

Fsa HISTORICAR

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





ZOUTE SALE

by BONHAMS¹⁷⁹³

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

8-9 OCTOBER 2015

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



PLATINUM SPONSORS



LEBEAU-COURALLY
MANUFACTURE D'HORLOGERIE



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



A LIMITED NUMBER OF QUALITY ENTRIES ARE NOW INVITED

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

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
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 Belgo
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 Belgie
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. Draaiboombken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
TVA: BE0414-830-002

InterClassics Brussels



Depuis la fin peu glorieuse du Brussels Retro Festival, cela fait quelques années que la Capitale Européenne est privée de Salon Oldtimers. Quelques Salons sont bien apparus ci-et-là dans notre pays, mais sans grand succès bien que les Salons existants aient continué à faire de bonnes affaires. Car le fait est que le business de la voiture ancienne a le vent en poupe, puisqu'outre les vrais amateurs, de nombreux spéculateurs y voient matière à de très bonnes opportunités.

Plus tôt cette année, les organisateurs d'InterClassics et TopMobiel ont annoncé à Maastricht qu'ils allaient lancer un second évènement, et qu'ils avaient dans ce but conclu un accord avec Brussels Expo, comme on appelle aujourd'hui les Palais du Heysel.

Le Salon de Maastricht en était cette année à sa 22^{ème} édition. Cet évènement a lieu chaque année début janvier et a gagné en importance ces derniers temps, tant en qualité qu'en nombre de visiteurs. Ce Salon organisé au MECC peut par ailleurs compter sur un grand intérêt de la part des Belges.

Mais puisqu'il n'y a plus assez d'espace à Maastricht pour permettre à ce Salon de grandir encore, il a fallu chercher un deuxième lieu, à la fois assez éloigné de Maastricht pour attirer de nouveaux visiteurs, et assez proche pour ne pas rebuter les fidèles exposants ou trop augmenter les coûts d'organisation. Pour leur nouveau Salon, les organisateurs voulaient rester fidèles au concept appliqué à Maastricht: un salon de grande qualité, à l'habillage et à la présentation très soignés. Le but est d'attirer la frange supérieure du marché du négoce d'automobile, l'objectif premier étant bien sûr de faire des affaires. Clairement, en choisissant Bugatti pour thème, ils jouent la sécurité. Mais il m'a été assuré que l'objectif est avant tout de présenter à Brussels Expo des Bugatti belges. Les 60 ans de la DS est un autre thème prépondérant. Comme pour la très belle exposition qui se tient en ce moment et jusqu'à mi-juillet à Autoworld, on travaille ici en collaboration avec l'Amicale Belge des Clubs Citroën. Outre l'aspect commercial donc, nombre de clubs de marques auront leur place à l'évènement, et l'on trouvera des stands de pièces détachées et de miniatures.

A l'époque, les organisateurs du Brussels Retro Festival avaient eu bien du mal à remplir deux halls, même pendant les années les plus fastes. C'est pourquoi les nouveaux organisateurs ont démarré prudemment, en ne réservant que deux halls. Mais après quelques mois seulement, il s'est avéré qu'ils auraient pu en remplir trois. Hélas, plus aucun hall adjacent n'était disponible pour le week-end des 6, 7 et 8 novembre.

Le Brussels Retro a disparu après que le Salon fut repris par un Français qui n'avait aucune idée des spécificités belges, et qui surtout pensait qu'à peu près tout le monde en Belgique parlait français. Les organisateurs de Maastricht sont plus malins, et je le sais de par les contacts réguliers que j'entretiens avec eux et en tant que fidèle visiteur de leur Salon. Je suis donc très confiant: ce nouveau Salon devrait être un succès dès sa première édition.

Pour plus d'informations concernant InterClassics Brussels: www.interclassicsbrussels.be.

Leo Van Hoorick





Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

Sommaire

3

Edito Interclassics

6-8

Citroen DS 60 ans

10-22

Figures marquantes: Pierreux II^e partie

24-28

Héritage belge: Germain 1914

30-33

Future classics: SRT Viper

34

Glickenhau et WAFT



Agenda

Liste des annonceurs

2 Bonhams

4 Mercedes

5 Interclassics Bruxelles

15 Banque Delen

23 Le grand livre de l'automobile belge

29 Société Générale

35 Paul Frère

36 CBC

- *Chantilly Arts & Elegance, 5-6 septembre 2015*
- *11th Antwerp Concours d'Elegance, Wijnegem 13-14 septembre 2015*
- *Spa Italia 26-27 septembre 2015*
- *Zoute Grand Prix, 8-11 octobre 2015*
- *Interclassics Brussels, 6-8 novembre 2015*

Autoworld

- *Juillet-août: Jaguar 80 years*
- *Septembre-octobre: Porsche Targa*
- *Novembre: U.S. Legends*
- *3 décembre-31 janvier '16: Italian Car Passion*

Couverture

Jusqu'au 15 juillet, il y a une exposition Citroën DS à Autoworld, célébrant les 60 ans de cette icône automobile. Mais il va de soi qu'il y a une DS dans l'expo permanente. Il s'agit d'une DS21 Pallas Prestige de 1969 avec séparation, ce qui est assez unique. Sur le fond, une photo du lancement de la DS lors du Salon de Paris, octobre 1955.



Sur l'esplanade du Cinquantenaire se rassemblaient environ 220 ID et DS, dont pas mal venaient des Pays-Bas.



La Citroën DS fête ses 60 ans

*Texte et photos:
Leo Van Hoorick*

Tiens un cabriolet quatre portes, cela ne figurait pas dans le catalogue Citroën, ni dans celui de Chapron, auteur de pas mal de ID et DS découvrables.

Légendaire à plus d'un titre

Mi-juin, c'était la fête à DS à Bruxelles. Pas moins de 330 voitures, dont 200 Citroën DS et 130 DS 3, DS 3 Cabrio, DS 4 et DS 5 venant de Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas, d'Allemagne et de France se sont rassemblées au DS Store de Drogenbos et ont ensuite traversé la ville pour rejoindre l'exposition « DS 60 Years » à Autoworld. Ils ont parcouru les plus belles rues de la capitale en passant notamment par le quartier du Sablon, l'Atomium, le bâtiment mythique de Citroën Yser pour rejoindre l'esplanade du Parc du Cinquantenaire, devant Autoworld. L'exposition « DS 60 years » est accessible à Autoworld jusqu'au 15 juillet 2015.

Le projet VGD (Véhicule à Grande Diffusion), qui donnera naissance à la DS19, fut lancé par Pierre Boulanger, Directeur de l'entreprise Citroën, dès la fin des années 1930. A son décès en 1950, Pierre Bercot le poursuit avec le même objectif : VGD doit remplacer la « Traction » et compléter la gamme.

André Lefèbvre, l'ingénieur, et Flaminio Bertoni, le styliste, ont déjà collaboré sur la Traction Avant et la 2CV. Le design est très spectaculaire pour l'époque. La "déesse" a reçu bien des surnoms: le brochet, le requin ou encore le fer à repasser.

Paul Magnès crée et développe le système hydraulique : il contrôle la suspension, le freinage, la direction, l'embrayage et le passage des vitesses.

La DS19 est élaborée dans le plus grand secret. Malgré les révélations du magazine l'Auto-Journal, le lever de voile au salon de Paris, le 6 octobre 1955 fait l'effet d'une bombe. La voiture présentait en effet un certain nombre de particularités et de solutions techniques encore jamais vues. En 45 minutes, 749 commandes sont enregistrées. Dès le premier jour, on dénombra 12.000 commandes et le nombre passa à 80.000 en une semaine. Inutile de dire que l'usine rencontra vite un problème de capaci-



té. Les livraisons ne purent commencer qu'en 1956 et entre temps, bien des commandes avaient été annulées.

■ Légendaire

La Citroën DS est légendaire à plus d'un titre. Le système hydraulique à suspension hydropneumatique, la transmission avant et les freins à disque à l'avant procuraient à la voiture un comportement routier inégalable et une tenue de route exemplaire. La répartition des masses ainsi que le centre de gravité bas y contribuent grandement et lui confèrent un comportement qui reste une référence à ce jour.

L'immense empattement de la DS avait par ailleurs pour effet de libérer à bord un espace jamais vu jusque-là pour les jambes des passagers arrière. Pour limiter le poids et abaisser autant que possible le centre de gravité, on opta pour un toit en polyester et un capot en aluminium. A l'intérieur, on utilisa aussi de nombreux nouveaux matériaux. Ainsi les sièges étaient-ils revêtus de viscose, et la planche de bord était le plus gros morceau de nylon du Monde fabriqué industriellement.

Le moteur par contre était un anachronisme pur et simple, puisqu'il s'agissait du moteur 4 cylindres en ligne déjà âgé de la Traction Avant. Celui-ci était repoussé en arrière autant qu'il était possible de manière à pouvoir tenir sous le capot très bas.

En 20 ans de carrière, on produisit au total 1.455.746 DS. En 1967 le Bureau d'Etudes fait évoluer le style



de l'avant de la DS. Cette évolution s'accompagne d'une innovation technique majeure : les nouveaux blocs optiques accueillent des phares directionnels qui pivotent en même temps que les roues.

L'injection électronique apporte à partir de 1969 le supplément de performance dont la DS avait besoin.

La DS devint mondialement célèbre suite à l'attentat manqué contre le Président français Charles De Gaulle à Clamart, en banlieue parisienne. Le 22 août 1962, un commando de l'OAS tira à l'arme automatique sur la voiture du Président. Mais malgré deux pneus crevés par les tirs (avant gauche et arrière droit), la voiture resta stable et le chauffeur put même accélérer pour échapper aux assaillants.

La DS a été pour tous ses contemporains une véritable révélation : un style sculptural, des prestations de

Cette DS modifiée fut utilisée dans le film « Retour au Futur 2 » (propriétaires: Joost & Michiel Sablerolle)

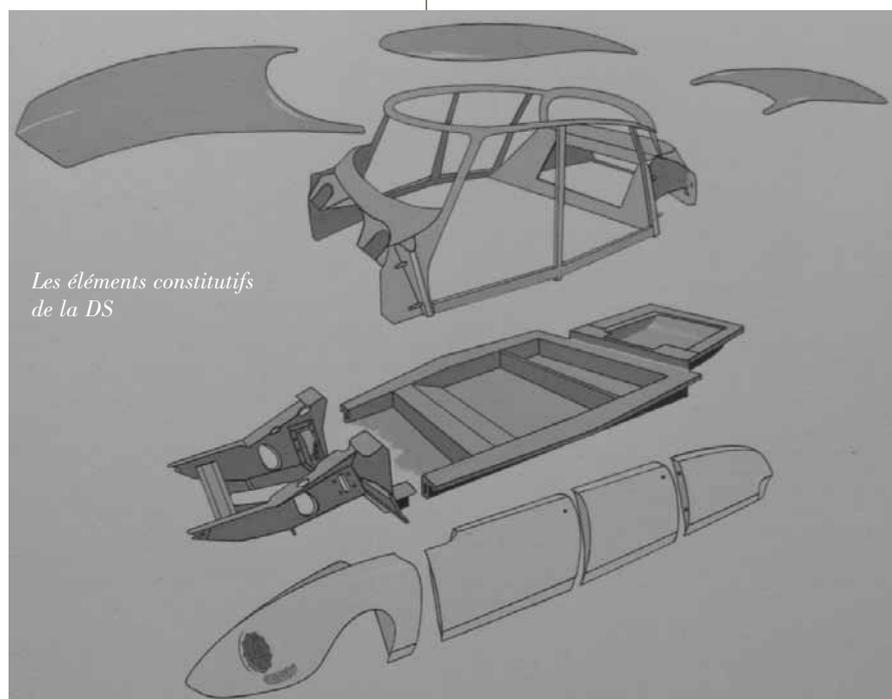
La DS Présidentiale de 1968. Moteur 4 cylindres 2.175 cc avec 109 ch. Cette voiture mesure 6,53 m de long et pèse 2.660 kg. Elle est munie d'une boîte de vitesses spéciale avec un rapport pour rouler pendant longtemps à 6-7 km/h. Cette voiture fut utilisée par les présidents Charles de Gaulle et Georges Pompidou (1969-1974).





Citroën ID19 Confort 1960, 1.911 cc, 66 ch. Cette voiture, couleur « Monte Carlo bleue » (Citroën avait remporté ce rallye pour la première fois en 1959), a été produite en Belgique. Citroën avait une usine à Forest (le site est maintenant occupé par Audi) où entre 1956 et 1970 furent construites environ 97.800 ID et DS, dont quelques cabrios. Les versions « belges » étaient un peu plus luxueuses avec plus de chrome que les françaises. On utilisait bon nombre de composants qui venaient de la Belgique, tels les vitres, revêtements d'intérieur etc. Elles étaient non seulement destinées au marché belge, mais étaient exportées vers des marchés « exigeants » tels les Pays-Bas, la Suisse, la Suède et l'Allemagne.

Selon l'historien Citroën Wouter Jansen, il sont facilement reconnaissables aux encadrements des phares plus pointus. L'usine Citroën de Forest ferma les portes en 1980. Le site fut repris par le groupe Volkswagen, qui y exploita déjà une usine.



Les éléments constitutifs de la DS

confort et de conduite inédites grâce au système hydraulique. Les innovations qu'elle propose offrent une expérience d'avant-garde et lui ont attiré toutes les louanges.

■ Ligne de temps

- 6 octobre 1955 : lancement de la DS19 au Salon de Paris
- 6 octobre 1956 : présentation de l'ID19 moins élaboré en version Luxe et Normale au Salon de Paris.
- Novembre 1957 : la XI^e Triennale de Milan décerne à la DS un prix de design industriel.
- Octobre 1958 : lancement de l'ID break et ambulance et de la DS19 Prestige.
- Septembre 1959 : les ailes avant reçoivent des prises d'air sous forme de longues grilles en aluminium, surnommées « cendriers ».
- Octobre 1960 : lancement de la DS Décapotable (dessin de construction par Henri Chapron).
- Juillet 1961 : lancement de l'ID19 décapotable sur base Confort.
- Août 1961 : les DS adoptent un nouveau tableau de bord.
- Septembre 1962 : premier remodelage de la face avant.
- Février 1963 : présentation de la DS19 équipée d'une boîte de vitesses mécanique.
- Août 1965 : lancement de la DS21 (boîte de vitesses hydraulique) et de la DS21M (boîte de vitesses mécanique), nouveau moteur à 5 paliers pour les DS19 et 21.
- Août 1966 : utilisation d'une nouvelle huile minérale (LHM) de couleur verte pour l'hydraulique
- Août 1967 : nouvelle face avant pour DS et ID avec phares qui suivent le mouvement de la direction.
- Septembre 1968 : la DS20 remplace la DS19
- Octobre 1968 : lancement de l'ID20



Les « Familiales » étaient assez mal représentées, il n'y en avaient que quelques-unes, dont cette ID charmante.



Le tableau de bord (ici un cabrio ID 19 de 1961) était le plus gros morceau de nylon fabriqué industriellement du monde.



DS21 Majesty, carrosserie Chapron, 1966 (propriétaire Michel Bertrand)

■ Septembre 1969 : sortie de la gamme « D ». La D Spécial remplace l'ID19 dans ses versions Luxe et Confort et la D Super remplace l'ID20. Lancement de la DS21 à injection électronique

■ 7 octobre 1969 : sortie de la millionième DS des chaînes de Javel (Paris)

■ Juillet 1972 : la D Super 5 et la DS23 remplacent la DS21

■ 24 avril 1975 : la dernière DS sort officiellement des chaînes de Javel : une DS23 Pallas injection électronique. Au total, 1.330.755 unités seront produites dans les usines de Paris.



Cette D Spécial Confort de 1972 a couvert pas moins que 847.407 kilomètres avec son premier propriétaire (propriété d'Eric Lelubre)



DS IE Pallas de 1974 : 2.347 cc, 141 ch, boîte automatique Borg Warner (propriétaire Leopold De Keyser)

Frans Pierreux se rend à Johannesburg à bord d'un vol de feu Sabena, pour y signer un accord avec Kompilex, l'importateur local.



Texte: Paul E. Frère

Figures marquantes

2^{ÈME} PARTIE

Frans Pierreux

Lorsqu'en 1954 le Gouvernement Belge décida de limiter à 250 exemplaires l'importation de voitures déjà intégralement montées, Frans Pierreux se mit à la recherche de plus grandes installations. Nous vous avons déjà raconté dans le précédent numéro d'Historicar comment il acheta l'ancienne usine Miesse-Bollinckx. Et entretemps, en 1956 précisément, la production des EMW avait été arrêtée. Vulcan Motors, par ailleurs, ne fabriquait plus de camions. Mais dès 1952, Frans Pierreux avait pu combler ce vide en se lançant dans l'importation d'utilitaires Framo, Phänomen et plus tard Robur. Des marques qui produisaient au compte-goutte et toutes installées dans ce qui était alors l'Allemagne de l'Est.

Après un accroissement prudent de la production de l'IFA F9 Bellevue, l'usine de Huizingen fut prête dès 1955 à se

lancer dans l'assemblage à plus grande échelle. L'introduction de la Wartburg 311 ouvrit dès 1956 de nouveaux horizons à la société Pierreux, et même au sens premier du terme. La même année, Victorine Ghysels entra en scène. Jusqu'à la fin complète des activités de l'entreprise en 1991, elle resta le bras droit de Frans Pierreux. Selon le petit-fils de ce dernier, Frédéric Pierreux, cette femme était un ordinateur humain. Elle savait tout, connaissait la moindre donnée, tous les chiffres de ventes, bref, les presque 50 années qu'elle passa dans l'entreprise semblaient être stockées dans sa mémoire. C'est d'ailleurs grâce à sa collaboration il y a maintenant une douzaine d'années que cet article peut exister.

C'est au milieu des années 50 que la deuxième génération de Pierreux est venue renforcer les équipes de l'entreprise

familiale. Jean-Paul décrocha en 1954 son diplôme de candidat en sciences commerciales et financières, et se mit au travail en tant qu'inspecteur commercial.

L'assemblage permettait d'adapter les voitures aux goûts des clients belges. Son passé d'importateur BMW/EMW qui s'adressait à un public aisé habitué au luxe avait rendu Frans Pierreux attentif aux équipements comme les revêtements de cuir, les finitions bois, etc. En utilisant des pièces de fabrication belge telles que les batteries, les pneus, les sièges, les tapis et autres, les Wartburg des Pierreux pouvaient être estampillées "Fabrication Belge". Avec la production de la Wartburg Président, Pierreux pouvait même revendiquer le titre de constructeur belge. Cette version était principalement destinée au marché Sud-Africain, mais était aussi exportée vers d'autres pays. Avec l'appui d'un certain M. Schellinckx, un compatriote émigré qui organisait le réseau de distribution, un siège fut créé à Johannesburg. L'entreprise Kilimpex avait pour mission l'importation des voitures. Cinq années durant, Huizingen exporta avec succès de nombreuses Wartburg President, jusqu'à ce que le gouvernement Sud-Africain décide de créer des licences d'importation de véhicules finis. Les négociations avec le Ministre de l'Industrie à Johannesburg ne donnèrent rien, ce dernier demandant de déplacer la production vers l'Afrique du Sud. En 1962 donc, ce fut la fin de l'exportation vers ce pays. La Wartburg President resta cependant en production pour répondre à la demande, certes



La Trabant fut la remplaçante de l'AWZ P70. Pierreux importa les P50, P60 et 601 jusqu'en 1971, quand les voitures ne répondirent plus aux normes européennes.

limitée, venant de France, d'Italie et d'Autriche, entre-autres. En 1964, Victor Garcet, beau-frère du chef de montage chez Frans Pierreux, développa un petit appareil pour moteur deux-temps qui évitait de devoir effectuer soi-même le mélange essence-huile à chaque plein. L'Oleomatic se composait d'un petit réservoir de 6 litres d'huile séparé, et se chargeait de dispenser la juste quantité de mélange.

La perte du marché sud-africain fut en grande partie compensée lorsque la Zwickau P70, qui était importée depuis 1956, fut remplacée par les Trabant P50, P60 et plus tard 600. Cette petite familiale à moteur bicylindre deux-temps

Un vaste réseau de concessionnaires fut créé en Afrique du Sud. Remarquez les inscriptions sur les vitrines.



La singularité de l'aventure Barkas est que plus la durée de vie de ce petit utilitaire sur le marché s'allongeait, plus il gagnait en popularité. La production dura de 1961 à 1988 et quelques 6.000 exemplaires furent vendus chez nous.



disposait d'une carrosserie en plastique nommé Duroplast. A une époque où la rouille était encore un ennemi majeur de bien des automobiles, cet aspect apparaissait comme un excellent argument de vente. Mais le Duroplast était par contre un gros obstacle à l'éventuelle production de Trabant à Huizingen, où il manquait un atelier de soudure spécialisé.

Peu à peu, le moteur deux-temps eut de plus en plus de détracteurs. Dans les années 70, la législation devint si sévère que la Trabant ne répondit plus aux normes européennes.

Verre sécurit, double système de freinage, et crash-tests devinrent obligatoires et chez Trabant, on estima qu'il ne valait pas le coup de consentir à ces investissements supplémentaires pour des marchés d'exportation somme toute très limités. Les nouvelles législations entrèrent en vigueur le 1 janvier 1974. Or, quelques mois auparavant, des dizaines de Trabant

avaient encore été importées. Les documents l'attestant furent remis au Ministère et heureusement, Pierreux reçut l'autorisation d'écouler ce dernier stock au cours de 1974. Au total, quelques 2.700 Trabant ont été mises en circulation chez nous.

■ Achiel Olbrechts

Parmi les innombrables concessionnaires de Frans Pierreux, deux se disputaient constamment les meilleurs résultats. Jules Houbrechts, qui créa un garage près d'Hasselt peu après la Seconde Guerre Mondiale, se targuait de mieux vendre que son collègue Achiel Olbrechts, installé à Wavre-Sainte-Catherine. Un troisième larron, Stan Van den Eede, de Opwijk, suivait de très près le duo de tête et s'illustrait surtout par la qualité des services. Les concessionnaires les plus performants parvenaient, dans les meilleures années, à vendre plus de 300 voitures par an.

L'histoire d'Achiel Olbrechts est un roman en soi. "En fait, je suis originaire de Rijmenam. Lorsque je me suis marié en 1957 après 18 mois de service militaire, mon épouse et moi avons créé un garage à Wavre-Sainte-Catherine. Juste à côté, une grande halle venait d'être mise en service et on y vendait chaque jour les légumes à la criée. Nous avons vite vu que tous les cultivateurs des environs étaient à la recherche de camions de 2 à 3 tonnes. Je me suis alors mis à la recherche, en Belgique et dans les pays voisins, de camions d'occasion et je les remettais en ordre. Mais après quelques années, tout le monde avait ce qu'il lui fallait et évidemment, les ventes ont

Entre 1957 et 1963, Wartburg produisit cette 313-1 Sport à seulement 469 exemplaires. Aujourd'hui, c'est l'un des oldtimers est-allemands les plus recherchés.



baissé. Nous vivions principalement des entretiens et des réparations. C'est là que M. Clerckx, le beau-frère de Frans Pierreux, m'a rendu plusieurs visites. Il était responsable du développement du réseau de distribution et venait prendre la température chez moi, pour voir si je n'avais pas envie de distribuer des Wartburg, des Trabant ou des Barkas. En 1962, il est venu me rendre une nouvelle visite et le hasard a voulu que ce soit quelques jours avant la foire annuelle. Je lui ai alors demandé de m'amener quelques Trabant et Wartburg que j'exposerais à la foire. Si le public réagissait de façon positive, je me lancerais à l'eau avec Pierreux. Mais si le public ne voulait pas du deux-temps, Clerckx pourrait reprendre ses voitures. Durant la foire, j'ai vendu une Trabant et une Wartburg 311 noire. Je ne pouvais plus faire marche-arrière. Les ventes ont décollé peu à peu. Après quelques années, ils ont découvert chez Pierreux que le garage Olbrechts signalait très peu de problèmes de garantie alors que chez d'autres, c'était une casse moteur par-ci, un problème technique par-là. Nous, nous n'avions pas de problèmes de ce genre. Mais pour être juste, je dois dire que dans mon jeune temps, j'avais fait beaucoup de motocross avec des moteurs deux-temps. De 1959 à 1962, j'avais été le principal rival de Roger De Coster. Pendant ces années-là, j'ai eu l'occasion de devenir assez calé en technique deux-temps. Nos motos de cross devaient voler sur le circuit et on n'avait pas droit à la panne. Enfin, vous imaginez la pression. Quand Roger De Coster a fait le pas vers la compétition internationale, mon épouse a trouvé que pour moi, ça suffisait comme ça. Elle voulait que j'arrête avant de me casser quelque chose et c'est comme ça que nous avons lancé notre affaire."

"Jusque-là, les cas de garantie étaient renvoyés en Allemagne de l'Est pour que l'importateur puisse être remboursé des frais occasionnés. Et un jour, les ingénieurs ont analysés les chiffres et constaté que dans un garage spécifique, les chiffres de ventes étaient élevés alors qu'aucun problème technique n'était signalé. C'était un gros contraste avec les concessionnaires qui se plaignaient du manque de fiabilité du moteur deux-

temps. En 1968, un cours de recyclage a été organisé en Allemagne de l'Est, et un concessionnaire par pays seulement était invité. Pierreux m'a choisi moi et j'ai pu échanger des expériences avec des concessionnaires d'un peu partout. A la fin de ces cours, j'ai été pris à part et on m'a demandé si ça intéresserait ma femme de venir visiter le pays. Il fallait que je lui en parle et trois semaines plus tard, nous avons reçu dans la boîte aux lettres l'invitation officielle venant de la direction d'Eisenach. En 1969, je suis donc allé secrètement travailler avec les ingénieurs de la République Démocratique Allemande. Chaque fois qu'ils venaient, eux, en Belgique, leur première visite après s'être déclarés auprès de leur ambassade à Bruxelles était pour moi. Les rapports avec l'Alle-



magne de l'Est étaient très simples: la collaboration concernait les changements et les améliorations techniques, mais la politique était taboue. Jusqu'en 1973, j'ai participé à des réunions techniques à Eisenach ou au Salon de Leipzig. Cette année-là, j'ai reçu une invitation pour une réunion technique à Berlin. J'avais entendu dire que les Allemands étaient très satisfaits de notre collaboration et ils demandaient si ça plairait à mon épouse de visiter Berlin. Bien sûr, ça ne lui posait aucun problème. J'ai donc à nouveau reçu une invitation officielle, mais sans visa et sans le moindre document officiel. Apparemment, c'était inutile, la lettre m'expliquait de simplement me présenter au Check Point Charly et de produire les cartes de visites jointes

En 1962, Frans Pierreux survécut à un accident au volant de cette voiture. Le choc avec un camion fut si violent que celui-ci termina dans une cour de ferme.

à l'invitation. Moi et mon épouse n'en croyions pas nos yeux. Passer la frontière est-allemande sans document officiel? Impossible! Mais bon, nous avons tout de même fait comme il nous était dit. Et évidemment, une fois arrivés à Check Point Charly, la question est tombée: "Haben Sie Ihre Papieren mit?" "Nein, keine Papieren" "Dan müssen sie zurück. Ohne Papieren kommen Sie nicht rein!" ("Vous avez vos documents?" "Non, pas de documents" "Alors faites demi-tour! Sans documents, vous n'entrez pas"). "Mais j'ai tout de même une invitation", ai-je répondu. Rien à faire. Un troisième militaire est venu, je lui ai montré mon pass de voyage et la carte de visite. "Vous devez appeler cet homme!". Et tout de suite, le ton a changé. "Excusez-nous, excusez-nous. Un moment, s'il vous plaît." A peine dix minutes plus tard, notre hôte venait nous chercher et il nous a fait visiter Berlin pendant quelques jours. Nous logions dans l'hôtel le plus cher de la ville. Le dernier soir, il nous a demandés de lui rendre un service. Il demandait qu'à notre prochaine visite, nous lui amenions une carte de Belgique, sur laquelle nous marquerions l'emplacement de quelques lieux, comme le siège de l'OTAN, quelques bâtiments importants, des choses du genre. J'ai répondu "Hé là! Je croyais qu'on avait dit pas de politique." "Bien sûr, mais ce n'est qu'une carte avec quelques bâtiments célèbres". Mon épouse et moi étions sidérés. Alors je lui laissai le choix: où il arrêterait les demandes de ce genre, où j'arrêtais de vendre des Wartburg. Et c'est là qu'a pris fin ma collaboration personnelle avec l'Allemagne de l'Est. Le lendemain, nous étions aimablement raccompagnés à Check Point Charly. Nous avons pris congé et je n'ai plus jamais entendu parler de cet homme."

"Frans Pierreux n'a entendu parler de cette histoire que bien plus tard, le jour où des techniciens de Wartburg lui ont demandé pourquoi il livrait les voitures sans adopter les réglages mis au point par Achiel Olbrechts. Car chez nous, les voitures étaient soigneusement réglées avant d'être remises au client. La pompe à huile notamment était réglée pour un mélange plus riche. Après 500 km, le moteur était à nouveau réglé, puis encore à 1.000 km. Après ça, on pouvait

se permettre sans crainte des intervalles plus espacés. C'est comme cela que Frans Pierreux a appris que j'avais des contacts réguliers avec les ingénieurs d'Eisenach. Et au début, ça ne lui a pas vraiment plu."

■ Pater Pax

Ce serait un sacrilège que de consacrer un article à Frans Pierreux et à Wartburg sans parler du Père Pax. Ce Néerlandais né en 1925 fut ordonné prêtre en 1954. Après une mission de vicaire dans la région de Louvain, il choisit de vivre dans une communauté monastique. Et c'est ainsi qu'il arrivait à Halle en 1958, au cloître de la Volpestraat qui abritait les frères conventuels. Mais cet homme n'était pas un "Père" comme les autres. Quand ses "frères" portaient l'habit traditionnel, lui s'habillait plutôt comme Monsieur Tout-Le-Monde. Puis dès que ses frères ont commencé à suivre son exemple, il s'est empressé de reprendre l'habit traditionnel. Le vélo de course était l'un de ses moyens de déplacement de prédilection, et il s'adonnait de temps à autre au saut à l'élastique. Il s'est occupé du chanteur de charme flamand "Paul Severs & The Criminals", dont il organisait l'agenda de concerts, gérait les contrats, et qu'il conduisait en représentations dans sa Wartburg. Il était aussi connu dans toute la Flandre pour son Pax-kelder (la cave de Pax), un lieu de rencontre pour jeunes où on a beaucoup dansé entre 1964 et 1975. Comme son nom l'indique, le Père Pax avait installé ce club pour jeunes dans la cave du cloître. Le succès était tel qu'à une époque, le club comptait quelques 4.000 membres, venus de toute la Flandre. Que ce soit sur son vélo ou à la patinoire, on voyait toujours le Père Pax revêtu de sa longue robe noire. L'homme était un des plus fidèles clients de la famille Pierreux, et il achetait invariablement une Wartburg à toit ouvrant. Lorsqu'on organisait un voyage pour permettre aux clients de visiter l'usine en Allemagne de l'Est, il était toujours de la partie. Le Père Pax est mort en 2010 mais à Hal, on se souvient encore de ses célèbres phrases, comme: "J'ai beaucoup de vices, comme fumer des cigarettes, mais j'ai aussi les vertus de mes vices. Ma Wartburg ne fume pas que par l'ar-

DELEN

PRIVATE BANK



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

Supporting Historicar
www.delen.be



Pour promouvoir Datsun, le Grand Patron en personne roulait dans une Datsun 2000.

rière, elle fume aussi par au-dessus.” La dernière Wartburg 353 du Père Pax est aujourd’hui au musée de la voiture est-allemande d’Achiël Olbrechts.

■ Datsun

Le 13 juin 1962, Frans Pierreux était en route pour Hal. Dans le hameau de Breedhout, un camion percuta sa Wartburg Limousine. Frans fut grièvement blessé et transporté à l’hôpital, où on ne put lui trouver de chambre. Un curé lui administra les derniers sacrements et six mois plus tard, le même curé n’en crut pas ses yeux lorsque Frans vint lui rendre visite. Il avait certes perdu énormément de poids, mais rien de sa force de caractère.

Selon un article paru dans “Belgique Automobile”, Nissan, l’entreprise qui produisait la marque Datsun, explorait depuis 1960 déjà la possibilité de s’implanter en Europe. Le 8 octobre de la même année, un accord commercial avait d’ailleurs été conclu entre le Japon et le Benelux, simplifiant l’import-export entre les deux entités. Et c’est donc avec cet objectif en vue que Nissan envoya chez nous une Datsun Bluebird, histoire de réaliser quelques tests, notamment concernant le comportement de la voiture sur les routes belges.

Nissan choisit comme intermédiaire l’entreprise Marubeni-Iida Cy Ltd, déjà implantée chez nous, dont le directeur Kozaburo Ohta était chargé d’établir les contacts avec différents importateurs. Il

est clairement établi qu’au début, c’est avec Joska Bourgeois que les premières (et longues) tractations eurent lieu. Mais le constructeur hésita. Heureusement, Joska avait d’autres atouts dans sa manche et en 1966, c’est avec Toyota qu’elle se lança. Dès la première année, elle vendit des centaines de voitures. Nissan était donc mis sous pression.

Frans Pierreux quant à lui avait déjà été approché par Mazda. Mais cette collaboration ne l’inspirait guère et lorsque Marubeni-Iida le contacta, son sentiment dominant fut le même. Son fils Jean-Paul par contre avait eu l’occasion de faire connaissance avec la Toyota Tiara lors de ses séjours en Afrique du Sud, et comprit que travailler avec le Japon était une très belle opportunité. En 1965, Frans fut invité à découvrir la production Datsun de près. Cette visite ne suffit pas à le convaincre entièrement mais pourtant, il franchit le pas. Le 22 septembre 1966, le deal avec les Japonais fut scellé. “Datsun Belgium S.A.” était née. L’entreprise avait Frans Pierreux pour président, et Kazaburo Ohta pour administrateur délégué. Frans Pierreux se souvient: “Je n’ai donné mon accord final que lorsque j’ai eu la certitude de pouvoir nommer qui je voulais à un poste clé en termes de vote. J’ai fait appel au directeur de la banque avec laquelle j’avais l’habitude de travailler. Mais deux ans plus tard, Nissan a décidé de prendre entièrement les choses en main et le jour de la réunion décisive, l’homme de confiance de la Générale de Banque brillait par son absence. Donc je me suis retrouvé en minorité. Les Japonais avaient tout en main pour conquérir le marché. Pourtant pour les premières années, ils planchaient sur des pertes annuelles de 40 millions de francs belges. Moi qui avais déjà trimé depuis des années, je n’avais aucune envie de mettre en jeu mon argent durement gagné. Et c’est à ce moment-là que Wartburg nous promet la Première Mondiale de la 353 pour le Salon de Bruxelles de 1969.”

Le mariage Datsun-Pierreux a tenu deux ans. Grâce à l’expérience accumulée avec IFA, Wartburg et Trabant, le réseau comptait déjà plus de 60 points de vente dès la première année. Achiël Olbrechts avait évidemment été invité à rejoindre

ce réseau: "Je ne trouvais pas ça très opportun parce que nous nous étions spécialisés dans les moteurs deux-temps. Je ne me voyais pas laisser le client choisir entre deux-temps et quatre-temps."

L'un des premiers concessionnaires Datsun fut le Garage René de Mechelen. Aujourd'hui âgé de 80 ans, René De Weert se rappelle encore très bien l'annonce de l'arrivée de Datsun en Belgique, tant dans les journaux qu'à la radio. "L'importateur était Pierreux, de Huizingen. On ne connaissait pas vraiment Datsun mais on avait entendu des choses à gauche à droite. C'était en 1966. Nous avons été invités à Huizingen. Nous avons été reçu par M. Clerckx, qui s'est avéré être notre Zone Manager. La première voiture que nous avons dû vendre était une 1300. Ça a été assez facile. J'ai conduit la voiture jusque chez moi. Comme ça se faisait à l'époque, on venait simplement prendre livraison de la voiture par la route et on la conduisait au retour. Il n'était pas encore question de transport par camion et de choses du genre. Ma mère était justement venue me rendre visite au garage. Je lui ai dit "Regarde, maman, voilà ce que nous allons vendre, maintenant." Et elle a répondu "Celle-là, elle est pour moi!". Et ma première Datsun était déjà vendue."

"Avant ça, je vendais des NSU, des Triumph et aussi pendant tout un temps la petite BMW 700. Nous avons dû lancer la marque Datsun et pour ça, nous avons fait toutes sortes de foires et de salons. Rien qu'épeler le nom de la marque était parfois un peu compliqué. Par contre, la documentation était disponible en français et en néerlandais. Les pièces de rechange n'ont jamais posé de problème. Au début, les Datsun arrivaient par le port d'Anvers et plus tard, Nissan a envoyé les voitures en Europe via Rotterdam."

Les modèles 1300 et 2000 ont été disponibles dès après la publication de l'accord du 16 novembre. Ce mois-là, 46 voitures furent déjà vendues et selon Comaubel, 564 Datsun ont trouvé preneur durant la première année pleine. L'année suivante, ce score fut plus que doublé. Pourtant pour Nissan, ça ne suffisait pas.

■ Moretti

La collaboration avec Datsun ayant connu une fin prématurée, il resta à Pierreux la tâche ardue de trouver un produit de remplacement. Durant les années 50, Moretti avait déjà été représenté dans notre pays. En 1955, J. Renard avait été le directeur de la "Fabrique Automobile Moretti - Belgique" et la marque était présente dans le hall central du Salon de l'Auto.

Cet élégant coupé Moretti 850 Sportive est une réinterprétation de la Fiat 850. Il est évident que le designer Dany Brawand s'était inspiré de la Dino Ferrari 246 GT.



Malgré les tarifs élevés, les Moretti ont rencontré un succès immédiat. Avec son vaste stand du Salon de Bruxelles, la marque était bien représentée.

A peine un an plus tard, le nom changea en "Société Belge des Automobiles Moretti", mais le siège demeura à la même adresse, 103A Avenue Franklin Roosevelt, à Bruxelles. L'entreprise se présentait comme importateur et concessionnaire principal mais pour les entretiens, les clients étaient renvoyés vers le garage de John Claes. Oui, le célèbre pilote. La clientèle flamande était prise en charge par Gaston Gerdols, installé à Mariakerke, à côté de Gand. Moretti



Le premier prototype de Moretti 132 a été présenté en Première Mondiale au Salon de Turin de 1972. La voiture apparut ensuite au Salon de Genève de 1973 mais depuis, elle n'a plus quitté la Belgique.

fut également au Salon de l'Auto du Heysel en 1956. On ignore toutefois si la moindre voiture fut vendue. Dans les archives de Comaube, on ne trouve, pour les années 50, pas de trace de Moretti.

Ce furent les frères Pierreux, les fils de Frans, qui établirent les premiers le contact avec Giovanni Moretti. La gamme proposée par cette "Carrozzeria" de Turin était basée sur divers modèles Fiat et était donc assez simple à entretenir. Dès le départ, les Moretti rencontrèrent un succès exceptionnel sur le marché belge, en dépit de tarifs plutôt salés. Ainsi en 1970, on pouvait acheter une Fiat 850 Sport Spider pour 89.900 FB, alors qu'une Moretti 850 S Convertible coûtait 117.500 FB. Pour certains autres modèles, la différence de prix pouvait aller du simple au double. Mais il est vrai qu'à ce prix-là, on s'offrait un produit aussi exclusif que fiable, doté de la finesse et de l'aura italienne. Puis la crise économique des années 70 mit Moretti dans l'embarras. Par ailleurs, l'obligation de produire des voitures plus sûres dont les nouvelles carrosseries devaient

au préalable passer un crash test rendit la production en petite série peu, voire pas rentable. A l'origine, la gamme se composait de coupés luxueux portant le nom du châssis Fiat qu'utilisait Moretti. On eut donc des Moretti 850 ou encore des Moretti 128. Lorsque Fiat lança l'idée en 1972 de produire une 132, le constructeur prit contact avec Moretti, Zagato, Michelotti et Pininfarina. L'idée était d'augmenter le retentissement du lancement de la voiture en fournissant un châssis à l'un de ces carrossiers, et de présenter le concept qui en découlerait lors du Salon de Turin. Giovanni Moretti avait déjà compris que ce modèle était "trop haut" pour lui, mais dire non à son fournisseur principal, à fortiori lorsque celui-ci s'appelle Agnelli, n'était pas une option.

Le designer suisse Dany Brawand avait appris toutes les ficelles de son métier au cours des douze années passées chez Moretti. En 1966, celui-ci l'avait engagé comme chef du design du Moretti Centro Stile. Cette fois encore, il dessina un élégant coupé et prit grand soin de créer une structure de sécurité parfaitement rigide. Le premier concept était reconnaissable à sa face affichant six phares ronds derrière du plexiglas, s'étalant sur toute la largeur de l'auto. Ce prototype fut porté sur les fonts baptismaux en novembre 1972 au Salon de Turin. En 1973, vint un second prototype à nez modifié. On annonça que cette voiture passerait à la production, mais il n'en fut rien. La crise économique, les normes internationales de sécurité et de très nombreuses grèves sonnèrent le glas de la production des coupés Moretti. Le

Après la crise pétrolière, Moretti tenta de renouer avec le succès avec la 127 Midimaxi, une rivale des Citroën Mehari et Renault Rodeo. Mais ça ne marcha guère.



dernier modèle Moretti à rencontrer le succès fut la 127 Midimaxi, un véhicule de loisirs concurrent de la Citroën Mehari. Lentement mais sûrement, la production en série chez Moretti prit fin. En 1976, la S.A. Pierreux vendit la dernière des 266 Moretti qui avaient trouvé preneur en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg.

■ Ebro et Seat

Jean-Paul Pierreux se remit donc une fois de plus à la recherche de nouveaux partenaires. L'expérience que pouvait revendiquer l'entreprise en matière d'utilitaire et de camions avec Vulcan, Framo, Phänomen et Robur s'avéra être un atout décisif lorsqu'en 1971, un accord fut conclu avec les espagnols d'Ebro. Ce constructeur de Barcelone était à l'origine une entreprise disposant d'une licence lui permettant de produire des camions Ford pour le marché espagnol. A la fin des années 60, Motor Iberica, maison mère d'Ebro, absorba en très peu de temps quatre petites compagnies produisant majoritairement des utilitaires légers et des véhicules 4x4. L'offre de Motor Iberica grandit donc sensiblement. Entretemps, Ebro lança le Série D à cabine basculante. Là encore, il s'agissait d'une gamme dérivée de Ford, proposant des charges utiles de 1,5 à 7 tonnes. La gamme continua de s'étendre, jusqu'à compter des camions 2 à 3 essieux, dont les capacités allaient de 3 à 27 tonnes. Grâce à un accord avec Massey-Ferguson, l'entreprise produisit même des tracteurs. Finalement, Massey prit le contrôle total de Motor Iberica. Puis en 1979, 34% des parts furent rachetées par Nissan Motors. En 1982, la participation de Nissan grimpa à 53% puis plus tard encore à 80%.

Les équipes de Pierreux mirent sur pied un réseau de distribution spécialisé en deux ans seulement. Par ailleurs, les camions Ebro furent adaptés au marché belge. Huit ans durant, la collaboration fonctionna très bien et quelques 350 véhicules commerciaux furent vendus. Puis en 1978, durant les discussions préliminaires au partenariat naissant entre Ebro et Nissan Motors, la collaboration avec la S.A. Pierreux fut brutalement interrompue. Pour la deuxième fois, Frans Pierreux avait été trahi par les

Japonais mais cette fois encore, il parvint à limiter la casse au moyen d'une procédure judiciaire.

■ Le succès Zastava

1971 ne fut pas seulement l'année de l'accord avec Ebro, mais aussi avec le constructeur yougoslave Zastava. En 1954, Fiat conclut un accord avec le pays du General Tito portant sur la construction sous licence de quelques modèles.

Motor Iberica absorba quelques petits constructeurs d'utilitaires et put ainsi proposer une gamme complète de véhicules commerciaux.



Après avoir été constructeur de wagons et d'outillage, Zastava devint le premier constructeur automobile Yougoslave. Si au départ il était difficile de distinguer les Zastava des Fiat, cela changea en 1971. Zastava présenta en effet une déclinaison 5 portes de la Fiat 128, qui fut importée chez nous par la S.A. Pierreux sous le nom de Zastava 1100. Un autre modèle bien connu chez nous fut une réinterprétation de la Fiat 127 baptisée Zastava Yugo 45. Cette petite trois portes fut ensuite

Grâce à une licence accordée par Ford, Ebro put proposer le Série D à cabine avant. Ce camion fut touché par bien des maladies de jeunesse.



En 1971, Zastava développa une carrosserie 5 portes sur base de la Fiat 128. Ce fut un succès, y compris chez nous où des centaines de Zastava était vendues chaque année.

proposée en version 55 (moteur 1.100) et 65 (moteur 1.300). Jusque-là donc, la gamme Zastava recourrait à d'anciens châssis Fiat. En 1987, l'ancien nom fut remplacé par celui de Yugo et en 1989, la presse belge fit connaissance avec la jolie Miami. Hélas, dans les remous créés par la chute du Mur de Berlin, la Yougoslavie éclata. L'entreprise se retrouva en territoire serbe et durant tout le conflit, la S.A. Pierreux resta bien importateur mais peu de voitures furent construites, et encore moins exportées. Pour Frans Pierreux, les conséquences furent dramatiques. En 1991, son entreprise fut déclarée en restructuration. La sévère diminution des activités conduisit à des licenciements massifs. A cause de la restructuration, même les employés revendiquant de longues années de services furent mis en pré-retraite. La période de préavis de 15 à 24 mois fut réduite à 6 mois, le dernier jour de travail était fixé au 31 décembre 1991. A Huizingen, il ne restait que quatre personnes encore au travail et à la filiale de la Chaussée de Mons à Anderlecht, seulement trois. Les installations de Huizingen fermèrent

En 1989, la presse belge fit connaissance avec la Yugo Miami 1,3l. La voiture avait un sérieux potentiel mais la guerre en Yougoslavie en décida autrement.



définitivement leurs portes en 1996. La distribution de la marque Subaru fut encore assurée par les bureaux d'Anderlecht jusqu'en août 2000.

■ Distrimotor S.A.

A la faveur des longues années de collaboration avec les Espagnols, Jean-Paul Pierreux entra en contact avec Seat. L'entreprise dont le siège social est établi à Martorell avait été fondée en 1950 à l'initiative du gouvernement espagnol. Six banques avaient été choisies comme partenaires, ainsi que Fiat, au détriment de Volkswagen. Contre 7% des parts de l'entreprise, Fiat aida à créer la marque Seat, dont les voitures pouvaient être vues comme des Fiat produites sous licence, destinées exclusivement au marché espagnol. Ce n'est qu'en 1965 qu'un premier chargement de 150 Seat fut exporté, vers la Colombie. Et c'est seulement après avoir renégocié les termes de son partenariat avec Fiat que le constructeur, à partir de 1967, put se lancer dans une exportation tous azimuts. Le nouvel accord portait la participation de Fiat à 36% tandis que celle de l'Etat espagnol et des banques baissa à 32% chacun. Fiat n'avait pas la majorité, mais était tout de même le plus gros actionnaire. La collaboration se passait bien, puisque Seat dominait son marché domestique. Agnelli avait manifestement donné l'exemple, lui qui dominait le marché italien. Après la crise pétrolière, l'Etat espagnol adoucit les très sévères règles protectionnistes qui régissaient le marché local, dans le but de favoriser l'emploi. Fiat vit alors avec déplaisir arriver Ford qui s'installa à Valence pour y produire la Fiesta, puis General Motors,

qui commença à produire des Opel Corsa à Saragosse. Lorsque Fiat manifesta son mécontentement, le gouvernement espagnol suggéra au constructeur d'augmenter ses propres investissements dans le pays. L'idée n'emballa guère Agnelli et après avoir timidement lancé la production de versions simplifiées des Lancia Beta Coupé et HPE dans l'usine Seat de Pampelune, il retira ses billes. Ce que tout le monde croyait impossible se produisit donc: en 1982, ce fut la fin de 30 ans de mariage entre Fiat et Seat.

Ce fut durant cette période tumultueuse que Frans Pierreux reçut la visite d'une délégation de Seat. "Voilà: Moorkens est intéressé et D'Ieteren nous courtise. Mais nous préférons vous choisir vous, en raison de vos longues années avec Ebro, et de votre expérience avec les Moretti-Fiat."

Mais Pierreux n'était pas au courant de ce qui se tramait à l'époque entre Seat et Fiat. Jean-Pierre prit la balle au bond et signa un accord d'importation avec la marque espagnole. C'est dans ce but que fut fondée en 1983 l'entreprise Distrimotor S.A., et qu'un nouveau bâtiment fut acheté à Hal. Entretemps, le gouvernement espagnol avait lancé des discussions avec Toyota, Nissan et Mitsubishi, à la recherche d'un partenaire solide pour le constructeur local. Mais quelqu'un d'autre était tapi dans l'ombre. Carl Hahn, le tout frais CEO de Volkswagen, voyait Seat comme un ticket d'entrée sur l'énorme marché espagnol et, au final, emporta le morceau. Lorsque furent révélées les vraies circonstances de la débâcle Fiat, on décida chez Pierreux de réduire drastiquement les investissements et on fut bien inspiré. Car ce qu'on craignait se produisit en effet. Après 9 mois seulement, le couperet tomba: ce serait désormais Volkswagen, représenté en Belgique par D'Ieteren, qui prendrait en charge la distribution de Seat.

Pour la famille Pierreux, ce fut un nouveau revers. Mais Jean-Paul parvint rapidement à remplacer Seat et de quoi rentabiliser les récents investissements dans l'entreprise Distrimotor. Ce fut Polski-Fiat, plus tard rebaptisée FSO. Nous sommes au milieu des années 80 et les syndicats polonais, sous l'impulsion de Lech Walesa, sont la source de nombreux

troubles. En cette période d'agitation sociale il n'était pas simple de faire des affaires avec la Pologne. Il fallait parfois batailler ferme pour recevoir à temps les voitures commandées en Belgique. La gamme se composait de la 125P et de la 126P. Les deux voitures étaient le résultat d'un accord de licence conclu avec Fiat. Mais le modèle le plus populaire fut la FSO Polonez, dont plus de 1.000 exemplaires par an furent vendus durant la période la plus faste. Bien qu'ici encore la base fût la Fiat 125, la Polonez était habillée d'une toute nouvelle carrosserie dessinée par Giorgetto Giugiaro, assisté de Walter de Silva (Fiat) et Zbigniew Watson (FSO-Design). Le dessin était déjà né à la fin des années 70, à une époque où la sécurité était un sujet crucial. La Polonez était donc très robuste, mais aussi assez lourde. Le résultat fut une voiture fiable à défaut d'être vive, et dont la consommation était trop élevée. Durant plusieurs années, elle fut néanmoins le plus grand succès de Distrimotor. Lorsque FSO décida de renforcer ses liens avec Daewoo, filiale de General Motors, ce fut la fin de la collaboration avec Distrimotor. On tenta alors de compenser cette perte par la distribution de Chrysler, mais ça ne donna rien. En 1995, Jean-Paul essaya encore de redonner un coup de boost à l'entreprise grâce aux utilitaires Tata Telco mais à nouveau, ce fut en vain: que ce soit en termes d'offre ou de qualité, la gamme du plus grand constructeur indien n'était absolument pas adaptée aux attentes européennes.

■ La fin d'une époque

Tout n'a pas toujours été rose, dans la famille Pierreux. Un jour, Guy, le plus jeune des fils, alors âgé d'à peine sept ou huit ans, marcha sur un clou rouillé dans le pigeonnier de son grand-père. On appela le médecin en urgence, qui administra une injection à Guy. Cette piqûre provoqua sur l'enfant une très mauvaise réaction et Guy se retrouva partiellement paralysé. Il dût longtemps rester en poumon d'acier. Bien que son état s'améliora ensuite énormément, il ne récupéra jamais la pleine capacité de ses poumons. A cette époque, la famille Pierreux passait de nombreuses vacances en Suisse pour aider

Frans Pierreux fut présent en tant qu'exposant à chaque Salon de Bruxelles d'après-guerre, et ce jusqu'en 1992. Celui qui était alors le Prince Albert l'honore ici de sa présence.



Le deal conclu en 1983 avec Seat pour l'importation de cette variante de la Fiat 125 termina en fiasco. Heureusement, Polski-Fiat fut passer la pilule.

à la guérison de Guy. Le bon côté de ces souvenirs de vacances étaient toutes les promenades en EMW 327 et 321. Fort heureusement, Guy put mener à bien ses études et à 30 ans, il intégra à son tour l'affaire familiale. Alors qu'il avait 47 ans, il fut victime d'un accident d'avion durant des vacances dans le Sud. Guy resta de longues minutes inconscient sur le tarmac, jusqu'à ce que des promeneurs

Polski-Fiat devint FSO, dont la Polonez affichait une carrosserie assez séduisante.



Wartburg a participé à des dizaines de rallyes internationaux, dans lesquels elles remportaient systématiquement la victoire de leurs classes. Chez nous, quelques 28.000 Wartburg ont trouvé preneur. Le dernier exemplaire à moteur deux-temps a été vendu en 1989. Ensuite, Olbrechts reprit à son compte l'importation des versions quatre-temps.

qui passaient là par hasard appellent les secours. On craignit alors pour sa vie, mais il s'en sortit. A peine un an plus tard, il y eut un nouvel incident lors d'une visite de contrôle à l'hôpital. Cette fois, l'issue fut fatale. Frédéric Pierreux ne s'en souvient encore que trop bien: "La veille, j'avais encore programmé quelques rendez-vous avec mon oncle pour préparer le Salon de l'Auto. Lorsque je suis arrivé au Garage

Van Elsen, l'un de nos concessionnaires de la région d'Anvers, le téléphone a sonné: mon parrain était mort."

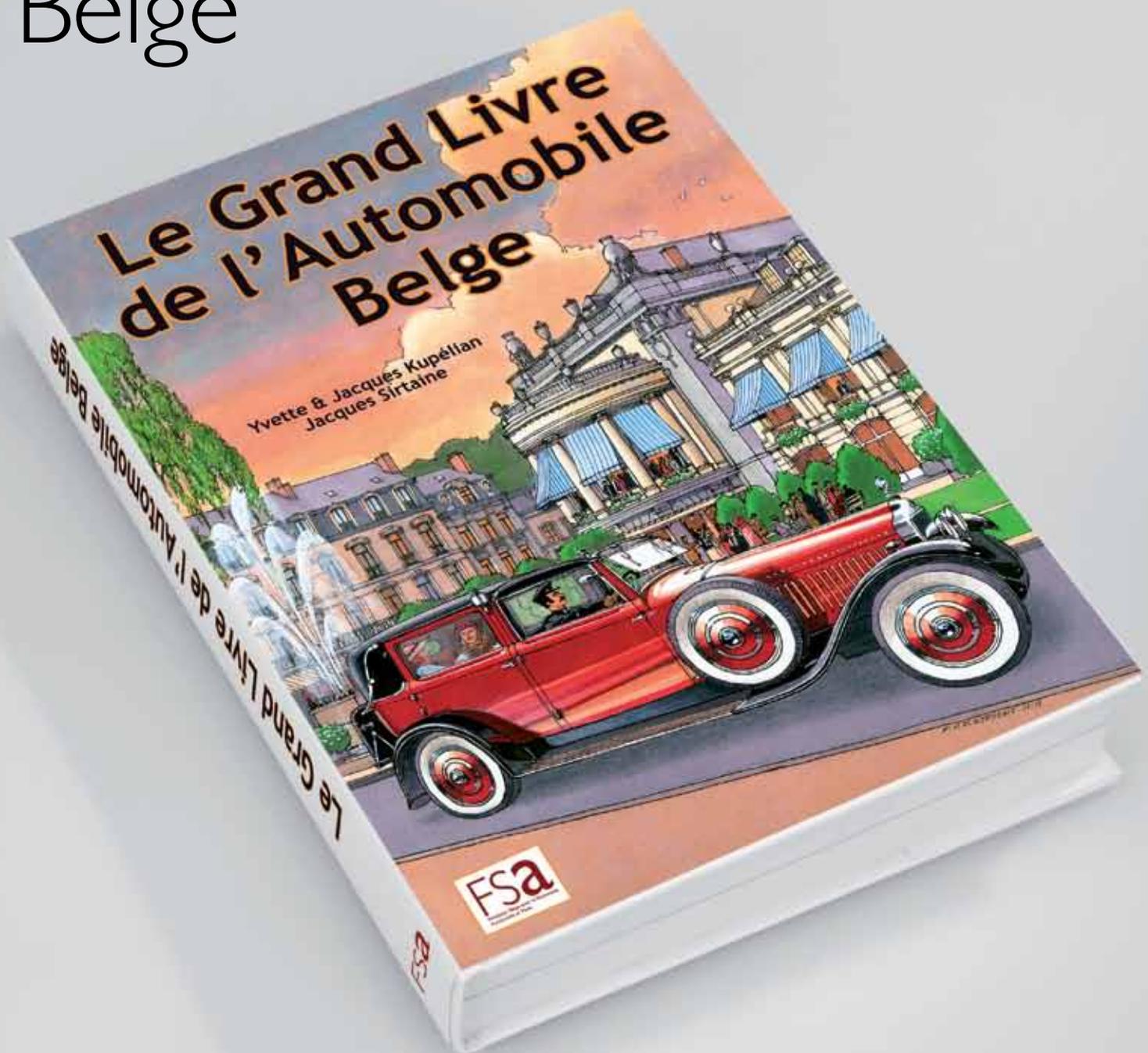
Frans Pierreux, lui, resta en pleine santé jusqu'à deux ans avant sa mort. Vers 65 ans, il fut victime d'une hémorragie cérébrale, mais il se rétablit complètement. A la suite de cet incident, il s'efforça de mener une vie aussi bien réglée que possible. Une promenade à pied chaque jour durant la pause de midi, s'occuper des pigeons, flâner sur sa belle collection de timbres après le déjeuner, puis retour au travail. Il resta fidèle à ce rituel quotidien des années durant. D'année en année, il profitait aussi de plus en plus de son appartement d'Antibes, où il se rendait au volant de sa Mercedes 450 SEL. Voiture qui est d'ailleurs toujours propriété de la famille. Une seconde thrombose, survenue alors qu'il avait près de 90 ans, laissa par contre des séquelles. Mais ce n'est que le 2 mai 2000, juste avant son 93^{ème} anniversaire, qu'il s'éteignit durant son sommeil. A peine deux ans plus tard, Jean-Pierre mourut à son tour, après deux ans de lutte contre une longue maladie.

Jeanne Garcet, la veuve de Frans Pierreux, a fêté ses 100 ans en 2009, puis quitta ce monde peu de temps après. Sa plus grande tristesse fut non seulement d'avoir perdu son mari en 2000, mais aussi et surtout ses deux fils.

Une dernière tentative de rendre au nom Pierreux son lustre dans le milieu automobile est à mettre au crédit de Frédéric Pierreux. Il s'installa à Geraardsbergen comme concessionnaire Opel. Ses débuts furent difficiles. Il avait toujours l'impression d'être un outsider. Les gens se montraient amicaux avec lui, mais ne manquaient jamais de lui rappeler ses racines. Un jour, il rencontra quelqu'un qui était à la recherche d'un bâtiment où installer un garage. Il n'hésita pas un instant, et lui vendit le sien. Et ce fut un nouveau revers dans l'existence de la S.A. Pierreux. Aujourd'hui, la famille a définitivement abandonné le secteur automobile pour se tourner vers celui, plus lucratif, de l'immobilier.

A NOUVEAU !

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



Fsa
Fondation Belge pour le Patrimoine
Automobile et Moto

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

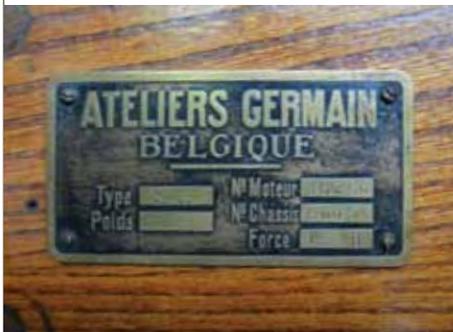
Pour commander cet album, versez 87 € (72 € + 15 € pour frais de conditionnement et d'envoi) au compte suivant : FSA (Fondation Roi Baudouin) - Rue Bréderode 21 - 1000 Bruxelles - IBAN : BE 06 0682 1083 8722 - BIC : GKCC BEBB - Communication : R 2025 FSA Kupelian FR



Germain 1914

Texte et photos :
Leo Van Hoorick

Héritage belge



Le Dr Léon Thiry était un personnage bien connu du microcosme belge de la voiture ancienne. Il avait constitué une très riche collection de voitures classiques et les avait réunies au sein de son musée privé. Outre une cinquantaine d'automobiles, le "Aalters automobile-museum" contient aussi bon nombre de memorabilias. Le Dr Thiry est décédé il y a quelques années mais sa collection est toujours soigneusement préservée par sa compagne An. Chaque automobile est en état de marche et ce grâce à Noël Heyerick, qui depuis des années veille au bien être de ces voitures.

Nous avons déjà eu l'occasion dans le passé de conduire brièvement l'une des cinq voitures belges de la collection, une Nagant de 1907. Cette fois, c'est à bord d'une Germain que nous sommes partis en balade.

■ Le plus grand constructeur belge

C'est en octobre 1897 que fut créée la "S.A. Ateliers Germain", dont le capital de départ s'élevait à 750.000 francs et

dont les fondateurs étaient quelques industriels de la région de Charleroi, parmi lesquels la famille Dewandre et l'ingénieur Dulait. Auguste Germain, l'un des actionnaires, apporta son usine sise à Monceau-sur-Sambre où, depuis 1873, on fabriquait des trams et du matériel ferroviaire. Les fondateurs de Germain achetèrent à Panhard-Levassor le droit de produire en Belgique tant des moteurs Daimler que des modèles Panhard. Le 25 juin 1898, la première Germain sortit des usines. Celle-ci était à peine différente d'une Panhard, au point que les premières Germain étaient communément appelées les Panhard (ou Daimler) belges. Leurs caractéristiques principales étaient un châssis de bois renforcé, un bicylindre placé à l'avant, une boîte quatre vitesses et une transmission par chaîne. Avec une centaine d'ouvriers à l'œuvre, Germain revendiqua vite une production de quelques 10 exemplaires du modèle 6 CV par mois. Ce ne fut pas la première voiture belge commercialisée, mais bien la première à être construite par une entreprise assez importante, ayant l'objectif de produire un véhicule à grande échelle.

En avril 1900, l'usine lança, en plus du modèle 6CV, la production en petite série de voitures 4 cylindres 12CV. Un an plus tard arriva la 8CV. L'usine fabriqua aussi des moteurs Daimler-Phoenix de 3 à 16CV à usage industriel et maritime. En 1901, le châssis fut abaissé, le volant mis sous un angle et quelques modèles reçurent des roues de dimensions identiques. La production annuelle tournait autour de 150 voitures.

En plus de ses propres modèles, l'usine de Monceau produisit aussi des Renault à moteur De Dion. La gamme de 1902 comptait des bicylindres de 7,5 et 10 CV, et des 4 cylindres de 15 et 20 CV. Cette année-là débuta aussi la construction de véhicules utilitaires, allant du fourgon 7,5 CV de 500 kg de charge utile, au camion de 5 tonnes, tous équipés d'un 4 cylindres placé sous le siège. Quelques bus destinés à des sociétés de transport londoniennes furent aussi assemblés, équipés de moteur 16 CV sous le siège, d'une carrosserie fermée pouvant recevoir jusqu'à 12 passagers et d'un deck supérieur de 18 places. Un bus de ce type allait être utilisé en 1906 par le premier service de bus de Bruxelles, joignant la Gare du Nord à la Gare du Midi en passant par la rue Neuve. Mais cet engin s'avéra quelque peu fragile et le projet fut rapidement abandonné.

Pour l'année 1904, un bureau d'étude développa sous la direction de Paul Dewandre les premiers concepts "maison": la gamme Germain Standard. Trois types de voitures étaient proposés: la 16/22 CV, la 24/32 CV et la 35/45 CV, à moteur 9.850cc. Le succès fut conséquent, car les voitures répondaient parfaitement aux goûts de l'époque: moteurs à soupapes latérales et 4 cylindres séparés, boîte de vitesses 4 rapports et transmission par chaîne. Les châssis étaient en bois à renforcements d'acier mais à partir de 1905, on put opter pour un châssis en acier embouti. Les voitures étaient caractérisées par quelques trouvailles originales. Ainsi les cylindres étaient-ils en acier forgé, revêtus d'une chemise de cuivre, le liquide de refroidissement passant alors entre le cylindre et la chemise. Chaque cylindre disposait de deux bougies, l'une reliée à

un magnéto, l'autre à une bobine. Enfin un frein différentiel refroidi par eau, très utile lors des parcours montagneux, était proposé en option.

La marque accordait une grande importance à la qualité de la technique. Les ventes se portaient bien et une bonne partie de la production partait à l'exportation, principalement en Grande-Bretagne. Au cours de 1904, on fêta le 1000ème véhicule produit. Cette année-là, les 350 ouvriers de la division automobile produisirent près de 300 voitures. En 1905, l'usine occupait une surface totale de 30.000 m² et le capital de la société s'élevait à 2.500.000 francs. Germain était alors le plus gros constructeur automobile de Belgique et ses voitures étaient celles que l'on croisait le plus souvent sur les routes.





■ Chainless et radiateur rond

Au Salon de Londres de 1905, Germain présenta son modèle le plus connu, la Standard Chainless 14/22 CV. Un modèle bien plus léger et plus économique que la Standard, toujours en production à l'époque. Avec ce modèle apparurent les premiers radiateurs ronds – même s'ils étaient ovales sur les tout premiers modèles – qui allaient rester jusqu'en 1914 le trait caractéristique de la marque. La Chainless 14/22, ainsi nommée en raison de sa transmission par cardan, disposait d'un moteur 4 cylindres de 2.920cc, à soupapes latérales mais à culasse en T. Le modèle 1906 présentait un embrayage conique, une boîte 3 rapports, une avance à l'allumage automatique et un châssis en acier embouti. Ce châssis ne pesait que 700 kg et était raisonnablement tarifé. La Chainless rencontra donc un succès immédiat et dès la première année, on en écoula plus de 250 exemplaires. En 1906, la petite Chainless remporta aussi de nombreux succès sportifs. A la fin de cette même année, de nouveaux modèles, dérivés de la première Chainless, furent introduits, leur mission étant de remplacer les plus grands et vieillissants modèles Standard. Outre la 14/22, il y avait deux versions 4 cylindres, 18/22 CV et 28/35 CV, et encore un peu commun 6 cylindres 50/60 CV de 8.800cc.

D'année en année, la gamme Germain s'agrandit. En 1909, le catalogue comportait pas moins de huit modèles à 4 et 6 cylindres, de 3 à 12,5 litres. Chaque voiture disposait de soupapes latérales,

de boîtes 3 vitesses et d'un cardan, à l'exception de la 28/35 qui pouvait en option être livrée avec une transmission à chaîne. La plupart des composants étaient produits à l'usine même. En 1910, Germain livra aussi les moteurs 4 cylindres des dirigeables Belgique II et Belgique III.

Au Salon de Londres de 1910, un nouveau moteur 15 CV fut présenté: un 4 cylindres monobloc de 2.600cc, doté d'un simple arbre à cames en tête et d'une boîte 4 vitesses. Ce modèle fut remplacé en 1913 par un monobloc 2.800cc à soupapes latérales, qui était plus facile à fabriquer.

Entretemps, le moteur sans soupapes était devenu très à la mode dans les voitures de luxe. Germain s'y mit donc aussi, bien que ne fabriquant pas ces moteurs. Le constructeur les achetait en Angleterre, à Daimler-Knight. Deux modèles en furent équipés en 1913, la GCK 20 CV qui avait déjà été introduite en 1912, et la nouvelle GDK 26 CV. Souvent, ces Germain sans soupapes étaient surnommées les "Germain Coventry".

Dans le catalogue de cette année-là, on pouvait lire ceci:

Pour la saison 1913 nous continuons la fabrication de la plupart de nos types de l'année dernière, à savoir:

- *Le châssis 20 HP avec moteur Knight sans soupapes, fabriqué par la "Compagnie Daimler de Coventry".*
- *Les divers types Chainless 18-20 et 28 HP, dont la vogue ne se ralentit pas.*

Nous y ajoutons cette année:

- *Un nouveau châssis 16 HP à soupapes avec cylindres monobloc;*
- *Un châssis 26 HP sans soupapes, qui, comme le 20 HP, est muni d'un moteur Knight sortant des usines "Daimler de Coventry".*

C'est sans contredit l'adoption de plus en plus étendue du moteur sans soupapes qui frappera notre clientèle.

L'expérience a démontré que le moteur Knight occupe la première place parmi les moteurs sans soupapes imaginés et fabriqués en ces derniers temps, et de plus, parmi les moteurs Knight fabriqués en

Europe, celui de la compagnie Daimler anglaise est incontestablement de l'avis des experts, le mieux construit et le mieux mis au point.

On comprendra donc aisément que, désireux de présenter à nos clients un châssis Germain sans soupapes d'une fabrication et d'un fonctionnement irréprochables, nous ayons conclu un accord avec la Compagnie Daimler de Coventry, et choisi ses moteurs pour monter sur nos châssis.

En 1914, Germain était au sommet de sa gloire et le catalogue ne comptait plus que des modèles à 4 cylindres. La Type M à monobloc 15 CV, les S et GCK à moteurs sans soupapes, les C-102, CD, D et NA équipés de moteurs construits selon le principe classique des cylindres séparés, et les véhicules utilitaires de 1,5 tonne et un camion d'une capacité de charge de 4 tonnes.

■ Notre voiture d'essai

Pas évident de déterminer de quel type est cette Torpedo portant le numéro de châssis 8005 et équipée du moteur n° 36269. En tout cas, c'est une voiture à moteur sans soupapes, et la plaquette d'identification annonce 13 HP. Sans doute une type S, donc. Le Dr Thiry

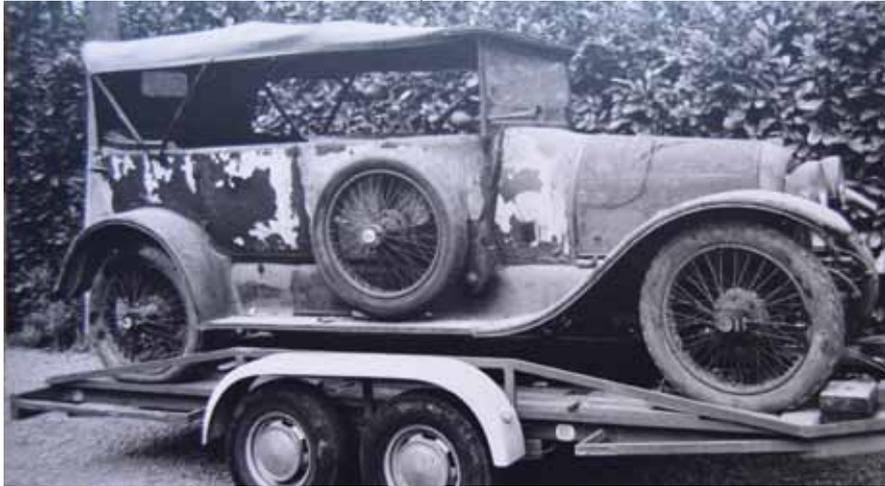
avait acheté cette voiture au cours des années 70 à une dame des environs de Charleroi. La voiture avait appartenu à son père, joaillier itinérant, spécialisé dans l'horlogerie. Sous le plancher du compartiment arrière, avait été aménagé un logement secret, accessible par deux trappes. C'est là que l'homme cachait sa marchandise.

La voiture était alors dans son état d'origine, mais très abîmée. La restauration prit donc beaucoup de temps. Noël se souvient que la carrosserie était en acier galvanisé. La voiture présentait aussi quelques traces de peinture kaki, vraisemblablement des restes de la Première Guerre Mondiale, lorsque la plupart des voitures furent réquisitionnées pour usage militaire. Ensuite, la voiture avait été peinte en vert olive. Les roues noires présentent des rayons fins et sont équipées de pneus Dunlop Cord de dimensions 820 x 120.

La voiture se démarre à la manivelle, et nous n'y arrivons qu'après quelques tentatives. Le chauffeur doit lui aussi monter à bord par le côté passager. La portière est petite et placée un peu trop en avant pour un usage aisé. Heureusement, le levier de vitesse ne



*La Germain du Dr Thiry
en route pour la restauration.*



gêne le passage, celui-ci étant placé à la droite du conducteur, à l'intérieur de la carrosserie. Le long levier de frein à main, lui, est à l'extérieur.

Le volant est muni d'un bouton servant à faire retentir le klaxon électrique (et il y a aussi un bon vieux klaxon à poire à la droite du volant), ainsi que des leviers classiques pour régler l'avance

à l'allumage et les gaz. La planche de bord en bois est, pour le reste, très simple, avec en son centre un ampèremètre et quelques interrupteurs pour le contact et les phares, et en bas à droite, le compteur de vitesse. A notre grande surprise, la voiture présente des pédales normales: gaz à droite, frein au milieu et embrayage à gauche. Cette Germain ne dispose que de trois vitesses avant et d'une marche-arrière, mais la conduire n'est pas si simple. En effet, les vitesses ne sont pas synchronisées et les changements de rapports exigent une certaine concentration. Mais quoi qu'on fasse, ça craque. Le moteur n'est guère puissant et à la moindre côte, au moindre obstacle, il faut rétrograder. Et comme de coutume avec un moteur sans soupapes, cette Germain émet son lot de vapeurs d'huile. A cette époque, les freins sur les quatre roues n'existaient pas. La voiture ne dispose donc de tambours que sur les roues avant. Quant au frein à main, il commande en fait un frein qui agit sur la transmission, qui passe par les roues arrière via un cardan.

Pour une auto de cette époque, la direction est assez légère. Le rayon de braquage par contre est énorme. D'après Noël, cette Germain peut atteindre 60

km/h en pointe. Je suppose qu'il a déjà essayé d'y arriver, mais nous n'en ferons rien: 40 km/h, c'est déjà bien assez pour une auto comme celle-ci.

■ Fin peu glorieuse

1914 sonna la fin de la production automobile chez Germain. La guerre 14-18 fit beaucoup de tort à l'entreprise. Après l'armistice, la production automobile ne fut jamais relancée, bien qu'en juin 1921, de nouveaux modèles, tant à moteurs Knight qu'à moteurs à soupapes classiques, furent annoncés. Il est possible que quelques exemplaires fussent alors produits, mais ils n'arrivèrent jamais sur le marché. Au Salon de Bruxelles de 1924, il y eut une nouvelle tentative: sur le stand de la marque, on pouvait voir une Torpedo 15CV et une "Transformable".

Germain se concentra plutôt à nouveau sur le matériel ferroviaire, mais produisit encore durant les années 20 quelques tracteurs et rouleaux compresseurs à moteurs essence.

En 1936, l'entreprise se remit à la production de véhicules: au Salon de janvier 1937, on présenta un camion à 5 tonnes de charge utile. Le moteur diesel deux-temps, construit sous une licence CLM-Junkers, développait 75 ch à 1.500 t/min. Mais une très importante commande militaire portant sur la livraison de camions tomba à l'eau, et le projet fut abandonné.

Après la Seconde Guerre Mondiale, Germain songea à nouveau à la production d'automobiles. Quelques essais furent réalisés avec un moteur à vapeur sur châssis Packard, mais cette expérience resta sans suite.

En 1955-1956, quelques camions de chantier furent produits, le B. 10 E, équipé d'un moteur diesel Deutz de 175 ch et pourvu d'une cabine allemande Faun. La capacité de chargement était de 12 tonnes. Germain fusionna ensuite avec l'Anglo-Franco-Belge et survécut difficilement sous le nom Anglo-Germain, constructeurs de bennes de chargement pour la construction. Finalement, le livre de cette histoire a définitivement été fermé en 1967.



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

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

privatebanking.societegenerale.be



 **SOCIETE GENERALE**
Private Banking

DEVELOPPONS ENSEMBLE
L'ESPRIT D'EQUIPE

*Société Générale Private Banking a été désignée Meilleure Banque Privée Européenne par le site WEALTHBRIEFING

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



Bien dans la lignée

Texte: Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol

La Viper est de retour. Et pas qu'un peu...

La vie est parfois étrange. Et dans le monde complexe de l'industrie automobile, des mécanismes plus étranges encore peuvent se manifester. A Detroit, on en sait quelque chose. Surtout chez Chrysler, d'ailleurs. Car à la faveur de fines manœuvres politiques et de stratégies retorses dans le monde de la haute finance, le plus petit des trois grands Américains a fait il y a quelques années un Come-Back surprenant, sous l'aile protectrice de Fiat. L'opération n'a pas été une bonne nouvelle pour Lancia, qui a vu s'ajouter à son catalogue d'incongrues américaines. Mais les choses étaient potentiellement plus sombres encore pour les gens de SRT, la division sportive de Dodge. En effet, pourquoi diable allait-on développer une nouvelle Viper alors que le groupe compte dans ses rangs des marques sportives comme Ferrari et Maserati? D'autant que la Viper a toujours trainé une image un peu bancal, et que le business plan était surtout fondé sur l'enthousiasme de quelques passionnés. Non, vraiment, lorsque Fiat reprit le groupe Chrysler après le choc de la crise de 2008, une nouvelle Viper n'était clairement pas au programme. D'ailleurs, il n'y avait guère de place au 21^{ème} siècle pour ce genre de dinosaure, créé pour des moustachus

au torse plus velu que celui d'un acteur porno des Seventies. En 2010 donc, on retira la prise sans ménagement.

Et pourtant, voici que cette All American Sportscar réapparaît aujourd'hui dans les showrooms avec sa lubricité assumée, grâce à une poignée de designers aussi vilains et aussi rebelles que la voiture qui est sortie de leurs crayons. Ces irréductibles ont osé développer une nouvelle Viper dans le plus grand secret, alors même que Chrysler traversait l'une des périodes les plus houleuses de son histoire. Alors que tous les employés rentraient chez eux le soir en craignant de trouver les portes de l'entreprise fermées pour de bon le lendemain matin, il s'avéra que la période était idéale pour faire preuve de transgression. Le raisonnement sous-jacent était que puisque la marque était justement prise dans une crise si grave, c'était le moment de lui faire un cadeau, peut-être un cadeau d'Adieu. Bien sûr ces irréductibles jouaient aussi dangereusement avec le feu. En pleine bataille pour la survie, dépenser l'argent du contribuable américain dans un projet si baroque, c'est un peu comme un alcoolique qui tenterait de réanimer son foie défaillant à grands coups



de doubles-whiskies. En même temps, c'était une source de motivation pour tous ces gens sentant planer l'épée de Damoclès au-dessus de leur tête. Et l'excitation fut à son comble lorsqu'il fallut présenter le fruit de ce travail illicite au Big Boss de Fiat, Sergio Marchionne. Personne ne savait ce qu'il allait advenir: la porte ou la promotion? Heureusement, la sauce prit dès que Marchionne vit la voiture. Simplement parce que la voiture était une vraie Viper. La troisième et meilleure génération de cette famille. Ou la moins pire. Question de point de vue...

Elle a beau être une icône, l'arbre généalogique de la Viper est assez difficile à dessiner. Elle a vu le jour sous la marque Dodge – et a même été vendue en Europe sous le nom Chrysler Viper – mais voici qu'aujourd'hui c'est le badge SRT qu'elle met sur les routes. Ce qui est assez logique en fait, puisque SRT est l'acronyme de Street & Racing Technologies. Voyez cette toute jeune marque comme l'AMG du Nouveau Monde. Tout comme le préparateur allemand de Mercedes gagne ses galons de marque à part entière, SRT doit faire de même et voler de ses propres ailes. En tout cas, tel était l'objectif de départ. Car le fait est que la voiture est toujours disponible en tant que Dodge Viper, même si des niveaux de finitions spécifiques ont été développés pour les deux noms. La variante SRT se veut plus "brute", la

Dodge, plus luxueuse. Mais ne fondez pas trop d'espoirs sur ce dernier aspect, car la Viper est avant tout une bête de course pure et dure aussi subtile qu'une côte à l'os au barbecue.

Autre point de confusion, nous en serions officiellement depuis 1992 à la cinquième génération. Ce chiffre est gonflé par quelques dérivés plus ou moins convaincants qui ont enrichi le catalogue au fil des ans, mais royalement ignorées par le public. Voilà pourquoi nous dirons que ceci est la troisième génération. Sachant cela, il est étonnant de constater que la Viper a "si rapidement" acquis le même statut de légende que la Corvette. Mais il faut bien dire qu'elle ne joue pas dans la même catégorie. Lorsqu'elle fut portée sur les fonts baptismaux en 1992 par le charismatique Bob Lutz, les gens voyaient en la Viper la réincarnation de la Cobra. La voiture quant à elle se distinguait par trois caractéristiques majeures: une carrosserie plus évocatrice que celle de Dolly Parton, un V10 aussi démesurément puissant que simple sous le capot, et une bande-son apocalyptique émise par les échappements latéraux.

Lorsque les designers Ralph Gilles et Mark Trostle travaillaient à la "petite" nouvelle dans le plus grand secret, ils arrivèrent rapidement au consensus quant à la direction que devait



prendre la voiture. Bien sûr ils avaient conscience de marcher sur des œufs, avec un tel héritage. Mais personne n'avait envie de se laisser aller au rétro-design. Cela ne les empêcha toutefois pas de prendre pour base les lignes de la première Viper, de loin la plus spectaculaire, et donc de ne pas s'intéresser à la seconde génération, un peu balourde sur les bords. Car même si elle avait le même sang dans les veines, le langage stylistique s'exprimait d'une tout autre manière. L'histoire palpitante démarra en 92 avec une sorte de carrosserie Targa, la seconde génération naquit d'emblée sous forme de coupé. Tout ce qui subsista alors fut la calandre Viper typique, les prises d'air en forme de boomerang qui dominent la silhouette, les formes voluptueuses et les proportions héroïques, faites d'un capot interminable, d'une poupe minimaliste et de ces virils échappements latéraux.

Pour ce qui est du caractère de la Viper par contre, aucune confusion possible. Sous la peau d'aluminium et de carbone, il y a assez peu de changement. Le châssis et la plateforme sont restés quasi tels quels, tandis que le V10 8,4 litres a à peine été retouché. Il lâche désormais 640 ch et assez de couple (814 Nm) pour friper l'asphalte. A régime stationnaire, il est déjà plus intimidant que Don Corleone et si on donne des gaz, il s'exprime comme un grizzly qui aurait mangé une mauvaise soupe. Et si on a assez de route devant soi pour le pousser dans les tours, il émettra un cri de guerre si puissant que même en enfer, personne ne croira que vos intentions sont pacifiques. Cela étant, cette génération est sensiblement plus civilisée que ne l'était la précédente, grâce notamment à un contrôle de traction qui apprend les bonnes manières au train arrière. Mais rassurez-vous, ceci est toujours une voiture prête à vous mordre si vous n'y prenez garde. En tout cas, c'est ce qu'elle fait ressentir en permanence. D'une certaine manière un peu teintée de machisme, c'est en cela que réside la moitié du pouvoir de séduction de cette Cobra moderne.

Côté habitacle, vraiment pas de raison de se plaindre. Les sièges sont plus qu'acceptables et la planche de bord est

plus réussie – ou moins ratée si l'on ne peut se défaire des standards européens – bien que toujours un peu “américaine”. Par ailleurs, les énormes échappements latéraux font que la température de l'habitacle est aussi fluctuante que celle d'une dame en pleine ménopause. Et le bruit qu'ils produisent est si intense qu'ils font passer une discothèque pour une église. Après quelques dizaines de kilomètres, la dureté des suspensions vous donnent l'impression que votre cerveau bouge dans votre crâne et que vos fesses sont en brique. Car le fait est que SRT n'avait pas un demi-dollar de trop à dépenser en développement, il a donc fallu puiser parmi les pièces disponibles. Même le pare-brise est le même que celui de la Viper précédente. Et ça se remarque. Même si les sièges sont sensiblement plus bas, le haut du pare-brise mange énormément de visibilité. Les instruments de bord sont relativement lisibles, le système d'info-divertissement fonctionne parfaitement et le graphisme surprend par quelques trouvailles sympathiques. Ainsi le compte-tour vire-t-il au rouge de plus en plus intense, jusqu'à devenir intimidant si on a la témérité de pousser l'aiguille jusqu'à la limite. On trouve aussi quelques indications ludiques à destination de ceux qui se demandent quel est le terrain de jeu préféré de la bête: dans les espaces de rangements, on trouve en effet des formes évoquant des vues du Nordschleife et de Laguna Seca. Cette vocation de la voiture se manifeste aussi dans la position de conduite. On est assis très bas, et le volant ainsi que le pommeau de vitesse, planté dans le tunnel aussi vaste qu'une table de pic-nic, vous tombent parfaitement en main. Si vous ne vous étiez jamais senti l'âme d'un pilote avant cela, dans cette voiture, ce sera rapidement le cas.

Le rêve de gosse s'évanouit dès qu'on met le pied au plancher. Certes, accélérer en ligne droite sur une route lisse comme une table de billard est d'une simplicité enfantine, grâce à la commande de boîte incroyablement rapide, à l'embrayage très facile à doser et à l'accélérateur qui communique avec le moteur plus directement que le Pape avec Dieu. Mais dès qu'arrivent les



virages et autres obstacles, l'histoire est différente. La direction est très directe et fournit tout ce qu'il faut de feedback, mais les énormes gommages rendent le comportement si nerveux qu'on est à la limite du terrifiant, et la voiture est plus sensible aux ornières qu'un scout participant à un jeu de piste. En même temps, la vitesse est si sidérante qu'il vous faut intégralement recalibrer votre cadre de référence.

Bien sûr, l'atout séduction majeur de la voiture, c'est son énorme moteur et les airs qu'il peut chanter. Il est toujours prompt à réagir aux mouvements du pied droit et est assez puissant pour provoquer des nausées à n'importe quelle petite nature. Mais surtout, ce V10 adore les tours et c'est quand on approche de la zone rouge que commence le vrai spectacle. Il peut cependant aussi vous permettre de flemmarder au volant, comme si vous aviez une boîte auto à disposition. En 4ème, il peut se promener aimablement à 60 km/h, ou vous catapulte en direction des 260 km/h. En 6ème à 120 km/h, il tourne à peine plus vite que le ralenti. Ce bon vieux moteur archaïque, les palettes au volant ou les gentilles boîtes double-embayage, c'est pas son truc. Le levier de vitesse vous fait ressentir sa pleine nature mécanique, et ne demande que de courts mouvements. Et c'est tant mieux. D'autant que ça n'a pas toujours été le cas. Mais attention tout de même, car les positions de la commande sont très rapprochées. Il pourrait donc arriver qu'en plein freinage, on repasse en seconde plutôt qu'en quatrième et là, la surprise est colossale. Enfin pour ce qui est des freins, le système qui repose sur des disques en acier aux quatre roues fait exactement ce qu'on attend de lui.

Disons-le franchement, la Viper n'est pas une bonne voiture de sport. Elle ne peut se mesurer à une Porsche 911 ou à une Audi R8. Ces dernières sont tellement plus raffinées technologiquement parlant, et tellement plus équilibrées que la comparaison est impossible. De plus, elle boit comme un trou – 19 l en moyenne avec un style de conduite relativement tranquille – sa finition est moyenne et les espaces entre les éléments de carrosserie sont tels que des

enfants peuvent y jouer à cache-cache.

Même au States, son âme de grosse bête un peu idiote la mettent en marge. Tout va pour le mieux tant que vous la respectez et tant que – comme un triple méga-cheeseburger – vous ne la dégustez qu'à la moitié de ses capacités. Si vous voulez tout, elle peut se montrer très indigeste et son comportement caractériel viendra à l'encontre de la vitesse proprement dite. Pourtant, c'est un plaisir de l'avoir dans les mains, comme ça peut-être un plaisir de posséder un pitbull qu'on n'a pas dressé pour tuer. Quelque part, la Viper est un peu une Lotus Exige au carré: sentiment de légèreté et nervosité. C'est lorsque vous ne la poussez pas à bout qu'elle donne le meilleur d'elle-même, quand vous cherchez à être en harmonie avec elle. Et vraiment, ça n'a rien d'un renoncement. Même à la moitié de son potentiel, la Viper est diablement véloce.



A propos de WAFT

www.waft.be est un petit éditeur indépendant de livres de qualité, consacrés au design automobile et à la culture automobile. Derrière cette entreprise, il y a deux noms bien connus du journalisme automobile: le journaliste Bart Lenaerts et la photographe Lies De Mol, qui collaborent depuis longtemps déjà à Historicar. Les livres de cet éditeur sont exclusivement disponibles via son propre webshop www.waft.be. Dans le passé, WAFT a déjà publié un ouvrage consacré aux designers automobiles belges (“Ever since I was a young boy, I’ve been drawing sports cars”), tandis que le livre “Masters of Modern Car Design” donnait la parole aux Directeurs du Design des grands groupes automobiles. WAFT1 et WAFT2 sont des ouvrages publiés en éditions limitées, numérotées et à la couverture personnalisée. Ils évoquent un large éventail d’automobiles et les histoires qui s’y rapportent. L’une des publications les plus récentes, “Spada, the long story of a short tail”, raconte la vie et l’œuvre du designer automobile italien Ercole Spada.

WAFT2 a remporté le prix du “Plus Beau Livre du Monde” lors du Festival de l’Automobile de Paris. Quant à “Masters of Modern Car Design”, il remporta le premier prix lors de la Foire du Livre de Francfort.

Inside Scuderia Cameron Glickenhaus

Inside Scuderia Cameron Glickenhaus est un ouvrage très spécial, consacré à une voiture très spéciale, et écrit par des personnes très spéciales. Le livre jette un regard unique dans les coulisses de l’une des voitures de sport les plus fascinantes de notre époque, née de la volonté d’un Américain excentrique.

Comme une sorte de boîte noire, le livre a enregistré comment une voiture de sport exceptionnelle a été construite pour Jim Glickenhaus. Et par la même occasion, il retrace la naissance d’une nouvelle et enthousiasmante marque automobile.

La première partie raconte comment cette spectaculaire voiture de sport et de course a été développée, avec force détails techniques, complications inattendues, épisodes romanesques et petits drames humains. Le livre comprend un QR Code qui vous permettra de faire imprimer en 3D une reproduction du design de la voiture. Cette première partie est disponible depuis la présentation de la voiture au dernier Salon de Genève.

La seconde partie relate quant à elle la préparation et la participation de la voiture aux 24 Heures du Nürburgring en mai 2015, et nous savons aujourd’hui que cette première course ne s’est hélas pas bien terminée. L’une des voitures

s’est en effet sévèrement crashée durant les essais, tandis que l’autre a terminé à la 35^{ème} place. La couverture arrière de ce livre est une plaque d’aluminium sur laquelle a été fraisée le logo SCG003 (identique à celui de repose-pied de la voiture), ainsi que le numéro de série du livre et le nom de l’heureux lecteur qui se l’offrira. Cette seconde partie sera disponible vers août prochain.

Ces deux parties pourront ensuite s’assembler de façon ingénieuse, pour ne former qu’un seul pavé de 512 pages et de 30 x 30 x 6 cm. Les deux parties sont rédigées en anglais.

Ceci est un projet réellement unique. Jamais auparavant des journalistes n’ont eu un accès si complet au développement d’une nouvelle voiture, ni même à la naissance d’une nouvelle marque. Une marque sans Marketing Manager, mais avec un objectif clair: la course. Ou, comme l’a dit Christopher Ruud, le premier client de Jim: “Cette marque pourrait devenir la nouvelle Ferrari. Je ne pouvais pas laisser passer la chance de faire partie de l’aventure dès le début.”

Ce spectaculaire ensemble coûte 280 euros. Hormis les frais de port, tout est inclus dans ce prix: les deux parties de l’ouvrage, la plaque d’aluminium personnalisée, et le QR Code pour l’impression 3D de la voiture.

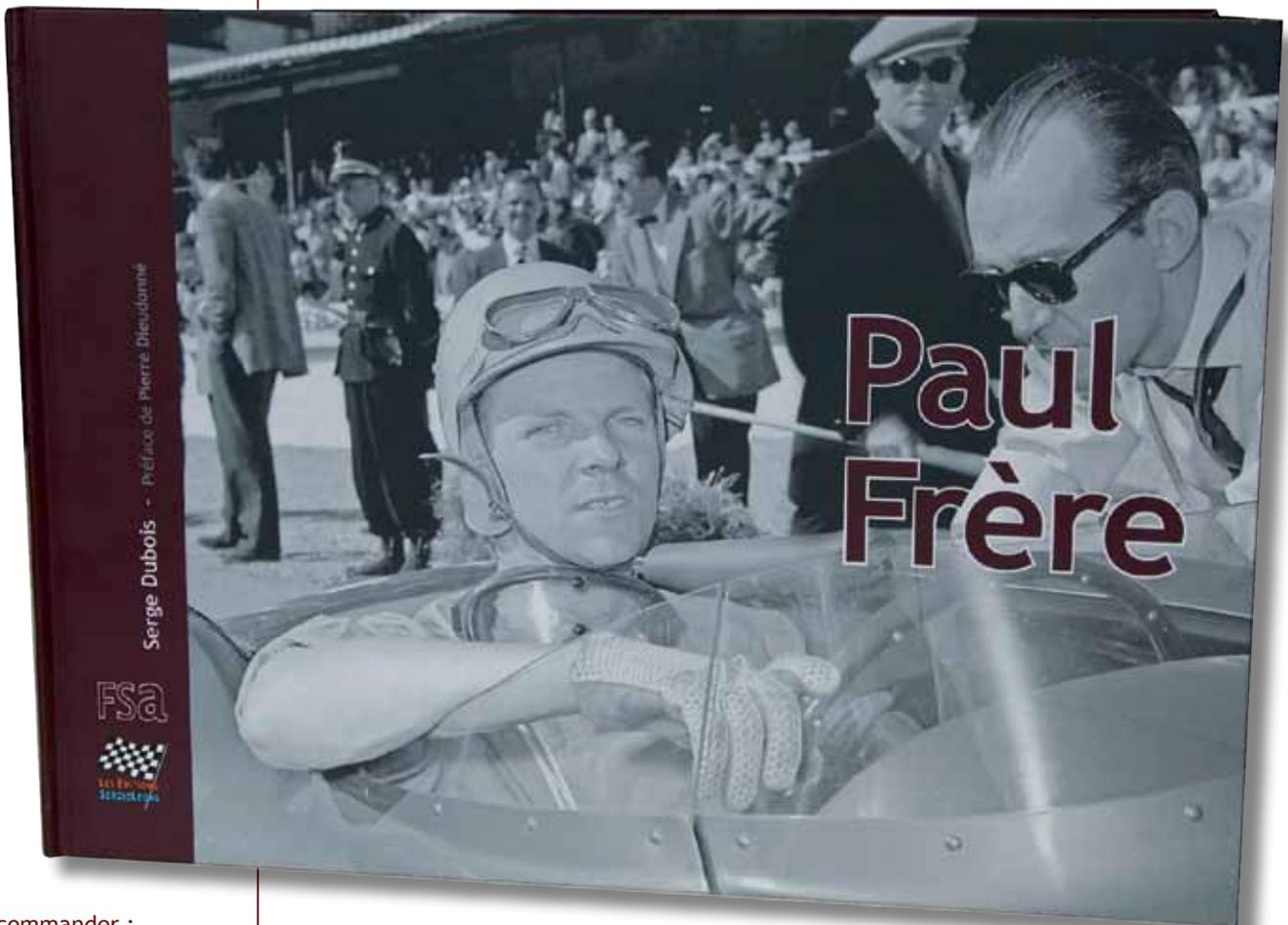
“Tous les livres WAFT sont réalisés en parfaite indépendance. Jim Glickenhaus nous a laissé libre accès à chaque phase du process, sans le moindre lien commercial entre WAFT et Scuderia Cameron Glickenhaus, et sans intervention de sa part sur le contenu”, dit Bart Lenaerts à propos de son dernier ouvrage.

Inside Scuderia Cameron Glickenhaus est uniquement disponible via le webshop www.waft.be. Il est également possible d’y feuilleter la version digitale du livre.



Paul Frère

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



Pour commander :

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

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

EDITION
Fsa
Fondation Belge pour le Patrimoine
Automobile et Moto

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



Chaque patrimoine a son histoire.

Entreprises et familles ont leur histoire. Votre patrimoine aussi. Examiner ensemble votre vision de l'avenir peut nous inspirer, élargir nos horizons et nous ouvrir de nouvelles perspectives.



Private Banking Awards 2014
A service from the Financial Times Ltd.

EUROMONEY

Private Banking Surveys
2013 - 2014 - 2015

**INTERNATIONAL
Banker**

Banking Awards 2014

Best Private Bank Belgium



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be