un angle pointu de la partie basse de l'habitacle, ligne mise en évidence par la peinture contrastante blanche et bleue. Les poignées de porte ovales et les lanternes en verre ciselé de chaque côté du pare-brise renvoient aussi à cette référence. Cela peut sembler un peu étrange pour une voiture de la fin des années 20, pourtant il exista à cette époque bien d'autres carrosseries de luxe présentant de tels éléments de style, notamment sur des châssis Bugatti.

Le moteur délivrait sa puissance maximale de 110 ch à quelques 3.000 t/min. Mais à 2.000 t/min déjà, 85 ch étaient disponibles. La voiture est donc particulièrement souple et exige peu de changements de rapports. Le châssis





prouva par ailleurs sa grande robustesse à l'occasion des courses d'endurance auxquelles Excelsior l'inscrivit avec succès. Le moteur est pourvu de pistons en aluminium, d'un vilebrequin à sept paliers, relié à l'arbre-à-cames en tête par un arbre conique. Tous les moteurs étaient testés durant plusieurs milliers de kilomètres, après quoi ils étaient démontés pour contrôle avant d'être livrés sur leur châssis. Le double allumage utilise un magnéto Scintilla, et la voiture est équipée d'une boîte 4 rapports.

Le châssis dispose d'articulations à lubrification automatique, il n'est donc pas nécessaire d'en faire le tour burette à la main. Il suffit de remplir régulièrement quelques réservoirs d'huile aisément accessibles, et c'est tout! Tous les axes et points d'articulation sont équipés de systèmes de réglages simples qui évitent l'usure. La voiture reçoit des freins aux quatre roues, assistés par le servo inventé par l'ingénieur liégeois Albert Dewandre.

En 1927, un châssis nu de Roi Albert Ier à trois carburateurs fut testé sur le circuit de Brooklands par le magazine anglais Motor Sport. Il n'était équipé que d'un radiateur, d'un capot, de protections en toile et de sièges baquets. Le journaliste qui réalisa l'essai déclara qu'il s'agissait là d'une voiture de grande classe dont les performances étaient très proches de celles d'une voiture de course. Et à propos de la voiture qui

nous occupe ici, il fut dit qu'en dépit de sa carrosserie faite sur mesure, elle était une automobile aux prestations très sportives.

■ Une fin sans gloire

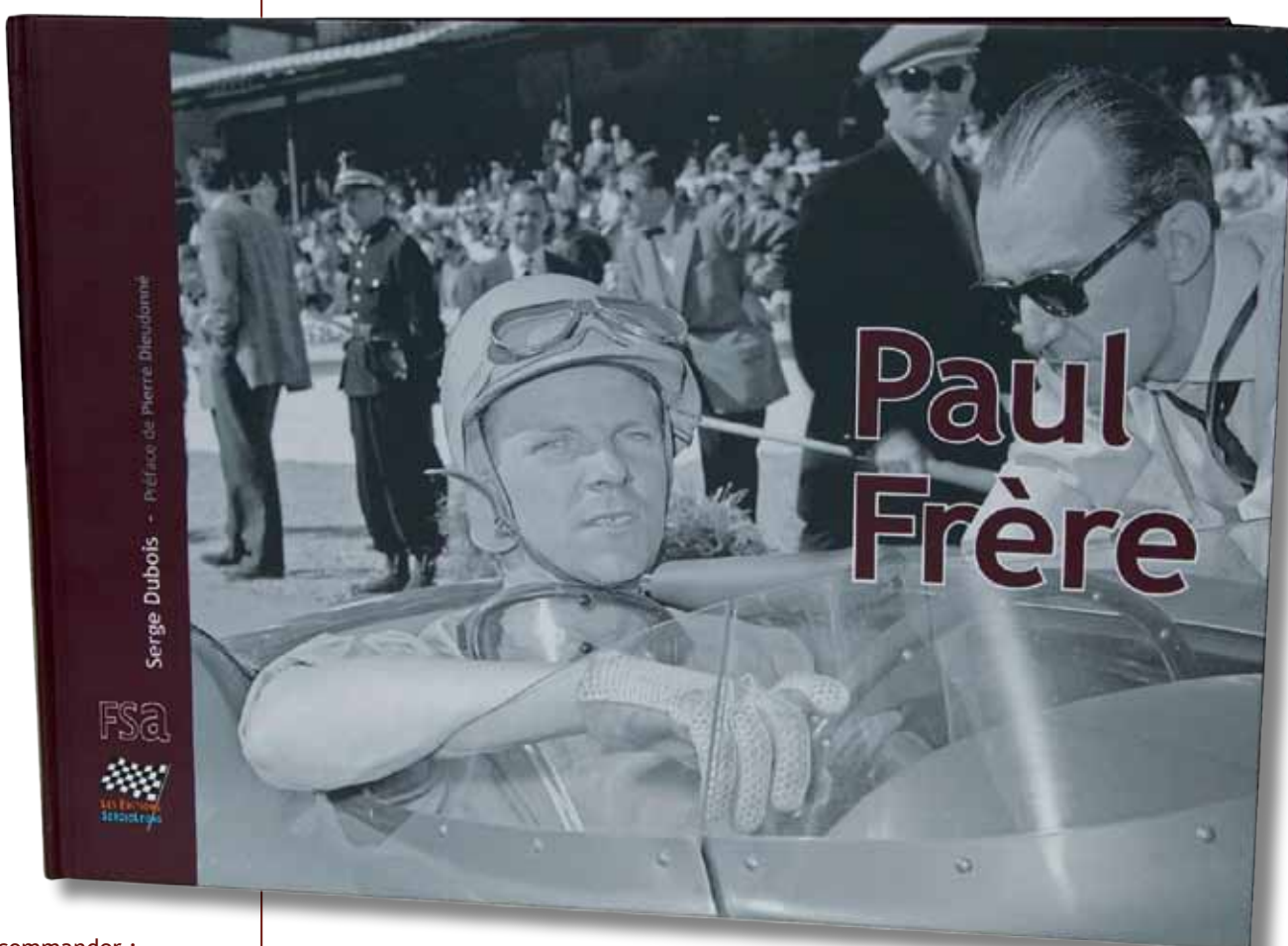
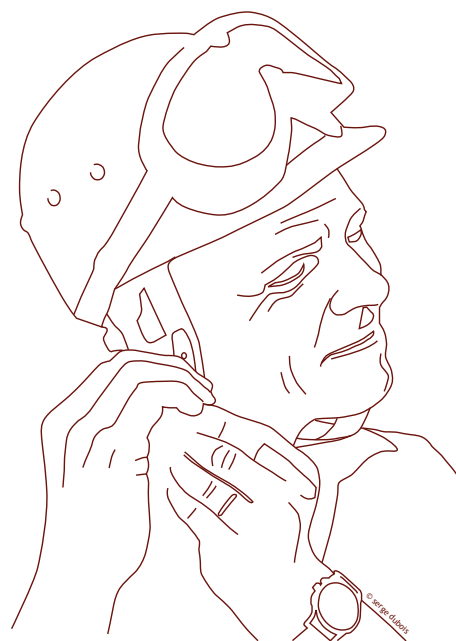
Entre 1920 et 1925, on fabriqua jusqu'à dix châssis par mois. Les voitures étaient certes très belles et figuraient parmi l'élite de l'automobile, mais elles étaient aussi très chères et étaient de plus en plus difficiles à vendre.

Fin 1927, Arthur De Coninck vendit la marque et l'usine de Zaventem à Mathieu van Roggen, le patron d'Imperia, qui voulait réunir différentes marques belges pour mieux faire face à la concurrence des marques importées. En 1929, les dernières Excelsior quittèrent les installations de Zaventem. Quelques modèles allaient encore être construits jusqu'en 1931, à partir des pièces de réserve restantes. Puis Excelsior quitta définitivement la scène. Cette marque belge qui fut indiscutablement la plus évoluée sur le plan technique, et qui se construisait probablement le plus beau palmarès sportif, est aujourd'hui tombée dans l'oubli. Selon Raoul Thybaut, de toutes les Excelsior jamais produites, il n'en reste aujourd'hui que neuf dans le Monde. Dont deux Roi Albert Ier: celle-ci, et un châssis qui fut au cours de son histoire converti en... camion de pompier. Ce dernier est aujourd'hui au Portugal.



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 AN
- Paiement 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. »





Rester simple

Dire que les constructeurs automobiles japonais sont juste bons à imiter les autres, c'est un cliché éculé. Dire qu'un constructeur ne peut jamais jouir bien longtemps d'une idée à succès avant que ses concurrents viennent rapidement lui couper l'herbe sous le pied l'est au moins autant. La Mazda MX-5 le sait mieux que quiconque, elle qui s'amuse de ces stéréotypes depuis 25 ans. Et ce n'est pas prêt de s'arrêter.

Texte: Bart Lenaerts

Photos: Xander Van Hoorick

Ca fait donc 25 ans que la MX-5 est parmi nous. Un quart de siècle. Dans le monde trépidant de l'automobile, on appelle ça une éternité, ni plus ni moins. Il faut s'appeler Mini, Coccinelle ou encore 2CV pour faire mieux. La MX-5 est bel et bien devenue l'une de ces icônes. Mais la comparaison n'ira pas beaucoup plus loin, car au long de ces 25 printemps, l'espiègle Mazda a connu nombre de remakes, sans pour autant avoir été fondamentalement transformée.

Après que la première génération eût créé la surprise auprès de ses partisans comme de ses détracteurs par son allure rafraîchissante, son joli comportement routier et ses tarifs plus séduisants encore, la Mark2 arriva en 1998 pour offrir un peu plus de la même chose. Littéralement un peu plus en fait, car au grand désespoir des amateurs puristes, la Mazda avait pris quelques kilos, ce qui est particulièrement regrettable dans le segment des petits roadsters. Pire encore: les phares escamotables caractéristiques avaient disparu. A l'époque, cela sembla être une faute quasi impardonnable par les fans purs et durs, qui se mirent à collectionner fébrilement la première généra-

tion de la petite japonaise. Pourtant, en regardant en arrière avec le recul du 21^{ème} siècle, il était plus que logique que ces phares hérités des années 80 disparaissent. En 2005, la troisième génération passa la tête par-dessus la haie et on comprit rien qu'à son regard qu'elle avait l'âme joueuse. Et grâce à des arches de roues arrondies, elle se présentait bien campée sur ses roues. Elle exploitait merveilleusement plus avant son concept d'origine pourtant, de façon inexplicable, Mazda sentit en 2008 la nécessité d'enrichir l'humble gamme d'une version coupé-cabriolet à toit rigide escamotable.

■ A la une, à la deux, à la trois

Tout au long des brillantes carrières respectives des trois générations, la Mazda ne cessa pas de se moderniser sans rien changer à sa constitution. Alors que l'industrie automobile n'aime rien autant que de proposer mille et une variantes de n'importe quel modèle, Mazda parvint à museler pour de bon son département marketing. Ici, il n'y a pas de traction intégrale, pas de transmission complexe, encore moins de gros turbo ou de moteur V6 qui livrent tant de puissance qu'on ne sait qu'en

faire. Officiellement, il n'y eut même jamais de coupé. Par contre elle a pris de l'embonpoint au fil du temps, une évolution inévitable à notre époque. Car les automobiles modernes doivent répondre à des normes de sécurité de plus en plus dures, être équipées de zones de déformation, d'airbags et de tout un tas de choses du genre. Pour pallier à cela, les constructeurs n'ont donc pas d'autre choix que de doter les voitures de moteurs plus puissants, ce qui implique de plus gros freins, des suspensions plus robustes et une transmission plus résistante. Et ainsi tourne le cercle vicieux. Mazda a cependant réussi à vraiment limiter les dégâts. Alors que la première génération, qui accusait seulement 965 kg sur la balance, pouvait se contenter d'un 4 cylindres 1.6 de 116 ch, la troisième génération se présentait avec un 1.8 ou un 2.0 de respectivement 126 et 160 ch. Une cavalerie très modeste en apparence qui ne donne à priori pas envie de se relever la nuit, quand la moindre Clio RS ou autre Focus ST se promène aujourd'hui autour des 200 ch. Mais l'histoire prend une autre tournure quand on sait que la MX-5 ne pèse que 1.180 kg. Par ailleurs, la vitesse pure n'est pas son fonds de commerce. Au contraire, même. Ce que la Mazda veut avant tout, c'est donner du plaisir de conduite à des vitesses

que ni la loi ni la morale ne réprovent. Ce qui la rend donc étonnamment bien plus moderne, philosophiquement du moins, que n'importe quelle hypercar, dont les propriétaires se mangent les doigts de frustration dès qu'ils pensent à tout le potentiel non exploité. Quelle ironie de constater qu'aucune autre voiture du marché ne rend un si bel hommage au passé que cette Mazda...

■ Chasseuse solitaire

La MX-5 a toujours été un cas à part. Et pas seulement au sein de la gamme Mazda, mais aussi dans un paysage automobile à l'improbable diversité. Il n'est pas une niche qui ne soit explorée et les constructeurs se marchent les uns sur les autres dans l'espoir de s'arracher mutuellement quelques miettes du gâteau. Des coupés 4 portes aux SUV déclinés en coupés, ou même chez BMW des versions 4 portes de coupés, eux-mêmes déclinaisons de berlines... Et pourtant, jamais personne ne s'est donné la peine d'emboîter le pas à Mazda en proposant un petit roadster accessible. BMW, Mercedes, Audi ou encore Porsche ont bien au catalogue des petites 2 places, mais que ce soit par la cavalerie qui trépigne sous leurs capots, par leurs poids ou enfin par leurs tarifs, elles jouent dans une tout





autre catégorie. Et les timides tentatives que furent les Suzuki Capuccino, Opel Tigra Twin Top ou autres Renault Wind n'avaient rien à voir avec l'idée originelle de Mazda: une décapotable deux places, un modeste 4 cylindres dans le nez, un poids à vide acceptable et, surtout, une propulsion. Mazda n'a pas donc réinventé l'eau tiède, bien au contraire. L'architecture de la MX-5 remonte aux principes originels des voitures de sport telles qu'on les faisait surtout dans les années 50 et 60, en Angleterre et en Italie. L'idée était aussi élémentaire qu'excitante: on prend un châssis tout simple, on lui greffe à l'avant un moteur 4 cylindres, pas spécialement puissant mais plein de hargne et de panache.

■ Sauce américaine

Bien que la première MX-5 ait été lancée en 1989, les origines de l'histoire remontent à 1979, lorsque le journaliste automobile américain Bob Hall visita l'usine Mazda au Japon. Quand on lui demanda ce qui, d'après lui, devrait être la prochaine voiture qui permettrait à Mazda de rencontrer le succès, il dessina à main levée une deux places ouverte et compacte qui évoquait les géniales années 60. Selon Hall, tous les constructeurs négligeaient

un segment crucial du marché, depuis que les Européens avaient ostensiblement abandonné l'idée des décapotables deux places bon marché. Et le rédacteur ajouta que si Mazda prenait possession de ce trou dans le marché, la marque disposerait non seulement d'un véhicule au "facteur waouw" important qui se vendrait comme des petits pains, mais qui en plus ferait du bien à l'image un peu pépère de la marque. Suite à ces paroles prophétiques, les Japonais s'attelèrent à la tâche et trois bureaux de développement furent mis à contribution: un à Tokyo, un la ville de base d'Hiroshima, et même les collègues américains du bureau d'Irvine purent apporter leur pierre à l'édifice. Et ces derniers ne se sont pas mis au travail à l'aveugle du jour au lendemain. D'abord, ils ont acheté une Triumph TR3, une MGA et une Lotus Elan que chaque designer et ingénieur concerné a pu découvrir en détail. Le verdict tomba en août 1984. Alors qu'Hiroshima proposa un concept "tout à l'avant" et Tokyo un concept "tout à l'arrière", les Américains proposèrent une architecture traditionnelle faite d'une petite carrosserie légère, d'un moteur 4 cylindres compact à l'avant et d'une transmission arrière, exactement comme les roadsters anglais classiques qui avaient servi

d'inspiration. C'est bien sûr ce concept qui fut choisi. Et ce n'est pas par hasard si la MX-5 fut dévoilée en Californie. D'ailleurs aujourd'hui, le marché américain est encore le plus important pour la petite Mazda.

■ Seule au monde

Il existe une raison très simple au fait que presque jamais personne n'ait suivi les traces de la MX-5: aussi simple que soit le châssis, c'est un châssis qu'il est impossible d'utiliser ailleurs. Un très sérieux handicap sur le marché actuel, où même un méga Best-Seller comme la Golf partage sa plateforme avec d'autres modèles pour rester rentable. Et les différentes tentatives d'autres constructeurs démontrent la difficulté de la chose: Fiat Barchetta, Ford StreetKa, Smart Roadster, MG TF et autres Toyota MR n'ont jamais réussi à faire rentrer de l'argent dans les caisses, et ont disparu du marché aussi vite qu'elles y étaient arrivées. Et c'est pourquoi les autres roadsters du marché chassent dans des catégories bien supérieures, où l'on peut encore gagner de l'argent grâce aux coûteuses options, par exemple. Tant les BMW Z4, Mercedes SLK que Jaguar F-Type flirtent avec des tarifs qui dépassent vite les 50.000€, alors que la Mazda offre au-moins autant de fun tout en restant sous la barre fatidique des 25.000€. Un prix qu'on ne peut garder si bas que parce que les voitures se vendent si bien. Depuis 1989, Mazda a vendu un bon million de ces chatouilleuses de zygomatiques.

■ Cousine italienne

Et voici donc que la quatrième génération s'apprête à prendre la relève, une génération qui change son fusil d'épaule. Pas conceptuellement, mais bien esthétiquement. Les types du marketing de chez Mazda en avaient un peu assez que la MX-5 soit une success-story qui vit à peu près sa propre vie, comme si elle était une marque à elle toute seule. Ce qu'ils voulaient, c'est qu'elle fasse profiter de son aura les autres modèles plus conventionnels de la gamme, d'autant que Mazda est une marque qui exploite mieux que les autres le thème du poids-plume. Aussi

a-t-on créé un tout nouveau look pour la MX-5, plus incisif et qui s'intègre mieux au langage stylistique de toute la gamme Mazda. La bouille espiègle que tout le monde avait envie de cajoler laisse place à quelque chose de plus calculé, de plus expressif, tandis que le petit corps perd ses rondeurs pour gagner du muscle. Et comme les réalités économiques sont dures pour tout le monde, la plateforme de la MX-5 servira, pour la première fois, à un autre modèle. C'est désormais un secret de polichinelle: Alfa Romeo veut surfer sur la vague du succès de la Mazda avec sa prochaine Spider – ou peut-être Duetto – en la construisant sur la même base. Il est presque ironique de constater que les Italiens ont aujourd'hui besoin d'une aide japonaise, alors que la première MX-5 était basée sur, entre-autres, l'idée de l'Alfa Spider originelle. Mais en même temps, n'est-ce pas le plus beau compliment qui puisse être fait à la petite nippone?



Racing Team VDS

Benoit Delière Editions, publie l'histoire du Racing Team VDS, l'équipe chère au Comte Rodolphe van der Straten-Ponthoz qui a remporté deux titres européens de F5000, deux titres en Tasman Series et un titre en CanAm.

Après l'Equipe Nationale Belge, Claude Yvens et Christophe-Antoine Gaascht se sont penchés sur une autre équipe glorieuse du sport automobile belge : le Racing Team VDS. Entre 1965 et 1985, Rodolphe van der Straten-Ponthoz et ses troupes ont sillonné presque tous les continents.

Autant le dire tout de suite : le rêve original du Comte (gagner les 24 heures du Mans... et les regagner) ne s'est jamais réalisé. Mais il sut s'adapter aux circonstances et trouver les séries internationales où il pouvait combiner son envie de victoires et sa volonté de relever les défis technologiques de plus en plus poussés... sans jamais avoir recours au moindre sponsor. Dans ce sens, la progression du Racing Team VDS fut logique dans les années 60, erratique au début des années 70 et constante jusqu'en 1984.

Débutant par le Championnat de Belgique des circuits, le Comte emmena rapidement ses troupes vers le Championnat d'Europe de tourisme puis vers le Championnat du Monde. De cette époque, il n'en resta qu'un pilote, Teddy Pilette, dont le talent ne suffit pourtant pas à conquérir les titres dont rêvait le Comte. A la fin des années 60, Le Mans ne pouvait

échapper à un grand constructeur. C'est presque à regret que Rodolphe van der Straten-Ponthoz tourna le dos à Alfa-Romeo d'abord et aux sport-prototypes ensuite, non sans avoir remporté plusieurs victoires.

Au départ, le Comte ne rêvait pas de monoplace, Teddy Pilette oui. En 1971, le Comte tente une aventure sans lendemain en Interserie avec des McLaren, mais accède aussi au souhait de Pilette en achetant sa première McLaren F5000. Deux années difficiles vont suivre, et il faudra attendre mai 1973 pour voir Teddy Pilette remporter une course F5000 à Oulton Park au volant d'une Chevron B24. A partir de ce moment, VDS devient une équipe qui compte : Pilette devient Champion d'Europe 1973, Peter Gethin rejoint le team et devient vice-champion en 1974 et Pilette triomphe à nouveau en 1975. Avec la victoire de Gethin en Tasman Series en 1974, le palmarès est impressionnant, mais il y a une ombre au tableau : le Racing Team VDS n'a pas reçu en Belgique la reconnaissance qu'il mérite. Le Comte fait désormais courir son équipe sous licence britannique.

La déliquescence annoncée de la F5000 européenne incite le Comte à émigrer vers les Etats-Unis. Une année de F5000 pour apprendre (et au terme de laquelle Pilette quitte le team), puis VDS Racing devient un des piliers du nouveau championnat CanAm. Peter Gethin, Warwick Brown, Geoff Brabham, Al Holbert et Geoff Lees se battent toujours aux avant-postes, jusqu'au triomphe final de Geoff Brabham en 1981. Ce titre a pour le Comte une saveur toute particulière : féru de mécanique au point de fabriquer lui-même des modèles réduits de moteurs, il vient de faire gagner une voiture portant son nom et

24 heures de Spa 1966 -
Alfa Romeo GTA -
Trosch devant Damseaux





1000 km de Spa 1968.
Les 2 Alfa Romeo 33/2
dans le paddock.

conçue avec les plus fins techniciens du moment aux États-Unis.

Toutefois, la série CanAm s'essouffle en 1982 et le Comte décide de passer en Indycar. Là aussi, une année d'apprentissage (ponctuée tout de même par une victoire) précède la décision de construire sa propre voiture. Mais la VDS-Penske de 1984 est une véritable catastrophe et la saison du VDS Racing s'arrête après trois meetings.

L'aventure ne s'arrête pourtant pas là. Quatre fois, au moins, le nom de van der Straten va refaire parler de lui dans le sport moteur :

- Rodolphe van der Straten a fondé VDS Engines en 1981 avec Franz Weis, faisant remporter 108 victoires en Indycar et quatre éditions des 500 Miles d'Indianapolis à ses clients.

- En 1991, le Comte répond à l'appel de Jim Hall pour lancer une nouvelle équipe Hall-VDS en Indycar. L'équipe survivra au décès du Comte le 8 avril 1992 et courra jusqu'en 1994.

- Le Marc VDS Racing Team, fondé par un des fils de Rodolphe, a remporté victoires et titres tant en endurance (Blanpain Endurance Series principalement) qu'en Moto2.

- VDS Racing Adventures, créé par Raphaël van der Straten-Ponthoz en 2000, perpétue la tradition familiale sur plusieurs continents, principalement dans les courses d'endurance, et a même fait développer sa propre voiture, une GT cette fois...



F5000 Tasman Pukekohe 1972.
Pilette - McLaren M10B.

■ Le livre

L'ouvrage consacré à l'aventure VDS est richement illustré : plus de 400 photos et de nombreuses illustrations.

Claude Yvens et Christophe-Antoine Gaascht, les deux auteurs, ont par ailleurs passé plus de deux ans à fouiller archives et magazines avant de contacter tous les survivants de l'aventure. Le résultat est fouillé et riche tout en restant très fluide. Derrière les faits de course se cachent des histoires humaines passionnantes ou amusantes que la plume alerte des auteurs rend agréables à découvrir.

264 pages - Format 26x28cm -
Texte Français & Anglais


Prix public : 60 euros

Disponible sur le site :
<http://www.benoitdeliege.be/>

Benoît Deliege Editions,
10 rue Joseph Sonveau
B-4910 Polleur



Indy Cart Mid-Ohio 1983.
John Paul Jr - Penske PC10.



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.

