

# Fsa HISTORICAR

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



LES GRANDES MARQUES  
DU MONDE

AU

GRAND  
PALAIS

## AUTOMOBILES, MOTOS ET AUTOMOBILIA D'EXCEPTION

Jeudi 4 Février 2016  
Paris, France

## RENSEIGNEMENTS

Europe

Bonhams Paris

+33 (0)1 42 61 10 11

eurocars@bonhams.com

Après la spectaculaire vente aux enchères  
du Grand Palais en 2015 Bonhams est heureux  
d'annoncer le retour à ce lieu magique et riche  
en histoire.



Numéros concordants, nez long et "torque tube"  
**FERRARI 275 GTB 1966**  
Carrosserie Scaglietti  
Châssis n° 8973 Moteur n° 8973  
2.5 million - 3.5 million € (Sans prix de réserve)



Certifiée Ferrari Classiche  
**FERRARI F40 BERLINETTA 1990**  
Châssis n° 87784  
950,000 - 1,100,000 €



Moins de 16 000 kms depuis l'origine  
**PORSCHE CARRERA GT 2005**  
Châssis n° WPOZZZ98Z5L000275  
800,000 - 1,000,000 €



Conduite à gauche d'origine  
**ROLLS ROYCE SILVER CLOUD III DHC 1964**  
Carrosserie Mulliner  
Châssis n° LSEV169  
380,000 - 540,000 €



Prototype d'usine, Salon de Bruxelles  
et de Genève 1955  
**LANCIA B24 SPIDER 1955**  
Châssis n° B24S 1.002  
900,000 - 1,300,000 €



3,285 kms depuis l'origine  
**MERCEDES-BENZ CLK GTR COUPÉ 2000**  
Châssis n° WBB29739719000023  
1,800,000 - 2,000,000 €



Un des 30 exemplaires produits  
**1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SZ 'CODA TRONCA'**  
Carrosserie Zagato  
Châssis n° AR10126\*00207 Moteur n° AR001200101  
600,000 - 800,000 €



**LANCIA STRATOS HF STRADALE 1975**  
Châssis n° 829 ARO 001843  
350,000 - 450,000 €



**MASERATI GHIBLI 4.9 LITRE SS COUPÉ 1972**  
Châssis n° AM115492034 Moteur n° AM115492034  
300,000 - 350,000 €

# Bonhams

[bonhams.com/motorcars](http://bonhams.com/motorcars)

# 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 Zilli

### Mise en page:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

### Historicar est notamment soutenu par R.V.C.C.B.

British Classics & Rover Club Belgium  
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts  
A Merry Car Club  
Rolls Royce Enthusiasts' Club  
Belgium-Luxembourg  
Club des Anciennes Citroën  
Morgan Owners Club  
Lancia Club Belgio  
MG Car Club Belgium  
Belgian Mercedes Club  
Historical Vehicle Club  
Spa Historic Racing Team  
Belgian Vehicle Heritage  
Packard Chauffeurs Club  
Tank Museum  
Austin-Healey Club  
Classic Cadillac & La Salle Club  
Auto Retro Club du Brabant  
Amicale bruxelloise Club des Décapotables  
Italia Car Club Belgium  
Jaguar Drivers Club  
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium  
Amicale Panhard Belgique  
DKW Auto-Union Club Belgique  
Club belge des anciennes Peugeot  
The English Drivers Guild

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

### Maison d'édition:

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

## Youngtimers



Ces dernières années, le marché de la voiture ancienne a considérablement rajeuni. Lors du récent salon Interclassics de Bruxelles, on pouvait compter les modèles d'avant-guerre sur les doigts de la main. Ceux d'après-guerre aussi, d'ailleurs, s'étaient faits discrets pour faire place à des modèles plus récents. Lors de la vente Bonhams organisée durant le Zoute Grand Prix en octobre dernier, la plus forte enchère concerna une Ferrari SA Aperta de 2011! Et les prix des Youngtimers suivent cette tendance. Jusqu'à il n'y a pas si longtemps, la règle d'or était qu'une voiture ayant le potentiel d'un collector atteigne sa cote la plus basse à l'âge de 15 ans à peu près, avant de voir sa valeur repartir à la hausse. Or à cette même vente de Knokke, une Ford GT de 2006 a été vendue pour près de 400.000€. Lors de son apparition sur le marché, elle était facturée quelques 160.000€. C'est donc une augmentation de 250% après 9 ans seulement! Quel investisseur ne rêve pas d'un tel «Return On Investment»?

Et cette tendance du marché en déclenche une autre. Deux récentes initiatives valent d'après-nous d'être soulignées. L'organisation belge Opus a mis sur pied un plan afin de lancer un nouveau fonds d'investissement nommé «Next Generation Classics», qui investira principalement dans le domaine des Youngtimers. La période concernée est 1975-2005. Cible: les modèles exclusifs, en excellent état bien entendu. Quiconque se tient au courant de l'évolution des prix sait qu'il y a là d'excellentes affaires à réaliser. En Europe, il existe déjà quelques fonds investissant dans l'automobile. Mais chez nous, c'est à notre connaissance la première fois que la finance s'intéresse au marché du Youngtimer.

L'autre initiative est à mettre au crédit de Mercedes. Via son musée de Stuttgart et sous le titre «All Time Stars», le constructeur va mettre en vente quelques «classiques modernes», de son propre cru bien sûr. Par cette initiative, Mercedes entend à son tour jouer sur la popularité croissante des voitures classiques. Ici, l'accent est mis sur les voitures utilisables



au quotidien, et sur des voitures ayant l'une ou l'autre particularité intéressante: couleur d'usine spécifique, équipement rare, kilométrage très faible... Cela-dit, des voitures plus «ordinaires» seront aussi proposées, respectant toutes la condition d'être en excellent état. Ces voitures viendront du monde entier, si ce n'est que celles du Japon ne semblent pas être les bienvenues. La plupart présentent pourtant des kilométrages relativement faibles mais, avons-nous appris, sont usées jusqu'à la corde d'avoir passé tant de temps dans les bouchons. Qui sait, ce sera peut-être aussi bientôt le cas des voitures belges...

Toutes les voitures sont inspectées selon une check-list comptant 160 points. Au besoin, les réparations nécessaires sont effectuées et ensuite seulement, elles sont proposées à la vente. Enfin, il va sans dire qu'elles sont un peu plus chères que les modèles équivalents que l'on peut trouver sur le net. Mais ici au-moins, on est sûr de ce que l'on achète (Mercedes peut fournir une foule de détails) et on profite en sus d'un an de vraie garantie!

Leo Van Hoorick

Audi  
Vorsprung durch Technik



# Virtual Cockpit. Real excitement.

La nouvelle Audi A4.  
Toute l'intensité du progrès.



Configurez maintenant votre nouvelle Audi A4 sur [audi.be](http://audi.be)

## Nouvelle Audi A4 Berline à partir de €325/mois HTVA en Renting Financier\*

\*Audi A4 Berline 1.4 l TFSI 150 ch 6v. Prix catalogue TVAC: €29.950. Loyer TVAC: €393,25. Offre en Renting Financier Audi Finance calculée sur base de 60 mois, avec un premier loyer majoré de €1.000 HTVA et une option d'achat de 20% sous condition d'un score bonus-malus de 0. Offre réservée aux professionnels. Sous réserve d'acceptation du dossier par D'Ieteren Lease S.A., Leuvensesteenweg 679, 3071 Kortenberg avec siège social à 1050 Bruxelles, rue du Mail 50. Prix au 01/11/2015 et valables jusqu'au 30/11/2015. Consommation moyenne (l/100 km): 5,2. Emission CO<sub>2</sub> (g/km): 123. Audi Finance est la dénomination commerciale de D'Ieteren Lease S.A. et de Volkswagen D'Ieteren Finance S.A. Modèle illustré avec options.

3,7-5,9 L/100 KM • 95-136 G CO<sub>2</sub>/KM.

# Sommaire

<b>3</b>	<b>Edito</b>
<b>6-7</b>	<b>Meeting automobile d'Ostende</b>
<b>8-18</b>	<b>Entreprises marquantes – Van den Plas</b>
<b>20-24</b>	<b>Héritage belge: Minerva 18 CV</b>
<b>26-30</b>	<b>Mercedes AMG GT</b>
<b>31-36</b>	<b>La soutenabilité en 1900</b>
<b>37-38</b>	<b>Livres</b>

## *Annonces*

<b>2</b>	<b><i>Bonhams</i></b>
<b>4</b>	<b><i>Audi</i></b>
<b>9</b>	<b><i>Le grand livre de l'automobile belge</i></b>
<b>19</b>	<b><i>Mercedes</i></b>
<b>25</b>	<b><i>Italian Car Passion</i></b>
<b>39</b>	<b><i>Circuit des Ardennes</i></b>
<b>40</b>	<b><i>CBC</i></b>

## *Agenda*

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 14 -1/01/2016*
- *Rétromobile Paris, 4-7/02/2016*
- *Antwerp Classic Salon 4-6/03/2016*
- *Techno Classica Essen 6-10/04/2016*
- *Spa Classic 13-15/05/2016*

### *Autoworld*

- *Janvier: jusqu'au 31/01: Italian Car Passion*
- *Février: VW Love Bugs Parade. Thème: Flower Power*
- *26/03 – 10/04/16: Vespa 70 anni*
- *07/05 – 29/05/16: Volvo Amazon 50*
- *Juin: Youngtimers*

Pour plus d'info: [www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)



## **Notre couverture:**

En 1948, D'Ieteren lança la construction d'une usine d'assemblage à Forest et en avril 1949, avant même qu'elle ne soit complètement achevée, les premières Studebaker sortirent de cette usine. Cette photo date de début 1954, lorsque démarra l'assemblage de la VW Coccinelle. Sur le podium, on reconnaît Pierre D'Ieteren, alors patron du groupe. A cette époque, l'usine occupait une surface de 314.000 m<sup>2</sup> et 750 ouvriers y produisaient quelques 75 voitures par jour. En 1960, la production des Studebaker prit fin et ne sortirent plus des lignes que des Volkswagen et des Porsche. En 1970, l'usine fut vendue à Volkswagen. La dernière Coccinelle y fut construite en 1975. En 2007, l'usine a été reprise par Audi.

Des voitures de courses  
centenaires reviennent  
sur le circuit du Meeting  
Automobile d'Ostende de  
1911

Texte et photos:  
Nick Jonckheere

La De Dion Bouton à moteur OX-5 V-8  
tiré d'un avion Curtiss Jenny



Petite pause sur le marché de Nieuport



## Grands frissons à la mer

Début août 2015, une quinzaine de voitures de course centenaires ont rendu une visite éclair à la Belgique. Pour

série de records de vitesse à l'occasion de la «Semaine d'Ostende». On assista donc cet été au retour très attendu de la Darracq de 1905 appartenant à Mark Walker. En 1906, cette voiture délirante avait battu à Ostende un Record d'Europe, cela après avoir battu, en 1905, un Record du Monde en France.



L'imposante Daimler 1911  
de Richard Atkinson

l'une de ces voitures, ce n'était pas une première. Les autres l'ont sagement suivie vers Ostende où, il y a plus de 100 ans, on venait chaque année battre une

Quelques-unes de ces vénérables machines de course sont strictement d'origine, d'autres sont des «Specials» équipées de moteurs d'avion de la Première Guerre Mondiale, à la cylindrée énorme... Certaines de ces Specials sont construites autour d'un moteur Curtiss OX-5 V-8 de 8,2 litres, moteur d'avion américain de quelques 90 ch, qui équipait les appareils d'entraînement. On retrouve un moteur de ce type dans une De Dion Bouton et dans une Monarch, et on peut voir les cylindres et les culbuteurs en mouvement au-dessus de chaque cylindre. On trouve aussi parmi ces voitures quelques 4 cylindres «normales», dont les puissances tournent en général autour des 100 ch: une Daimler de

1911, une Sunbeam, une FL et une Peugeot de 1913. La Vauxhall Viper de 1913 dispose elle-aussi d'un V8, mais il s'agit d'un Hispano-Suiza, construit sous licence par Wright en 1918. Sa puissance est de 300 ch, la consommation dépasse les 50 litres... à l'heure, puisque la consommation d'un avion n'est pas liée aux kilomètres. Parmi les «d'origine», citons encore la Delage 1911 de David Ozanne, voiture avec laquelle Bablot termina jadis quatrième à Dieppe et dont on connaît l'histoire complète. Enfin, Andrew Howe-Davies était au volant d'une SCAT 10 Litres de 1911.

Le parcours que nous suivons est exactement celui du Meeting Automobile D'Ostende en 1911, et qui faisait l'aller-retour entre Ostende et Nieuport le long du canal. Nous avons roulé en convoi sur l'Avenue de la Reine à Ostende, là-même où les frères Williams avaient établi leur concession SCAT en 1914, après avoir été agents Darracq en 1907. Parmi nous, Dave Biggins, à bord de sa Daimler 1913, qui a récemment produit un film sur la Targa Florio où sa voiture avait brillé. Pour en savoir plus, tapez «Pistons, Passions and Sicilian Pleasures» dans Google.

Il y avait aussi deux voitures qui paraient tout particulièrement à notre imaginaire: les deux Lorraine-Dietrich de John Brydon et Richard Scaldwell. Cette dernière dispose d'un 4 cylindres de 16,4 litres, d'un arbre-à-cames en tête et d'une boîte 4 vitesses. Et le simple fait d'être passager à bord est déjà un évènement, qui vous donne idée de ce qu'était une course automobile en ce temps-là.

Bien sûr, je n'ai pas non plus laissé passer ma chance de monter à bord de la Darracq. Son V8 de 25,4 litres délivre plus de 200 ch et bien que la boîte ne compte que deux rapports («Vite» et «Plus vite»), le couple colossal procure à ce gros engin des accélérations de folie. Sa puissance au démarrage est à comparer à celle d'une Porsche actuelle. Nous parcourons, non sans de nombreuses secousses, la route des records qui, durant la «Semaine d'Os-

tende», s'étalait sur 5 km: la voie rapide entre Nieuport et Snaaskerke. Lorsque Mark enfonce généreusement l'accélérateur, pilote et passager plongent instinctivement vers l'avant, pour favoriser l'aérodynamisme. Et la sensation de vitesse est énorme, d'autant qu'il n'y a pas de pare-brise. Ou même de carrosserie. Cette voiture est d'une autre planète! Et c'est ainsi qu'au petit matin, 109 ans plus tard, la Darracq est de retour sur la route où elle décrocha son plus grand succès: le Record d'Europe – sur la Chaussée de Torhout qui joint Snaaskerke à Ostende – du kilomètre lancé, à la vitesse moyenne de 189,474 km/h. Ebouffant!



*La Lorraine-Dietrich 1905 de John Brydon*

*Darracq 1905, Lorraine-Dietrich 1909 et Monarch 1910: on dirait un départ façon Le Mans!*



*Les héros locaux de Nieuport à bord de la Darracq.*

Van den Plas est sans conteste le constructeur de carrosseries les plus connu de notre pays. Et cette notoriété est finalement due en grande partie au label Van den Plas que BMC, puis plus tard British Leyland, appliquaient sur les modèles haut de gamme. Jaguar et Daimler utilisèrent aussi cette appellation, et citons par exemple la Daimler Double Six Van den Plas qui fut, de longues années durant, le must absolu de la gamme du constructeur. On sait assez peu de choses à propos des origines de la Maison Mère bruxelloise, ou à propos de sa disparition. Et c'est un témoin inattendu qui a mis à notre disposition une valise bourrée d'archives à moitié pourries. Ces archives se composent de notes, de dessins et de quelques photos de Jean "Camion", l'un des derniers chefs d'ateliers de la Carrosserie Van den Plas à Bruxelles.

*Par Paul E. Frère  
Remerciements à  
Philippe Jacquier pour les  
photos les plus anciennes  
et divers infos.*



*Vers 1902, la première voiture quitte l'atelier de carrosserie Van den Plas. Est-ce cette voiture ?*

## *Entreprises marquantes*

# Carrosserie Van den Plas

Jadis, il y avait toujours à côté de mon téléphone un carnet dans lequel je griffonnais durant les conversations. J'inscrivais tant de choses sur ces pages qu'il m'était impossible de trouver le temps de faire quoique ce soit de ces notes. Après un déménagement et le déballage des innombrables caisses que cela implique, je suis retombé sur ces piles de carnets. Pour la plupart, ils étaient devenus inutiles mais ci et là, figurait une phrase étrange ou un nom inconnu flanqué de son numéro de téléphone. Parmi ceux-là, le numéro de Jean Michiels avec, entre guillemets, «Van den Plas». Je n'avais pas le moindre souvenir de la personne, ni même d'à quelle occasion j'avais noté son nom. Et pourtant, j'ai décidé de composer le numéro. «Puis-je parler à M. Jean Michiels, s'il vous plaît?». A l'autre bout du fil, une voix féminine amicale me répond: «Mais Monsieur, Jean «Camion» est mort il y a dix ans, juste avant ses 94 ans.» S'en suivit une conversation courte mais animée avec la

plus jeune des filles de Jean Michiels. Enfant, elle avait vécu de près les aventures et mésaventures de la Carrosserie Van den Plas, et ce durant les années de guerre, puis durant la relance qui suivit la libération, et jusqu'à la fermeture en 1949. Une semaine plus tard, mon interlocutrice et moi nous retrouvions autour d'une petite valise brune, de laquelle elle tira surprise après surprise.

### ■ Guillaume et Fils

L'entreprise de carrosserie Van den Plas tire ses origines d'une société bruxelloise qui fabriquait des roues, propriété de l'oncle de Guillaume Vanden Plas qui y travaillait. A la mort de son mentor en 1871, il hérita de l'entreprise et élargit les activités à la production d'axes de roues. Lorsque l'entreprise s'installa en 1884 dans de nouveaux locaux, cette fois à Anvers, elle produisait déjà des carrosseries complètes. En 1898, Guillaume se retira et le nom

de l'entreprise devint «Carrosserie Van den Plas». Vous avez bien lu: l'orthographe du nom avait été modifiée.

Henri, le second fils de Guillaume, dirigeait l'entreprise à Anvers où une centaine d'ouvriers, désormais, construisaient des carrosseries. L'arrivée de l'automobile ouvrit de nouvelles possibilités. Antoine et Willy Vanden Plas lancèrent une nouvelle affaire et l'installèrent au 4-6 de la Rue des Drapiers, à Ixelles, et c'est en 1902 qu'une première voiture quitta les ateliers. Quelques années plus tard, le bâtiment devint bien trop petit et de nouveaux ateliers furent construits au numéro 30 de la Rue du Collège Saint-Michel, à Woluwe-Saint-Pierre. Cinq ans plus tard, la Carrosserie Van den Plas employait 400 ouvriers et juste avant qu'éclate la Première Guerre Mondiale, c'étaient 845 personnes qui fabriquaient quelques 750 carrosseries par an. Entretemps, Henri était devenu directeur d'une filiale installée au 9 de la Van Breestraat à Anvers. Antoine dirigeait quant à lui la Maison Mère à Woluwe et Willy allait plus tard fonder une filiale à Paris. Les dessins d'Henri, qui avait entre-autres suivi une formation à Paris auprès de Monsieur Lagard, fondateur et directeur du magazine réputé «La Carrosserie Française», n'étaient pas étrangers à ce succès. Et le fait que certains membres de la



*L'atelier de livraison des véhicules terminés ou réparés. Cette photo a probablement été prise juste avant la Première Guerre.*

direction siégeaient dans les Conseils Généraux de Minerva, de Métallurgique et d'Imperia assurait évidemment des liens étroits, et un carnet de commandes toujours rempli. En 1913, c'est en Angleterre qu'une filiale fut établie, qui produisait à l'origine sous licence des créations de la Maison Mère. Plus tard, cette filiale allait être rebaptisée Van den Plas Ltd., et allait devenir complètement indépendante.

Le premier conflit mondial fit beaucoup de mal à l'entreprise mais malgré tout, les activités purent reprendre assez vite ensuite. Une publicité de 1921 évoque les 860 ouvriers et la production annuelle de 800 carrosseries. En décembre 1923, le Salon de Bruxelles



*Photo de l'atelier de carrosserie ca 1910. Au dos de celles-ci, figurent les noms de tous ces artisans dont nous avons repris la liste:*

- |                 |              |
|-----------------|--------------|
| Janssen,        | Puttermans,  |
| Vandezanden,    | Vanlaethem,  |
| Vandekerkeoven, | Debeer,      |
| Coenen,         | Cardoens,    |
| Bulinghs,       | Verstraeten, |
| Deblander,      | Devos,       |
| Vandenberghen,  | Houwaert,    |
| Bitwijsch,      | Stroobant,   |
| Corbeels,       | Buyle,       |
| Vandehabele,    | Sledsen,     |
| Cumps,          | Tonnemans,   |
| Vermeiren,      | Bickx,       |
| Verbist,        | Guiot,       |
| Stoop,          | Adams,       |
| Fabric,         | Hof,         |
| Vangijssel,     | Vandevelde,  |
| Liebereghet,    | Dhaenes,     |
| Vanmolle,       | Fige.        |



*Jean-Baptiste Michiels était dessinateur industriel de formation. Il débuta sa carrière chez Van den Plas en 1932.*

n'accueillit pas moins de 30 carrossiers belges spécialisés dans l'automobile de luxe, et 20 autres spécialisés dans les véhicules industriels. C'est à cette période que le Comte Alexis de Sakhnoffsky vint proposer ses services de designer à «Monsieur Antoine». Bien que son «book» ne contienne que des croquis de vêtements féminins, son talent était manifeste. Durant cinq ans, l'homme enchaîna les créations qui permirent à la Carrosserie Van den Plas de remporter une foule de prix aux concours d'élégance internationaux. Sa patte ne fut d'ailleurs pas l'apanage exclusif de Van den Plas, puisqu'il travailla aussi en Belgique pour D'Ieteren Frères, Vesters & Neirinck ou encore M. & Ch. Snutsel. En 1928, Sakhnoffsky traversa l'Atlantique. Il commença par refuser une offre de Harley Earl parce qu'elle ne portait que sur une durée de six mois, puis accepta la proposition de Hayes Mfg. Corporation, qui créait des carrosseries pour Chrysler, Marmon, Willys et Reo.

Pour Antoine Van den Plas, ce fut une période noire puisque non seulement il voyait partir son designer vedette, mais le monde financier connut en plus un séisme sans précédent suite au krach de 1929. Et pour couronner le tout, les relations avec Minerva et Imperia n'étaient plus au beau fixe et les commandes reculèrent fortement.

*Un camion réalisé sur châssis Ford pour le compte de Coca-Cola en 1935. Remarquez la publicité pour l'exposition universelle de cette année.*



## ■ Rêve d'enfant

C'est à cette époque que grandit Jean-Baptiste Michiels. Il était né en 1908 à Rhode-Saint-Genèse dans une famille d'ouvriers. Son père Frans gagnait sa vie en carrelant des façades et des sols. Le jeune Jean suivit une formation de dessinateur industriel et avait une grande admiration pour les carrosseries rutilantes qui défilaient dans les avenues chic de Bruxelles. Lorsqu'il décrocha son diplôme avec les honneurs, ses parents lui offrirent du matériel de dessin plaqué argent. Jean fit alors quelques «piges» ci et là, comme en témoigne une lettre de la Carrosserie I. Boufflette de Gosselies, datée du 7 janvier 1932 et dans laquelle il est demandé à Jean de venir le plus rapidement possible réaliser un nouveau dessin en couleurs, et d'emmener avec lui du papier à dessin de 6 mètres sur 2. Il s'agissait manifestement d'un dessin grandeur nature. La même année, Jean Michiels proposa ses services à la Carrosserie Van den Plas, où il fut engagé comme «caissier». A cette époque, l'entreprise construisait énormément de carrosseries sur châssis Minerva et F.N. Lorsque quelques années plus tard ces marques furent sérieusement dans l'embarras et qu'il était clair que les confortables chiffres de production appartenaient définitivement au passé, la Carrosserie Van den Plas ne tarda pas à le ressentir à son tour. En



*Châssis Citroën avec carrosserie en bois recouvert de toile renforcée.*

novembre 1934, la faillite de Minerva fut prononcée. Peu de temps après, la marque fut reprise par Imperia. Le 24 novembre, Jean Michiels reçut une première lettre de licenciement, motivée par le «manque de travail». Selon certaines sources, la Carrosserie Van den Plas dut déposer le bilan une première fois en 1935. Dans les documents de Jean Michiels toutefois, nous n'avons pu retrouver aucune trace de la chose. Quoi qu'il en soit, la séparation ne dura que quelques jours.

### ■ Max Thirion

En 1939, il ne restait au Salon de Bruxelles que deux carrossiers de luxe. Van den Plas et Vesters & Neirinck étaient les seuls survivants d'une grande génération. Les carrossiers qui créaient des véhicules utilitaires et des bus étaient par contre encore très représentés, puisque le Salon en comptait 24. Mais le marché de la voiture de luxe construite «à la carte» se réduisait sans cesse, sous la pression de la féroce concurrence des bien moins chères voitures de séries, construites par les marques elles-mêmes. La Carrosserie Van den Plas s'orienta donc de plus en plus vers les véhicules industriels et les autobus. La main d'œuvre avait entretemps massivement quitté l'entreprise et avait, dans sa grande majorité, trouvé refuge à la SABCA, à Haren. Car de son côté, l'industrie aéronautique était en pleine croissance. A la



*Camion sur châssis Minerva, commandé par l'usine de peinture d'Alphonse Wyns qui était établie à Vilvorde dès le 19<sup>ème</sup> siècle.*

veille de la Seconde Guerre Mondiale, la S.A. Carrosserie Van den Plas fut absorbée par les «Ateliers de Bouchout et Thirion réunis», fraîchement créés. L'homme derrière cette opération était le flamboyant Max Thirion. Les premières traces de cet homme d'affaires, on les retrouve en 1928, alors qu'il fonde à Forest, au 111 de la rue de Berkendael, une entreprise spécialisée dans les pièces automobiles. Il était marié au mannequin Hélène Houbier. Ils avaient eu ensemble une fille, Gilberte, qui allait devenir 25 ans plus tard l'une de nos meilleures pilotes automobiles. Un an plus tard, Max et un Français nommé Fernand Sigrand se présentèrent aux 24 Heures de Spa au volant d'une Bugatti T44. Ils furent contraints à l'abandon. En 1934, la Bugatti 5,3 litres de Thirion et Bouriano termina première ex-aequo lors du célèbre



*Après la faillite de Minerva, la Carrosserie Van den Plas réalisa des carrosseries spéciales sur des châssis venant de l'étranger.*

rallye Liège-Rome-Liège. Quelques 7 équipes terminèrent sans la moindre pénalité, si bien que la prime de victoire fut partagée entre les quatorze vainqueurs. En 1937, Thirion, cette fois accompagné de Jean Trasenster, domina le rallye du Maroc au volant d'une Bugatti 3 litres. Et ce n'est que vers la fin de l'épreuve que la première place leur échappa pour cause de problème technique. L'équipage termina finalement à une très belle troisième place. En 1936, il participa à nouveau aux 24 Heures de Spa, cette fois avec un certain Debay. Au volant d'une Plymouth, ils terminèrent à la 10ème place. Sur le plan professionnel, Max Thirion ne s'en sortait pas mal non plus. Son entreprise avait déménagée vers le 251-253 de la Chaussée de Vleurgat à Ixelles, là où quelques années auparavant, on trouvait un concessionnaire Excelsior et Delaunay-Belleville. Thirion avait quant à lui dans les mains les droits de distribution de marques très qualitatives telles Scintilla ou les bougies Champion. Et c'est principalement avec cette dernière que Max Thirion allait

construire son succès, avant et après la Seconde Guerre Mondiale.

## ■ Montage des Gazo-Bellay

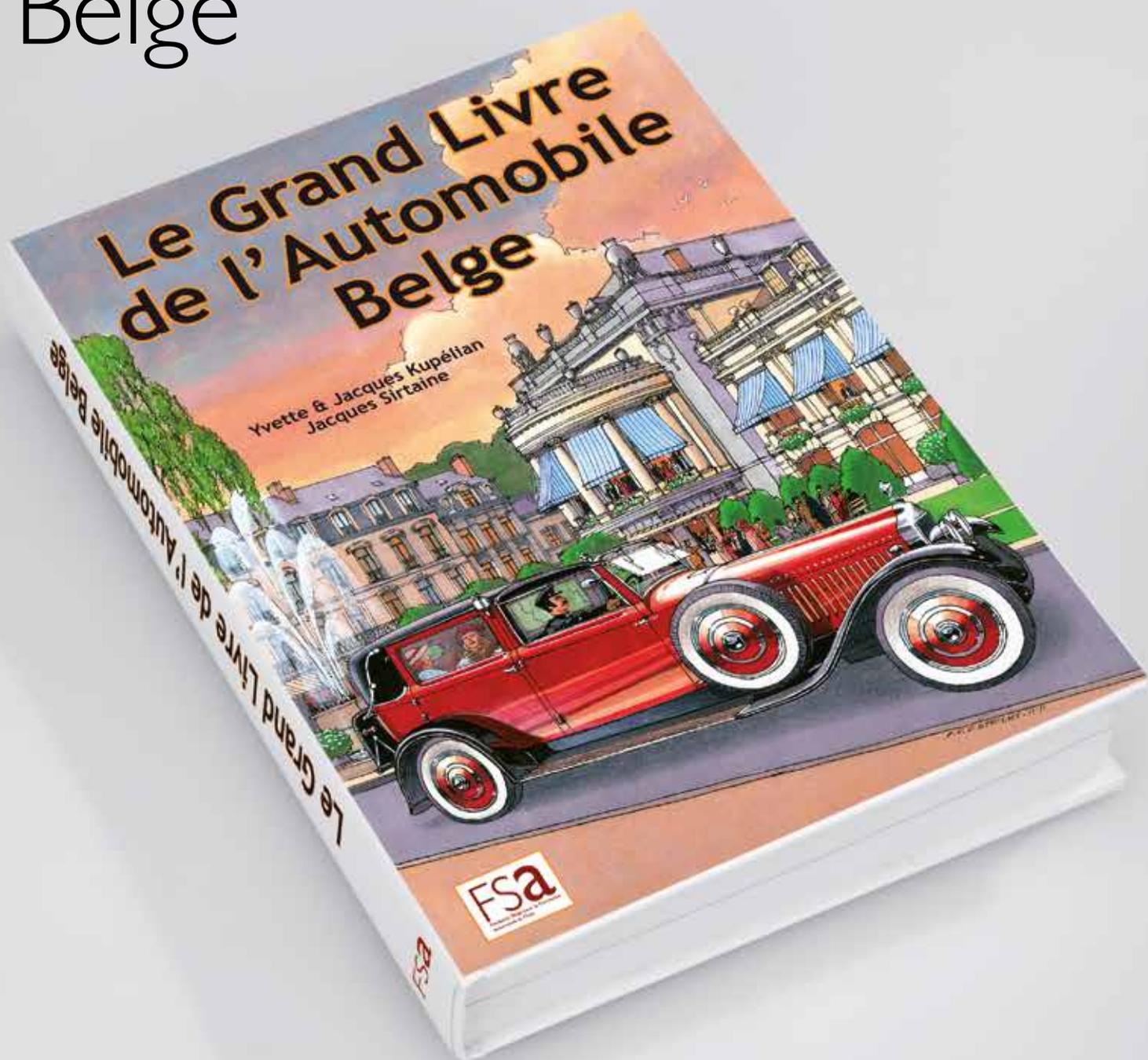
C'est en 1928 que M. Bellay, chef de département à l'usine Bollinckx de Buizingen, expérimenta dans un coin de l'usine un premier gazogène à charbon. Ces expérimentations débouchèrent en 1930 sur le brevet n° 379.628. En dépit de sa méfiance, le père Miesse lui permit d'équiper un châssis de camion de ce système. Les résultats s'avèrentèrent convaincants mais sur le plan commercial, M. Bellay prit une gifle. A l'époque, l'argument de consommer un carburant bien de chez nous, à savoir le charbon, plutôt que de dépendre du pétrole des autres n'avait pas la moindre prise. Il fallut attendre les événements de septembre 1939 pour que la transmission par gazogène connaisse un certain intérêt. Pour M. Bellay, la chance tourna lorsqu'il parvint à convaincre Max Thirion de le suivre. Thirion acquit les droits du Gazo-Bellay pour la Belgique et lança une grande campagne de pub. Il ne se limita pas d'ailleurs à la commercialisation, mais se mit à la recherche d'une structure permettant de réaliser le développement, la production et le montage. Et c'est dans ce but que les «Etablissements Max Thirion» s'associèrent à «l'Atelier de Boechout», sis rue de la Colline dans la même commune. Avec une surface de 48.000m<sup>2</sup> dont 15.000m<sup>2</sup> bâtis, et avec un second site de production à Vilvorde d'une surface de 30.500m<sup>2</sup>, dont 11.500m<sup>2</sup> couverts, les deux entreprises disposaient d'une capacité largement suffisante. La nouvelle entreprise fut baptisée «Les Ateliers Bouchout

*L'entreprise se tourna vers la fabrication de touring cars quand le marché des voitures particulières disparaissait.*



**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

*Une vieille photo qui se trouva dans les archives de Jean «Camion». Sur le dos est écrit en crayon: "Transformation du cabriolet de Monsieur Van Zeeland". S'agit-il du politicien ?*



*L'entreprise de cars "Tinsy" de Soignies commandait ce car de luxe chez Van den Plas. Beaucoup des photos que Van den Plas faisait de ses réalisations, étaient prises sur l'Esplanade du Cinquantenaire, qui était non loin des ateliers.*

et Thirion Réunis S.A.». Et c'est un peu plus tard qu'elle fusionna avec la Carrosserie Van den Plas. Max Thirion avait bien analysé la chose. Chez Van den Plas, les gens étaient capables d'installer les gazogènes de la façon la plus élégante possible. L'entreprise pouvait en effet revendiquer une très longue expérience lorsqu'il s'agissait de trouver des solutions aux problèmes de toutes sortes, pouvant se manifester au moment de transformer une carros-

vent le mot «camion» qu'on lui en fit un surnom. Un surnom si ancré qu'après sa mort en 2002, que ses deux filles se demandèrent si les gens se rappelleraient de Jean Michiels.

## ■ Années de guerre

Pendant la guerre, le montage de gazogènes devint l'activité principale de l'entreprise. Durant les premières années, c'étaient surtout des véhicules industriels qui étaient construits ou transformés. Mais les pénuries de pétrole firent que de plus en plus de d'installations étaient effectuées sur tous les véhicules possibles et imaginables, juste pour les garder sur la route. Bien sûr, l'occupant passait lui-aussi des commandes. Dans le petit cahier de Jean «Camion», on peut parfois lire «Gestapo» dans la colonne où figurait le nom des commanditaires.

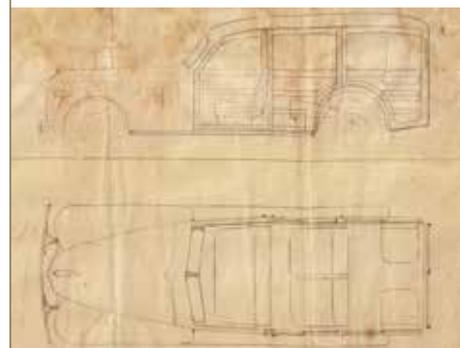
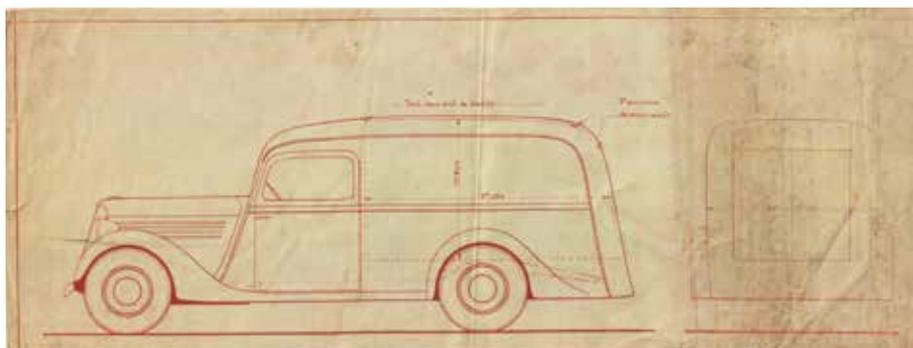
Plus on avançait dans la guerre, plus il devenait difficile pour les ouvriers de joindre les deux bouts. Jeannine Michiels se souvient encore très bien que les garnisseurs fabriquaient des cabas pour le personnel au moyen de chutes de tissus. Quand le 6 décembre approchait, Max Thirion demandait à son personnel de transformer les ateliers en fabrique de jouets pour les enfants. C'est ainsi par exemple que Jeannine reçut un jour une voiture de poupée «made by» Van den Plas. La Maison royale était également client pour des réparations de tous genres. Un jour, un chauffeur amena une voiture à pédales, demandant à Jean Michiels si cela pourrait faire plaisir à l'un de ses enfants. Petite, Jeannine Michiels souffrait de problèmes cardiaques. Le médecin avait recommandé d'éviter les trop grandes émotions. Mais dès qu'elle découvrit la petite voiture, elle arpenta l'atelier avec sa sœur Gaby. Jean a donc été obligé de démonter les pédales. Jeannine se rappelle aussi de la médaille d'émail blanc qui figurait sur la carrosserie du jouet, médaille qui portait les lettres noires B&A, pour Baudouin et Albert.

Parmi les ouvriers, certains étaient membres de la résistance. L'Allemand

serie. Max Thirion décida de s'adresser non seulement aux clients particuliers, mais créa aussi une communication spécialement orientée vers le secteur industriel, les travaux publics et même la navigation intérieure. Jean Michiels était impliqué dans cette nouvelle orientation de l'entreprise, dont la plus grande partie de l'activité concernait désormais les véhicules industriels. A cette époque, Jean prononçait si sou-

qui administrait l'entreprise sous l'occupation était vraiment un brave homme. Herr Müller avait passé la cinquantaine et se déplaçait volontiers à moto. Ses relations avec le personnel étaient très amicales et il ne prenait pas toujours au pied de la lettre les mesures très strictes imposées par le Reich. Il en allait tout autrement avec une jeune recrue blonde venue du Front de l'Est. Lui s'amusait beaucoup à chercher des façons de harceler le personnel. Un jour de grand froid, les ouvriers se réchauffaient autour du four de forge et alors que l'un d'entre eux venait de poser ses tartines sur un bout de papier, le jeune soldat s'en empara et les jeta dans le stock de charbon. Sur le moment, personne n'osa broncher mais plus tard, le sujet fit vivement débat entre Jean «Camion» et quelques membres de la résistance.

de véhicules équipés d'une installation Gazo-Bellay parcouraient les routes. Mais de nuages noirs se formaient à l'horizon. Le magazine «Belgique Automobile» publiait chaque mois le nombre de véhicules immatriculés. De ces chiffres, apparurent immédiatement que la libération avait sonné le glas du gazogène. Le 31 mars 1943, il y avait 40.000 véhicules sur nos routes, dont seulement 25% utilisaient de l'essence ou du diesel. Trois ans plus tard, le 31 juillet 1946, le nombre total de véhicules atteignait 221.788 unités, dont 98,42% roulaient à l'essence ou au diesel. Le nombre de véhicules à gazogène ou électrique retomba à seulement 3.503 unités. La vente d'installations neuves s'arrêta complètement et cela eut des conséquences très sérieuses sur l'organisation de la Carrosserie Van den Plas.



Quelques jours plus tard, Jean appela le soldat pour une conversation dans son bureau. Et pour aller à ce bureau, le soldat devait forcément passer par-dessus la fosse à graisse. Le couvercle en avait bien-sûr été préalablement saboté et lorsqu'il posa le pied, le soldat tomba dans la fosse et fut abattu sur place. La légende dit que son corps fut plus tard brûlé dans le four de forge. Et jamais Herr Müller ne demanda des nouvelles du jeune soldat.

Selon Jeannine, au-moins deux ouvriers de la Carrosserie Van den Plas furent déportés. L'un d'entre eux revint après la guerre et témoigna avoir vu son collègue pour la dernière fois dans un camp de concentration.

En août 1944, le 2000<sup>ème</sup> gazogène fut monté. Et dans la région, des milliers

### ■ L'Arsenal du Charroi

L'euphorie de la libération fut rapidement suivie par un sévère contre-coup. Le 19 décembre 1944, Jean Camion reçut une lettre, signée de L.F. Ardoullie, directeur de la division gazogène. Par cette lettre, il apprit que les bâtiments de la rue du Collège Saint-Michel avait été saisis. La Carrosserie Van den Plas devait donc rendre les lieux libres pour les Alliés le 15 janvier 1945 au plus tard. Pour Jean, cela signifiait qu'il devait se chercher un nouvel emploi. Il reçut une offre des troupes britanniques, qui recherchaient quelqu'un capable de réaliser des dessins techniques des ambulances existantes. Et ce fut l'Armée belge qui finit par le convaincre de ne pas accepter l'offre, argumentant qu'il n'allait pas aller travailler pour les Anglais mainte-

← Parmi les documents de Jean «Camion» se trouvent pas mal de dessins en mauvais état. Voici le plan pour une camionnette.

→ Plan pour un break de forte dimension sur châssis américain.

nant que le pays avait besoin de lui. En bon citoyen, il entra donc à «L'Arsenal du Charroi», à Etterbeek. Après la libération, les services de l'A.R.C.A. Etterbeek (pour Arsenal Régionaux de Réparation du Charroi Automobile) et de l'A.R.C.A. Anvers furent réunis. Leur mission était d'assurer la réparation de tous les véhicules des Alliés. Il existait aussi une division chargée de réparer tous les véhicules saisis durant la Guerre. Le nombre d'ateliers était énorme et tant militaires que civils étaient mis au travail. Au début, le travail était agréable. Puis lentement mais sûrement, Jean «Camion» prit conscience des effets négatifs qu'allaient avoir les querelles opposant quelques militaires ambitieux. Certains valorisaient le travail de Jean, tandis que d'autres lui reprochaient de n'avoir jamais servi sous les drapeaux. L'ambiance se détériorait peu à peu et finalement, une lettre de licenciement signée du Major Em. Konikoff arriva le 3 mars 1947.

Ce ne fut pas un drame en fait, puisque le 5 juin 1946, la Carrosserie Van den Plas envoya une

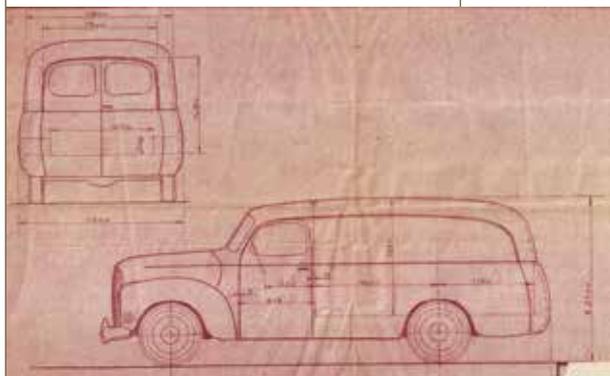
lettre à Jean dans laquelle il lui était demandé s'il accepterait de reprendre du service. Les bâtiments avaient alors été partiellement restitués et les carnets de commandes étaient bien remplis. M. Ardoullie, l'ancien interlocuteur de Jean, évoquait la production d'une série de véhicules de type «Conduite intérieure», ainsi que de quelques cabriolets. Un grand nombre de véhicules industriels avaient aussi été commandés. Bref, toutes les forces vives étaient bienvenues.

Le nouveau contrat de Jean démarra le 1er avril 1947. A cette période, Jean réalisa aussi des dessins, des croquis et quelques annotations un peu bâclées qui nous permettent aujourd'hui d'imaginer ce que contenait le carnet de commande. D'après-nous, la Carrosserie Van den Plas produisit à cette époque quelques 120 carrosseries de voitures personnelles. Auxquelles s'ajoutèrent

un certain nombre de véhicules industriels et d'autobus.

Les premières voitures neuves importées chez nous après la Seconde Guerre Mondiale étaient principalement britanniques et françaises. Selon les données de la Comaubel, l'ancêtre de l'actuelle Febiac, 60 voitures de marque Alvis furent livrées en 1946. Un an plus tard, il n'y en eut plus que 18 et en 1948, l'importation fut interrompue. Ces voitures avaient été importées par «La Société Industrielle et Commerciale Automobile S.A.», simplifiée en S.I.N.C.A., installée au 19 de la rue de la Chancellerie à Bruxelles. Cette entreprise importait une autre marque anglaise, Singer. Alvis ayant été l'une des premières marques à pouvoir livrer des voitures neuves après le conflit, elles étaient très recherchées par les carrossiers. On retrouve donc la trace, au Salon de Bruxelles de 1948, d'une Alvis à carrosserie Bidée, et d'un modèle «Town & Country» réalisé par la Carrosserie Franco-Belge, de Gand. Chez Van den Plas, on enregistra une commande portant sur 21 berlines sur châssis 14 HP. Dans les documents de Jean Camion, on peut retrouver les 21 numéros de châssis, avec les noms des clients respectifs. Le premier châssis fut utilisé à titre de prototype. Les notes datent de 1947, on peut donc en déduire que la production démarra à cette période.

Les Delahaye aussi, importées par Remy Mannes, comptaient parmi les châssis les plus appréciés de la Carrosserie Van den Plas. Des correspondances retrouvées dans diverses archives montrent que Van den Plas recevait la plupart de ses commandes de la part d'Albert D'Ieteren, installé au 48-54 de la rue Beckers, et concessionnaire de Delahaye. Les dessins venaient de chez Albert D'Ieteren, mais la réalisation était confiée à la Carrosserie Van den Plas. Il s'agissait en majorité de modèles d'entrée de gamme à 4 cylindres. Certains exemplaires bien connus sont du type 148 L. Sur un, portant le numéro de châssis 800188 de 1948, était construite une berline 4 portes. Une voiture du même



*Ebauche pour une camionnette.  
Châssis inconnu.*

type, châssis n° 800181, fut livrée en 1948 à Lucien Caytan, un homme haut en couleurs bien connu à Asse. Il possédait un établissement de coupage où on débarrassait les peaux de lièvres et de lapins de leurs poils, avant de les revendre aux chapeliers. Il employait plus de 170 personnes, surtout des femmes. Il vivait à la Villa Rosa, la plus grosse villa de Asse, et aimait se promener dans les plus belles voitures, de préférence américaines. Cette Delahaye Van den Plas était donc une exception. La type 135 portant le numéro de châssis 800368 date de 1946 et était pourvue d'une carrosserie cabriolet.

Une correspondance entre Albert D'Ieteren et Marcel Kesteman nous montre que les clients n'étaient pas toujours satisfaits. Ce dernier commanda le 20 septembre 1946 une type 134 pour laquelle il paya 95.000 FB. Il fut ensuite convenu avec D'Ieteren que le châssis serait habillé d'une carrosserie 5 places, selon le dessin n° 1.80.000.01, par la Carrosserie Van den Plas, pour la somme de 70.500 FB. La livraison était prévue pour novembre 1946, mais n'intervint qu'au printemps 1947. Les premières plaintes arrivèrent dès mai 1947 et en septembre 1948, le client insista sur son intention de revendre la voiture. Les raisons invoquées concernaient la boîte de vitesses, la corrosion des pare-chocs chromés, une fuite au pare-brise, etc.

On note le même genre d'histoire à propos de la livraison de la commande n° 100. Hasard ou pas, ce chiffre rond concernait un châssis Rolls-Royce Silver Wraith, pourvu d'une carrosserie cabriolet 4 portes et d'une cloison de séparation entre le chauffeur et les passagers arrière. Le client VIP n'était autre que le Prince Charles de Belgique. Le devis est daté du 18 décembre 1947 et à peine 6 mois plus tard, le Prince fit savoir que le toit n'était pas étanche et que la partie arrière de la carrosserie touchait les roues. Le Prince demandait enfin s'il incombait à Rolls-Royce de prendre cela en charge. Clairement, la Carrosserie Van den Plas avait du mal à renouer avec la qualité qui était la sienne avant la Guerre. Il faut dire bien



sûr que les matériaux utilisés n'étaient, eux non plus, pas de la même qualité. On note aussi que certaines activités avaient été sous-traitées. Ainsi pour les toits cabrio par exemple, on faisait appel à aux Etablissements Joniaux, installés au 35-37 de la rue de Biestebroek.

Lorsqu'en 1948 le Salon de l'Auto fut à nouveau organisé au Heysel, on y vit l'occasion rêvée de se refaire une santé. Les bons rapports entretenus par Max Thirion et Joska Bourgeois prirent la forme de quelques commandes, parmi lesquels l'habillage d'un châssis Jaguar SS100 de 1939 invendu. Le châssis n°49064 devint donc un splendide cabriolet 2 places, qui réalisait le tour de force d'intégrer harmonieusement les énormes phares Lucas P100.

L'autre Jaguar du stand était une livraison fautive. L'usine avait en effet livré une berline au lieu d'un cabrio. Personne ne sait d'où venait l'erreur, mais l'usine refusa de reprendre la voiture. Joska Bourgeois décida donc d'en faire elle-même un cabrio et confia la tâche à la Carrosserie Van den Plas. C'est aussi en 1947 que Madame Bourgeois se lança dans l'importation de la marque Healey. De cette décision est né un exemplaire pourvu de formes des plus aérodynamiques, là encore commandée à la Carrosserie Van den Plas. Enfin, une autre vedette du Salon de 48 fut une Talbot. Il y eut aussi une série de 11 Jeep modifiées, une com-

*En 1947 le Prince-Régent Charles prenait possession d'un cabriolet quatre portes sur châssis Rolls-Royce. Quelques mois plus tard, la voiture fut retournée avec une longue liste de plaintes, et même la demande de reprendre la voiture.*



*Max Thirion pratiquait la compétition automobile bien avant la guerre. On le voit ici lors du Rallye Soleil-Cannes de 1953 avec une Jaguar.*

Lors du Salon de Bruxelles de 1948, Van den Plas exposa ce cabrio flamboyant sur base d'une Jaguar SS-100 de 1939 qui n'avait pas trouvé d'acquéreur.



mande de 5 corbillards basés sur des châssis Studebaker et quelques breaks furent également dessinés et livrés.

Au Salon de 1949, Max Thirion ouvrit à nouveau les registres en grand. Sur son stand trônaient cette fois encore deux cabrios. L'un sur base d'une Jaguar à moteur 3.5, dont le dessin était une évolution du modèle de l'année précédente, et l'autre sur un châssis Talbot. Ces deux voitures étaient accompagnées d'une Rolls-Royce Saloon à cloison de séparation.



Le stand Van den Plas à Bruxelles en 1949. La firme avait fait un grand effort avec des carrosseries sur base de Jaguar, Delahaye et Talbot. En vain !

En dépit des commentaires élogieux, le Salon de 1949 fut le dernier triomphe de la Carrosserie Van den Plas. Un moment, on crût le sauvetage assuré par une transition vers l'activité d'assemblage. Joska Bourgeois cherchait en effet une solution pour s'assurer une certaine capacité d'assemblage des Jaguar, le gouvernement ayant imposé en 1947 des restrictions à l'importation. Cette mesure visait à augmenter le taux l'emploi en favorisant l'assemblage local. Et en effet, un certain nombre de Jaguar furent assemblées par Van den Plas. Sir William Lyons vint personnellement inaugurer la ligne de production, mais l'histoire ne dura guère. En 1949, la Carrosserie Van den Plas ferma définitivement ses portes. Pour Jean «Camion», la page avait déjà été tournée avant cela: il avait à nouveau été licencié le 28 juin 1948 pour cause

de «manque d'activités». Et c'est le 30 septembre suivant qu'il fit ses adieux à l'entreprise.

Jean Michiels avait eu beaucoup de mal à accepter que le client ne soit plus disposé à payer pour une carrosserie sur mesure. Et il ne pouvait pas rester les bras croisés. En 1950, il travailla donc chez Oblin avant de se lancer en tant que carrossier indépendant. Il construisit un jour une sorte de loft avec quelques planches, qu'il prévoyait bien sûr d'améliorer un jour. Mais d'après sa fille Jeannine, l'œuvre n'a jamais dépassé le statut de «kot». Car les gens du village donnaient à cette époque énormément de travail à Jean. Il livra par exemple trois camions au laitier et construisit presque entièrement seul un autobus. Le plan de ce bus, il l'avait dessiné à la craie sur les murs de son atelier, à l'échelle 1/1. Ensuite, il fut débordé et disparut quelques temps du secteur automobile sur les conseils de son médecin. En 1953, il fit son retour à Rhode-Saint-Genèse. Il jouissait toujours d'une excellente réputation, si bien que Pierre D'Ieteren faisait régulièrement appel à lui lorsque la production de la Coccinelle rencontrait quelque problème. Jean allait alors observer les problèmes durant un moment, puis développait toutes sortes d'outils pour les résoudre. Il travailla aussi deux jours chez le producteur de bus Van Hool, pour résoudre un problème de portes pliantes.

L'expérience et le savoir-faire qui caractérisait la main d'œuvre employée par la riche industrie belge de la carrosserie ont aujourd'hui disparu. Ce secteur n'existe tout simplement plus. Quelques rares restaurateurs tentent bien d'insuffler une nouvelle vie dans cet art, mais ils n'ont hélas pas la possibilité de partager ou de transmettre leur expérience. Le temps des «carrossiers» est révolu et il n'est pas toujours facile de retracer l'histoire de cette activité. Si vous êtes en possession de documents susceptibles d'apporter une nouvelle lumière sur cette période, n'hésitez pas à contacter la Rédaction. Nous sommes toujours avides d'en savoir plus sur notre passé.



8,5 - 10,4 L/100 KM • 199 - 244 G CO<sub>2</sub>/KM

Environmental information KB 19/3/2004: [www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.be) - Give safety priority.

# True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.





# Minerva 18CV Landaulet

*Texte et photos:  
Leo Van Hoorick*

## *Héritage belge*

Ceux qui ont visité la première édition d'Interclassics Brussels n'ont pas pu passer à côté. Sur le stand du RVCCB, trônait une splendide Minerva Landaulet de 1913. La voiture vivait là sa première apparition publique depuis la fin de sa restauration intégrale, qui a duré pas moins de 10 ans. Elle fut aussi élue «Car of the Show» lors de cet événement bruxellois qui remporta un vif succès.

L'histoire de Minerva débuta en 1889, lorsque Sylvain de Jong, un Néerlandais installé en Belgique, lança un commerce de vélo à Anvers. Cette activité conduisit en 1897 à la fondation de la société S. de Jong & Co, qu'il créa avec ses frères et qui produisit des vélos sous le nom Minerva. En 1899, un premier moteur à combustion maison fut construit, suivi en 1900 d'une première petite automobile à 2 cylindres qui ne fut jamais produite en série. De Jong produisit par contre des cycles équipés d'un petit moteur

1 ch, qui rencontrèrent un vif succès au Royaume-Uni et dans les colonies britanniques. En 1903, on produisait 35 moteurs par jour, moteurs qui entretemps étaient passés à une puissance de 2,5 ch et étaient livrés à divers constructeurs étrangers. Lorsqu'en 1904 et après plusieurs expériences, de Jong passa à la production automobile, la production de cyclomoteurs déclina sérieusement, jusqu'à être complètement interrompue en 1907.

### ■ Production Automobile

En 1904, l'entreprise devint Minerva Motors Ltd, et son siège fut établi à Londres. Ce n'est qu'en 1908 qu'il revint à Anvers. Le capital de l'entreprise s'élevait à 3.250.000 FB. La même année, une usine flambant neuve de trois étages fut installée à Anvers, sur la Boomkwekerijstraat. Au Salon de Londres, trois modèles de voitures – deux, trois et quatre cylindres – furent présentés, et

ils ressemblaient énormément aux modèles du constructeur parisien «La Minerve». Le distributeur pour l'Angleterre n'était autre que Charles S. Rolls, qui n'allait pas tarder à se faire connaître avec Rolls-Royce. L'un des atouts de la voiture était son prix. A la fin de cette année, la gamme fut enrichie d'un monocylindre 8 ch, et surtout de la première voiture intégralement développée à l'usine d'Anvers: la Minervette. Elle reposait sur un châssis tubulaire et disposait d'un monocylindre 635 cc, libérant 5 ch à 1.500 t/min. La boîte était une deux rapport avec commande au volant et la transmission utilisait une chaîne. Cette petite 2 places ne pesait que 250 kg et, grâce à son prix attractif, se vendit plutôt bien.

En 1905, l'usine anversoise employait 850 personnes et des objectifs de production ambitieux furent établis: 5.000 à 6.000 cyclomoteurs et motos, 600 Minervette et 300 autres modèles. Ces objectifs ne furent pas atteints, mais cela n'empêcha pas Minerva de devenir le plus grand constructeur automobile de Belgique. Tout ou presque était fabriqué sur place, des roues aux batteries, en passant par les carrosseries et l'habillage intérieur.

En 1906, la Minervette céda sa place à deux modèles plus grands, une 16/18 CV et une 20/24 CV, toutes deux équipés de moteurs à 4 cylindres couplés 2 à 2, de soupapes latérales, de culasses en T, de refroidissement par thermosiphon, d'un embrayage conique, d'une boîte 3 vitesses, de la transmission par cardan et d'un châssis en acier. Le radiateur reçut déjà sa forme qui allait devenir typique, faite d'une ligne ondulée courant jusqu'au sommet du radiateur. Une grande partie de la production fut exportée. En 1907, une 6 cylindres de 6.230 cc et 60 ch fut lancée. Celle-ci pouvait atteindre 100 km/h. La qualité était excellente et les tarifs étaient plus avantageux que ceux des autres marques de luxe. A cette époque, Minerva prenait aussi de plus en plus régulièrement part à des compétitions. Lors du «Circuit

des Ardennes» de 1907, la marque remporta une victoire éclatante, et réalisa même un triplé.

### ■ Moteur sans soupapes

Dans le courant de l'année 1907, tous les modèles de série reçurent le célèbre logo rouge émaillé affichant la tête de Minerve. Au Salon de Londres de 1908, Minerva présenta un tout nouveau modèle, qui allait s'avérer déterminant pour le reste de son histoire. Outre les modèles classiques à soupapes latérales de 15, 18, 25 et 40 CV, le constructeur présenta une 4 cylindres sans soupapes de 6.280 cc. Ce moteur construit sous



licence Knight était caractérisé par son silence de fonctionnement et par son excellent rendement. Ce type de moteur ne dispose pas de soupapes, mais plutôt de chemises cylindriques en fonte qui entourent les cylindres et dont le mouvement de va et vient de bas en haut gèrent l'admission et l'échappement. Leur mouvement est donné par de petites bielles reliées à une sorte d'arbre-à-cames, tournant moitié moins vite que le vilebrequin. La multitude de petites pièces composant ces moteurs exigeaient une lubrification rigoureuse, ce qui rendait les moteurs Knight assez gourmands en huile. En contrepartie, leur rendement était supérieur à celui des moteurs classiques, cela grâce à une distribution desmodromique qui



permettait de plus de travailler avec des culasses hémisphériques, dans lesquelles l'allumage est plus régulier et où les points de chauffe sont moins nombreux.

Cette 38 CV SS (pour «sans soupapes») rencontra un succès tel qu'en 1910, tous les moteurs à soupapes disparurent de la gamme. Toute l'attention fut donc portée sur les versions sans soupapes des 6, 26 et 38 CV. Dans les années qui suivirent, les moteurs sans soupapes affichèrent un grand nombre d'excellents résultats dans les compétitions d'endurance.

En 1912, les 1.600 ouvriers de l'usine assemblèrent 1.200 châssis, ce qui permit à la marque de prendre la place de premier constructeur auto-

mobile belge. L'afflux de commandes poussa Minerva, dont le capital s'élevait désormais à 4.250.000 FB, à élargir la surface bâtie de l'entreprise à 40.000 m<sup>2</sup>. En 1913, la production totale grimpa jusqu'à 3.000 exemplaires, assemblés par 3.000 ouvriers. Cette année-là, la marque se lança sur un nouveau segment du marché avec un modèle beaucoup plus petit de 14 CV, équipé d'un moteur sans soupapes de 2.116 cc. Bien que cette 14 CV fut vraiment plus compacte que le reste de la gamme, sa version Torpedo d'usine coûtait 10.500 francs. Le moteur Knight était en effet plutôt onéreux, et ce petit modèle était construit selon les mêmes standards très élevés de la marque. Les carrosseries étaient produites soit à l'usine même, soit par des sous-traitants spécialisés et l'accent était souvent mis sur le luxe.

Dans le courant de l'année 1913 fut également lancée la production de véhicules utilitaires. D'abord des ambulances à mécanique 14 et 18 CV, ensuite des camions de 2, 3 ou 5 tonnes de charge utile. En 1914, la gamme utilitaire comptait des modèles 14, 18, 26 et 28 CV. On pouvait équiper les véhicules d'options comme l'éclairage électrique ou un démarreur électrique.

Sylvain de Jong ne manquait jamais d'idées. Son intention était de créer une «Association des Constructeurs d'Europe» dans le but de promouvoir

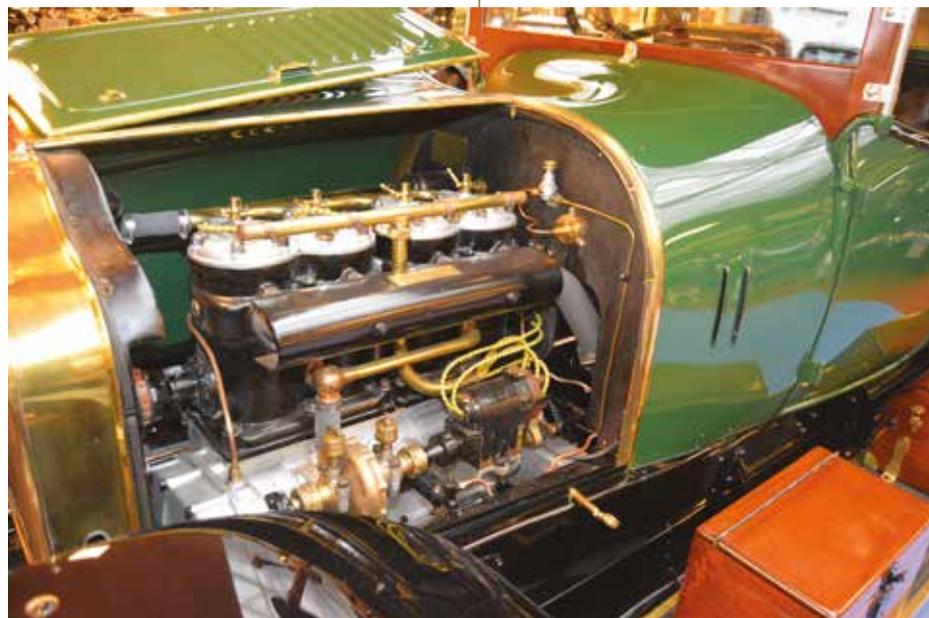
l'usage de pièces standardisées, ce qui aurait permis de produire un certain nombre d'éléments en bien plus grand nombre. C'est dans cette optique que fut développée la 14 CV, mais la Première Guerre Mondiale mit fin à cette idée intéressante.

La réputation de qualité des moteurs Minerva dépassait largement nos frontières, si bien que plusieurs constructeurs étrangers les utilisaient dans leurs propres modèles. Citons par exemple Mathis, de Strasbourg, qui durant la période 1913-1914 utilisait le moteur 100x140, ou encore Mors, qui achetait également ses moteurs à Anvers. La marque écossaise d'autobus Lothian figurait également parmi les clients de Minerva.

Durant les années 1910-1914, l'entreprise anversoise enregistra des gros bénéfices. Entre 2 et 3,8 millions par an. Une belle période donc, qui hélas fut assez soudainement interrompue. Lorsqu'Anvers tomba en 1914, Sylvain de Jong et ses collaborateurs principaux partirent pour les Pays-Bas et louèrent des bâtiments dans les environs d'Amsterdam. Les Allemands occupèrent l'usine d'Anvers et la transformèrent en un gigantesque atelier de réparation de matériel militaire. Pendant ce temps, de Jong préparait à Amsterdam ses futurs modèles et se rendit aux USA pour acheter de nouveaux outils.



Début 1919, Sylvain récupéra une usine à peu près vide. Mais il plaça tout de même de nombreuses publicités pour ses Minerva à moteurs sans soupapes, qui allaient bientôt sortir à nouveau de l'usine et allaient à nouveau disposer de mécaniques exceptionnelles. Jusqu'au milieu des années 20, la marque connut un important succès. Mais le développement de la production automobile de masse et la dépression économique allaient finalement s'avérer fatals pour le plus grand constructeur de Belgique.



*Une voiture semblable figurait dans le catalogue Minerva de 1913.*



### ■ Une restauration totale

La Minerva présentée à Interclassics est la propriété d'André Plasch, un célèbre collectionneur aussi connu sous le nom de «M. Ballot», en raison de sa vaste collection de ces rares voitures de luxe françaises. Il a acheté cette Minerva au tournant du siècle au musée automobile «AutomusA» de mr. Kennis, à Bergeyk, Pays-Bas. Avant cela, cette Landauet avait longtemps fait partie d'une collection belge de Minerva. Mais à l'origine, elle vient d'Espagne, plus précisément de Seville. Neuve, elle avait été inscrite au nom de la compagnie de l'importateur Minerva pour l'Espagne. Avant la Première Guerre Mondiale, il y avait en Espagne un nombre étonnant de voitures inscrites au nom de femmes. Non qu'elles y furent plus émancipées qu'ailleurs



en Europe, simplement que les taxes sur les voitures de femmes étaient bien moins élevées que celles sur les voitures des hommes.

La voiture, qui porte le numéro de châssis 22274 et est, selon les documents, un modèle GG de 1913, mieux connue sous le nom 18 CV, est pourvue d'une carrosserie Landalet. Ce qui signifie que le luxueux compartiment passager arrière est équipé d'un toit cabriolet, tandis que le chauffeur prend place dans une cabine semi-ouverte. Les classes aisées qui pouvaient à l'époque s'offrir ce genre de voitures ne conduisait en effet pas elles-mêmes, mais employaient un chauffeur également chargé de l'entretien quotidien de la voiture. Il s'agit ici vraisemblablement d'une carrosserie produite par Minerva-même. Lorsqu'André Plasch a acquis la voiture, elle était complète mais était surtout prête pour une profonde restauration mécanique. L'idée de départ était de laisser à la voiture autant de «patine» que possible mais il apparut rapidement que la carrosserie, et plus particulièrement ses éléments de bois, étaient dans un état si déplorable qu'il fut inévitable de remplacer des parties entières. La chose apparut lorsqu'on retira le toit Landalet et qu'à peu près toute la partie arrière se brisa. La restauration fut confiée à Wildae Restorations, de Devon (UK). Cette entreprise ne s'occupe pas uniquement de carrosserie, mais peut aussi

restaurer les habitacles et est en mesure de rendre vie à la mécanique d'une automobile, quitte à fabriquer de nouvelles pièces. Et ce fut le cas pour le 4 cylindres 3.500 cc de cette Minerva. Il fut nécessaire de fondre de nouvelles chemises coulissantes, de nouveaux cylindres et de nouveaux pistons, car le moteur s'avéra impossible à réparer. La boîte de vitesse fut démontée et nettoyée, mais il ne fut pas nécessaire de changer le moindre engrenage. La voiture est aujourd'hui en parfait état de marche, mais sa manipulation est un vrai défi. Pour rendre plus agréable la conduite, et surtout les manœuvres, il fut décidé de l'équiper d'une assistance de direction électrique EZ, fabriquée aux Pays-Bas. Un monde de différence!

Les matériaux utilisés dans l'habitacle s'avèrent eux-aussi irrécupérables. L'habillage original avait été recouvert d'une protection, mais était tout de même à moitié pourri. Mais pour cela aussi, les restaurateurs avaient une solution: on fit tisser un nouveau rouleau du tissu, en respectant les motifs d'origine et en utilisant le même type de matériau. Le résultat final est à couper le souffle. Les strapontins, les rangements sur les flancs, les stores, le bois tropical incrusté..., tous les éléments de décoration intérieure sont toujours présents.

Bien que l'option figurât déjà au catalogue en 1913, la voiture n'est pas encore équipée de l'éclairage électrique mais de lanternes de cuivre à carbure. Cette magnifique Minerva est soignée jusque dans les moindres détails: les coffres à outils placés sur les marchepieds, les scintillantes pompes manuelles de pression d'essence et d'huile cachées sous le tableau de bord... rien ne manque. Une voiture qui ne pouvait donc que gagner le titre de «Best of Show» du premier Interclassics bruxellois, et qui a tout le potentiel pour remporter bien des concours encore...

*Bibliographie : Le Grand Livre de l'Automobile Belge - FSA*



*Au stand du RVCC à Interclassics 2015.*

# ITALIAN CAR PASSION

*la bella macchina*



AUTOWORLD  
BRUSSELS



**03 12 2015**  
**31 01 2016**

**EXPO AUTOWORLD**  
**MUSEUM BRUSSELS**

**[WWW.ITALIANCARPASSION.BE](http://WWW.ITALIANCARPASSION.BE)**





# Mercedes AMG GT

Mercedes tente à nouveau de chavirer les cœurs sportifs. Une tentative qui a de quoi empêcher de dormir les voisins de Zuffenhausen.

*Texte: Bart Lenaerts*

*Photos: Lies De Mol*

## *Tueuse de 911*

Il est de plus en plus difficile de comprendre la politique de gamme de Mercedes. Avant, c'était simple. On trouvait dans les showrooms une grande et solide berline, une très grande berline plus solide encore, un 4x4 carré comme un boxeur et une sportive pleine de charme. Nous avons nommé les Classe E, Classe S, Classe G et SL. Aujourd'hui, la grande maison étoilée a tant de berlines, de breaks et autres dérivés au catalogue qu'il faut suivre un cours spécialisé pour distinguer l'arbre dans la forêt. Ce n'est déjà pas facile parmi les berlines et les coupés mais dès qu'on aborde les SUV, entre les G, GLA, GLC et GLE, la foule de combinaison de lettres ressemble à une confusion linguistique à la façon Tour de Babel. Et du côté des sportives, il n'est guère plus aisé de comprendre à quel segment du marché appartient telle ou telle voiture. Car la SL, qui durant les folles années 50 faisait rêver les foules avec les portières légendaires de la version Gullwing ou avec la carrosserie baroque du Roadster, est devenue au fil des ans un brave roads-

ter deux places qui, surtout à partir des années 90, attirait beaucoup les coiffeurs. Ou les femmes se rendant chez le coiffeur. Jusqu'à ce qu'en 2002, Mercedes sorte de sa coquille avec la terriblement agressive SLR, suivie dès 2009 par la presque aussi brutale mais moins chère – enfin, moins chère, façon de parler – et plus belle SLS, enfin honorée à nouveau de portes papillon. Le fait que ces deux voitures aient été disponibles tant en coupé qu'en cabrio, et que toutes deux connurent une carrière assez courte semble indiquer que même chez Mercedes, on n'était pas convaincus que ces orientations sportives-là étaient les bonnes. Et parallèlement à ces courtes carrières, la relativement placide SL continuait à vivre la sienne avec son toit rigide escamotable. Et voici qu'aujourd'hui, la marque s'engage à nouveau sur un chemin inédit avec l'AMG GT. Pour nous, difficile de replacer cette voiture dans son contexte historique, ou plutôt généalogique. Ce qui est très évident en revanche est la réponse à la question de son positionnement.

Car bien que Mercedes s'en défende, force est de constater que sous la robe de l'AMG GT, se cache une sorte de Porsche 911 nappée d'une onctueuse sauce Mercedes.

### ■ La beauté de l'enfance

C'est la première fois dans l'histoire de Mercedes que des flèches sont directement décochées en direction de l'autre partie de Stuttgart. En même temps, l'Etoile aurait tort de se gêner, puisque Porsche ne se prive plus de produire des berlines et des SUV. Et avec des moteurs diesels, par-dessus le marché, marque de fabrique de Mercedes depuis des lustres.

Et à quoi ressemble une 911 façon Mercedes? C'est pas mal du tout, c'est certain. La voiture reste une authentique Mercedes, mais une Mercedes d'une nouvelle ère. Le temps où Mercedes ne proposait au public que des engins cubiques est révolu depuis quelques années déjà. Et la petite dernière adopte elle aussi des courbes qui semblent ne jamais finir et des surfaces pleines de sensualité, à côté desquelles Monica Bellucci

fait figure de planche à pain. Si la voiture ne passe jamais inaperçue où qu'elle passe, elle le doit surtout à ses proportions remarquables. Tout commence par un museau agressif, se poursuit par un capot long comme une table de billard, puis par une cabine pareille à une tourelle posée là, et se termine par un petit cul trapu. Ceci est une voiture de sport comme la dessinerait un enfant, insouciant des conventions ou des impératifs pratiques. Et croyez bien que cela sort de notre plume comme un énorme compliment. Mercedes semble donc avoir compris que les proportions idéales d'une carrosserie ne passent pas forcément par le large, plus large et super large, ni par le plat, plus plat et extra-plat. L'AMG GT fait en effet preuve de bien plus de retenue que la SLS l'ayant précédée, qui était littéralement si large au niveau des hanches qu'il était malaisé de vivre avec elle au quotidien. L'AMG GT a un petit corps que ne renierait pas Michel-Ange: des épaules larges, mais plus comme celle d'un athlète de triathlon que comme celle d'un haltérophile. Des similitudes physiques avec la 911, il y en a en fait





assez peu, en dehors d'un léger parallèle entre les montants arrière, et leur façon de se fondre dans les épaules et les hanches.

### ■ Moteur central

Si les 911 et AMG GT sont si différentes esthétiquement, c'est parce que leurs aspects techniques le sont aussi. Bien plus qu'une concurrente de la 911, l'AMG GT est une Mercedes en tout point. Une Mercedes qui a donc son moteur dans le nez. Mais il faut soulever le capot pour s'apercevoir que le V8 est repoussé très loin en arrière, si loin qu'on se demande s'il n'est pas sur les genoux du conducteur. Et le fortuné postérieur de celui-ci repose quasiment sur le pont... postérieur. Question architecture donc, l'AMG GT est plutôt une 911 à l'envers, elle qui place sa force vitale au-delà du train arrière. Grâce à cette construction remarquable, la Mercedes – qu'on décrira comme une voiture à moteur central avant – affiche sur la balance un équilibre presque parfait, avec 47% de sa masse sur l'avant et 53% sur l'arrière. La carrosserie

étant presque intégralement composée d'aluminium, la voiture ne pèse que quelques 1.500 kg. Une valeur réellement honorable pour une merveille de ce genre, proposant un tel luxe à bord.

Bien qu'AMG ait acquis une réputation mondiale grâce à ses V8 aussi énormes que brutaux, le préparateur maison de Mercedes n'a pu faire autrement que de s'adapter à une époque faite d'économies et de downsizing. Sous le capot, on trouve donc toujours bien un V8, mais d'une cylindrée de 4.0 litres. Selon les standards AMG, c'est presque un moteur compact. Et pour garantir des quantités satisfaisantes de chevaux et surtout de Newton-mètres, les ingénieurs d'Affalterbach ont posé deux gros turbos dans le moteur. Littéralement dans le moteur, puisque les deux soufflettes magiques sont logées à l'intérieur du V formé par les deux bancs de cylindres. Un procédé qui a permis de conserver des dimensions très compactes à tout le groupe motopropulseur. Et cela profite bien sûr à la répartition des masses. Mais il a tout de même fallu développer des

trésors d'ingéniosité pour assurer le refroidissement de tout cela. Dès le lancement, Mercedes a proposé deux versions de l'AMG GT. La «normale» de 460 ch, et la GT-S, de 510 ch et 650 Nm. Autant vous dire que ça pousse.

Dans l'habitacle, l'AMG GT est tout aussi spectaculaire qu'à l'extérieur. Beaucoup de chrome, une console centrale si large qu'il faut probablement un permis de construire pour la fabriquer et des magnifiques (mais très durs) siège baquets ne laissent planer aucun doute sur le fait que cette voiture n'a rien d'un achat rationnel. Et contrairement à la 911, ceci est une stricte 2 places. C'est le prix à payer pour une répartition des masses idéale. Car la boîte de vitesses est placée en position transaxle, tout contre le pont arrière. C'est-à-dire là où on aurait pu trouver une banquette. Elle n'y est pas mais le coffre est en revanche bien assez généreux.

Cette position d'assise très reculée a pour effet qu'on ressent très bien la voiture. C'est un peu comme si le châssis avait été directement vissé

à votre squelette. Ce qui ne signifie pas que la voiture soit insupportablement rude. Au contraire, elle est plutôt agréable à vivre au quotidien. Du moins une fois qu'on s'est habitué à être assis si «profondément». En mode de conduite Confort, la GT est vraiment une bonne compagne de route. Car ce ne sont pas uniquement les suspensions qui s'adaptent à l'humeur plus douce, mais aussi les supports de moteur et de boîte, qui se font plus souples. Attention, cela ne signifie pas pour autant que c'est la



voiture idéale pour avaler quotidiennement quelques centaines de kilomètres. Pour ce genre de missions, la Maison à l'Etoile a bien mieux à proposer.

La sonorité du V8 a toujours de quoi donner la chair de poule, même s'il a un peu d'artificiel par rapport au regretté V8 atmosphérique. Et c'est probablement pour cela qu'on a installé à bord un petit bouton permettant de donner plus d'intensité émotionnelle à ce baryton. Et quand a poussé ce bouton, oui, le V8 est



presqu'aussi méchant que son prédécesseur. Comme il se doit dans une AMG. Ensuite, le moteur est incroyablement réactif aux coups de gaz, presque autant qu'un moteur atmosphérique. Joli travail! Et surtout, ce V8 adore aller chercher les tours tout là-haut. Et c'est dans les régimes les plus élevés qu'il se montre le plus sauvage. Comme dans une voiture de sport digne de ce nom, donc. Presque pas de trace ici du petit «coup de turbo» typique, qui vous pousse subitement dans le dos et procure énormément de sensations, mais est finalement une entrave à une expérience de conduite sportive sans compromis.

A l'autre bout des palettes au volant, il y a une boîte automatique 7 rapports à double embrayage. Une bête qui fait défiler les rapports à la vitesse de l'éclair. Et si vous en avez envie, vous pouvez parfaitement jouer la paresse et laisser la boîte tout gérer en mode automatique.

Par la magie de l'électronique, l'AMG GT peut afficher des caractères très différents, allant d'agréablement sportive à compétitrice extrême. Mais dans tous les cas, elle ne perd jamais son «engagement». Sans quoi elle ne serait pas une AMG. Et finalement, elle ajoute quelques valeurs à l'ADN de la marque, dont les grandes lignes furent tracées par les sauvages SLR et SLS: ici, le comportement routier est aussi spectaculaire que le look.

L'AMG GT est-elle donc une 911 avec une étoile sur le museau? Pas encore tout à fait. En fait, il n'y a guère que leurs tarifs respectifs qui les placent en rivales. Car pour le reste, elles sont aussi différentes que le sont les Princesses Caroline et Stéphanie de Monaco. La Porsche est le choix de la raison, la Mercedes est celui qui vient des tripes. Qui l'eût cru?

# 'Soutenabilité' en 1900

## Vapeur, électricité ou essence ?

Suite aux besoins de préservation des ressources énergétiques et à la limitation des émissions de CO<sub>2</sub>, les constructeurs multiplient les 'techniques hybrides', comme étant une solution d'avenir. S'agit-il d'une véritable idée nouvelle ou d'un retour vers le passé ?

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la vapeur et l'électricité dominaient le marché car leurs technologies étaient éprouvées, tandis que le nouveau moteur à essence, moins performant, ne pouvait prétendre rivaliser lors des tentatives successives de record de vitesse.

Le Comte Chasseloup-Laubat fut le premier à parcourir 'une miles en une minute' en 1899 sur une Jeantaud électrique. Mais les records sont faits pour être battus et de décembre 1898 à avril 1899, Chasseloup-Laubat n'eut cesse de défier le belge Jenatzy.

En quelques mois, pas moins de six défis eurent lieu suivant des règles

dignes de la chevalerie du Moyen-Age. Au terme de ces joutes, Camille Jenatzy mit tout le monde d'accord en franchissant la barrière des 100km/h, une performance ahurissante pour l'époque. En matière de transport, seul le train, 60 ans plus tôt, avait réalisé pareil exploit entre Liverpool et Manchester.

A partir de 1903 - à l'exception de la Stanley de 1906 - les automobiles à essence s'approprièrent tous les records de vitesse. Dès le début de l'automobile les trois types de motorisation furent commercialisés chacun suivant ses propres mérites.

Texte: Dominique Cruyt

Après une carrière dans l'industrie pétrochimique, Dominique Cruyt s'est lancé avec passion dans la rédaction d'une encyclopédie du nom de 'L'automobile, un rêve durable' pour la revue du Club Mille Miglia de Brescia. Ce club prestigieux a permis à Historicar d'en publier des extraits.



*ELECTRICITE en 1899, premier véhicule à dépasser les 100 Km/h 'La Jamais Contente' de Camille Jenatzy.. Cette performance paraît d'autant plus impressionnante quand on observe (Musée de Compiègne, France) la position altière et verticale du pilote, 'encapsulé' dans une sorte de torpille sous-marine avec sous ses pieds un régiment de batteries, le tout fixé sur un charriot à roues minuscules: à l'occasion d'une réévaluation récente de l'évènement, l'organisateur a cherché en vain un pilote assez téméraire que pour oser atteindre les 100km/h sur cette périlleuse 'Jamais Contente'.*

## ■ Vapeur

Pour les Français, pas de doutes, les inventeurs sont français :

■ Papin, le concepteur d'un moteur à vapeur rudimentaire avec piston mais qui fuit la France de Louis XIV à cause de l'intolérance religieuse, ravivée par la 'Révocation de l'Edit de Nantes' ;

■ et Cugnot, le créateur en 1771 sous Louis XV d'un 'fardier' ou tricycle militaire à vapeur.

Contemporain de Cugnot, James Watt avait déjà perfectionné le moteur à vapeur de Newcomen à double effet et muni d'un dispositif de condensation.

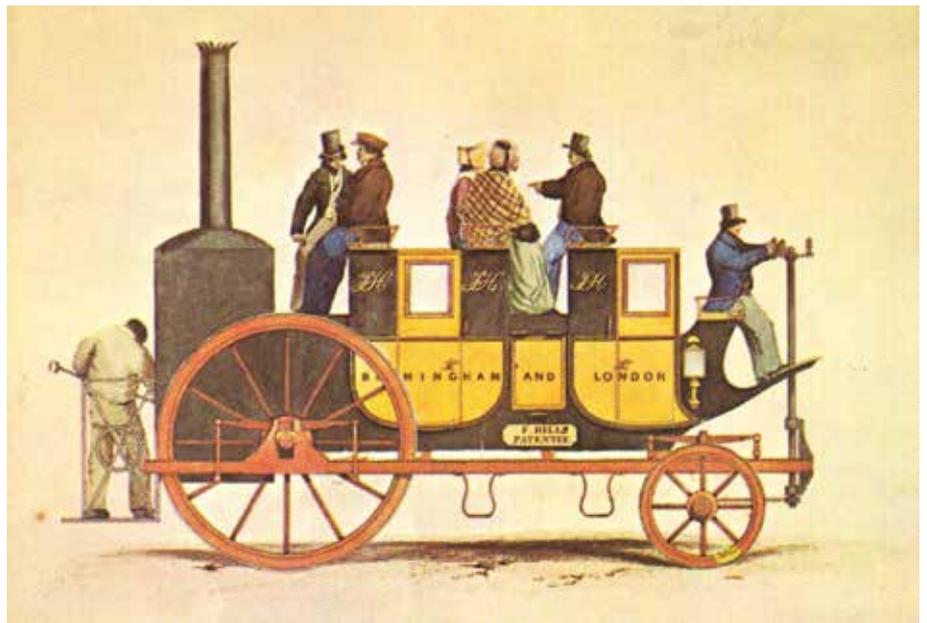
En Angleterre, dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, on vit appa-

raître avec un certain succès les locomotives routières à vapeur de Murdock, Trevithick (le père de la 'Puffing Devil'), Hancock, Griffith, Gurney ou Rickett. Ce nouveau moyen de transport exigeait au moins deux pilotes : le conducteur à la manoeuvre et l'autre, le 'chauffeur', qui alimentait et réchauffait la chaudière (par combustion 'externe').

Simultanément, le développement irrésistible du chemin de fer de Stephenson et des accidents routiers dramatiques, sanctionnés par la loi (le premier décret du 'Locomotive Act' de 1861), ruinait l'avenir de ces 'locomotives de route'.

Ceci n'empêcha pas que des véhicules similaires virent le jour ailleurs, comme en Italie celui de Bordino ou en France ceux de Dietz et Bollée, un

*La locomotive routière britannique à vapeur en 1840.*



*La 'Nouvelle' une des dernières diligences d'Amédée Bollée, qui, bien que construite en 1880, était encore suffisamment d'avant-garde pour participer 15 ans plus tard à la course 'Paris-Bordeaux-Paris'.*



fondeur de cloches du Mans, qui proposait des diligences à vapeur pour le transport publique... mais le génie de l'homme continuait à rêver de la locomotion privée.

En 1889, Léon Serpollet, associé à l'industriel Armand Peugeot, exposa son tricycle à vapeur à l'Exposition Universelle de Paris (année de l'inauguration de la 'Tour Eiffel').



1854: Landau di Bordino Musée National de l'Automobile de Turin.



1829: L'illustration anglaise "Modern Prophecy" du tricycle et du marchand de carburant 'solide', déjà trop cher ('so D...d dear') était incroyablement visionnaire, à l'exception de la position improbable du 'chauffeur' cramponné au bouillant tuyau d'échappement.

Aussi bien Serpollet, que Bollée avaient simplifié la conduite des autos à vapeur. Néanmoins, la nouvelle procédure de mise en route par 'vaporisation instantanée' exigeait encore un quart d'heure, des fréquents nettoyage et un ajustement permanent du volume d'eau. Malgré les améliorations ultérieures apportées aux condensateurs et grâce à des circuits fermés d'eau, l'autonomie restait limitée.

Malgré ces inconvénients, les voitures à vapeur étaient rapides et silencieuses, ce qui explique le succès des Stanley américaine jusqu'en 1927, soit un siècle après qu'un caricaturiste visionnaire anglais avait imaginé l'avenir en tricycle à vapeur. Sa prémonition stupéfiante collait à la future réalité pour au moins deux raisons : la ressemblance au tricycle de Serpollet-Peugeot et la présence d'un distributeur ambulant de charbon, préfiguration des stations services tout au long de nos routes.

## ■ Electricité

Dès 1900 sur la côte ouest des Etats-Unis, on comptait bon nombre d'automobiles électriques et cela pour diverses raisons... une anticipation de l'avenir?

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les français Planté et Faure avaient mis au point la batterie au plomb et à l'acide sulfurique. En 1890, on vit apparaître les premières voitures électriques en France et aux Etats-Unis.

Rapidement, en comparaison aux autres véhicules, celles-ci se firent apprécier par leur simplicité de conduite: plus besoin de s'éreinter à la manivelle pour la mise en route, fini la force herculéenne manipuler les leviers de vitesse assortis de craquements inquiétants de pignons et embrayage. Au contraire de tout cela, l'automobile électrique se démarquait en tant que voiture de ville idéale,

silencieuse, inodore et exempte de toute vibration.

Elle devint rapidement le véhicule préféré non seulement des médecins, qui l'utilisaient en tournée chez leurs patients, mais aussi comme un gadget à la mode qui réjouissait les dames 'contentes' de la 'bonne société'.

Conscients du profil sociologique de leur clientèle, les industriels réinvestirent dans une finition de luxe plus soignée, l'économie réalisée sur le coût d'une mécanique électrique moins complexe que le moteur à essence.

Aux débuts, les trois inconvénients de la voiture électrique ne constituaient pas vraiment un obstacle au développement de ce marché 'niche' américain :

- le vieillissement des batteries (3 ans) ne posait pas de problèmes aux professions libérales, car plutôt que d'acheter, elles préféraient, à chaque nécessité, louer ce genre de véhicule auprès des compagnies de taxis (la fameuse Columbia Electrics fondée en 1900 à New York) ;

- le poids, uniquement des batteries, allait de 400 kg pour une auto privée jusqu'à 1000 kg pour les taxis, qui étaient équipés dans leurs ateliers

- l'autonomie limitée (+/- 50Km ou plus à vitesse réduite) confinait la voiture à une utilisation exclusivement citadine : ceci ne qui ne gênait pas trop vu que les routes de campagne étaient encore rarement praticables pour des ballades touristiques de toute quiétude.

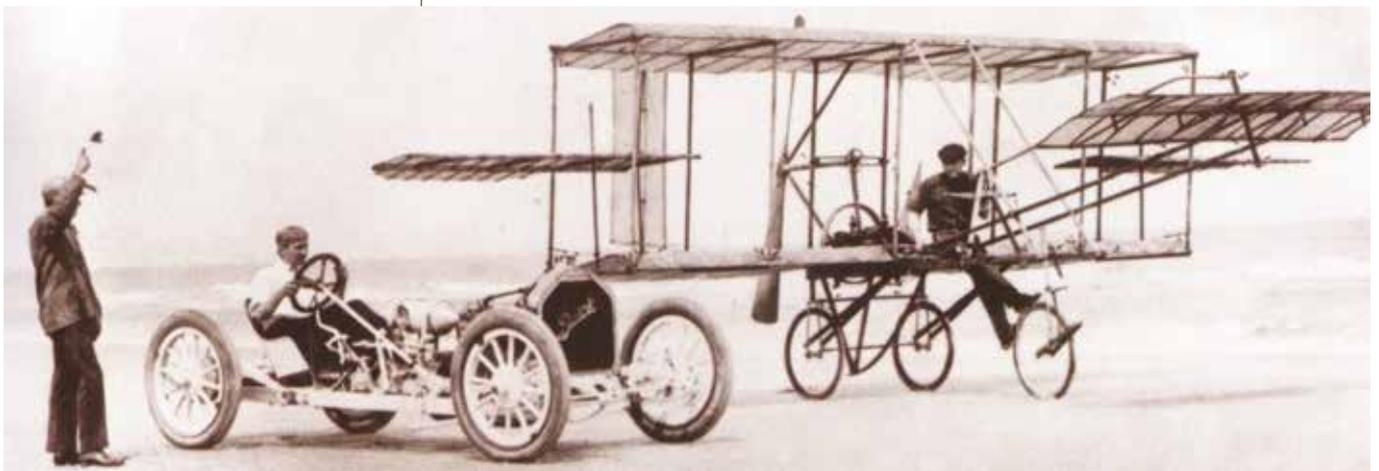
Toujours est-il qu'aux USA, avec l'adoption du premier démarreur électrique sur véhicules à essence (Cadillac 1912), les ventes des automobiles électriques entamaient leur déclin.

En France, la limitation des autos électriques pour parcourir des longues distances restait un handicap commercial. Jeantaud, leader du marché de l'automobile électrique jusqu'en 1906, année du suicide de son fondateur, profitait de sa participation aux compétitions, pour prouver la commodité d'utilisation de ses voitures en organisant la logistique jusque dans les détails.

## ■ Essence

Le moteur à essence (ou à combustion 'interne') était moderne sous tous les sens du terme, car il tirait avantage de toutes les inventions du XIX<sup>ème</sup> siècle comme la métallurgie (qualité, usinage et outillage), électricité (batterie et induction), vulcanisation au soufre du caoutchouc (Charles

*1908: la première course entre 'terre et ciel': une Buick au moteur impressionnant défie un des premiers avions ou viceversa?*

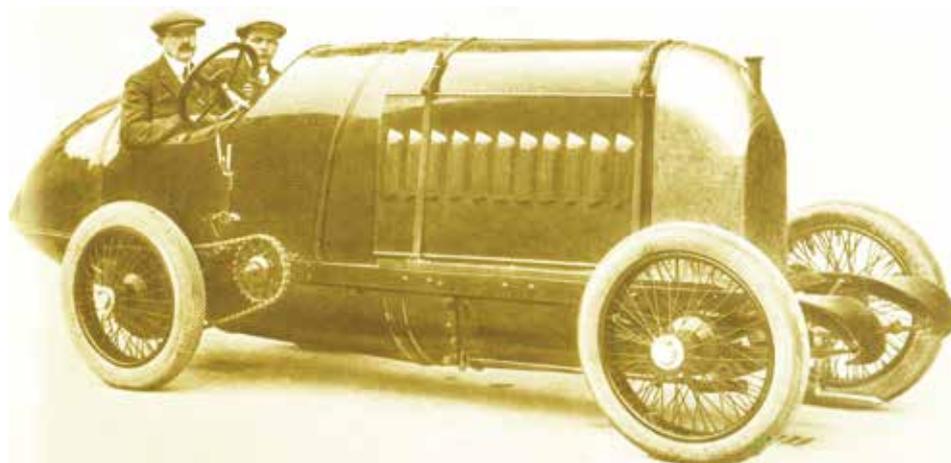


pour procéder à un échange rapide des batteries usagées par des batteries rechargées et donc prêtes à l'emploi.

Goodyear 1839), forage du pétrole ('Colonel' Drake 1859).

Il faudra pourtant un certain temps avant que les automobiles à essence

*Fiat S.76 : un capot monumental pour un moteur géant! Cette auto fut uniquement construite dans le but de battre les records établis par la Blitzen-Benz sur piste rectiligne. Malgré qu'à Ostende, elle accomplit une performance équivalente, celle-ci ne fut jamais homologuée. A noter, sous le radiateur en forme de poire, l'appendice en bec d'aigle: était-ce pour améliorer le coefficient aérodynamique 'Cx' ?*



dépassent en performances leurs rivales électriques et à vapeur. L'élément déterminant en faveur du moteur à essence viendra de l'invention la plus remarquable du début du XXIème siècle: l'aviation.

Ce dont l'aviation avait besoin était de la légèreté, celle d'un propulseur et d'un combustible à haut rendement énergétique et la seule option soutenable était devenue l'essence... une nouvelle ère pour l'humanité allait décoller.

Les premières années de l'aviation correspondaient à l'aboutissement d'un ¼ de siècle d'expérimentation du moteur à essence, où la recherche de puissance s'était surtout orientée vers l'adjonction de cylindres ou l'augmentation de leur volume (cm<sup>3</sup>). Durant la même période (de 1885 à 1910) l'efficacité du moteur avait quand même permis d'en doubler la puissance de moins de 4 à plus de 8 chevaux par 1000cc et de 600 à 1200 tours/minute. En 1902, la Fiat 24cv de course (conduite par Vincenzo Lancia à la victoire dans la course de côte Sassi-Superga) nécessitait un moteur de 7.238cc tandis que neuf ans plus tard, la Fiat S.76 produisait 300 chevaux d'un moteur 4-cylindres gigantesque de 28.353cc (avec 3 bougies par cylindre).

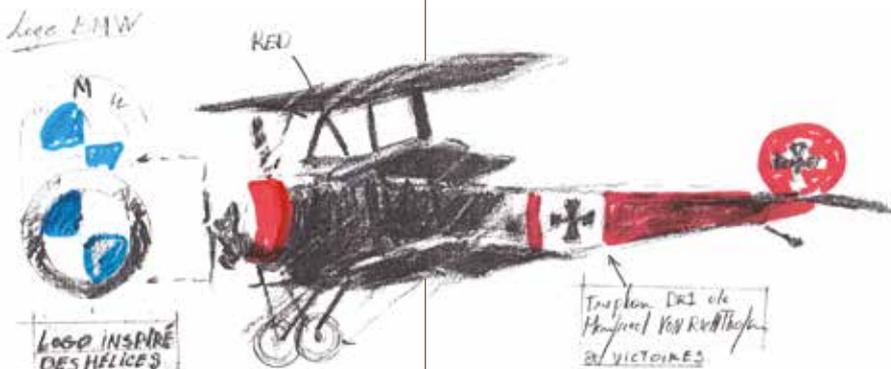
Durant cette période de surenchère

volumétrique, l'automobile resta plus rapide que l'avion.

A partir de début 1910, grâce à une nouvelle réglementation de course, qui limitait les dimensions des moteurs, une approche technique plus 'soutenable' permis d'en tripler l'efficacité en 5 ans, de moins de 10 à 30 chevaux par 1000cc. Nombre d'innovations d'avant-guerre sont d'ailleurs toujours considérées comme très performantes et appliquées un siècle plus tard:

- multi-soupapes: 1908 Delage, Fiat (S61 corsa) suivies de Isotta Fraschini, Peugeot, Alfa Romeo, Bugatti, Daimler...
- arbre à cames en tête: Fiat en 1908, Deutz en 1909 (conçue par Ettore Bugatti), Peugeot en 1912, Bugatti, Alfa Romeo...
- carter sec: Peugeot, Delage 1912...
- boîte de vitesse à 5 rapports: Delage 1912...
- double allumage: Germain (Belgique) 1903, Fiat 1908, Daimler 1911, Alfa Romeo, Benz 1914.

Les améliorations 'après-guerre' sur les moteurs automobiles trouvaient leur origine dans l'aéronautique. Naturellement les besoins de guerre encourageront une étroite collaboration entre ces deux types d'industrie.

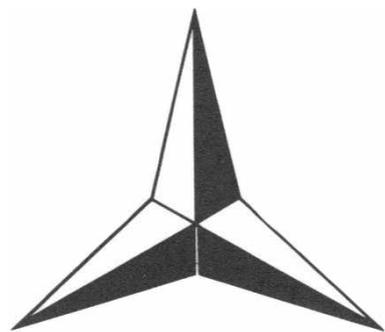


Le logo BMW est une vision optique d'une hélice en rotation combiné avec le drapeau de Bavière (Dessin Raphaël Cruyt).

Les progrès de l'aviation pendant la première guerre mondiale établiront la 'soutenable' définitive du moteur à essence aux points de vue de l'efficacité et de la fiabilité, tout en allongeant la liste des grandes marques impliquées sur terre et dans le ciel. Voisin et BMW passeront de l'aviation à l'automobile et leurs emblèmes le rappellent.

D'autres feront le chemin inverse et passeront de l'automobile à l'aviation : Armstrong Siddeley, Bentley, Rolls Royce (Charles Stewart Rolls fut le second pilote du Royaume Uni à obtenir un brevet d'aviateur et le premier à voler non-stop aller/retour au-dessus de la Manche avant de mourir quelques semaines plus tard à 32 ans dans un accident d'avion au meeting aéronautique de Bournemouth), Ansaldo, Alfa Romeo, Fiat, Isotta-Fraschini, Hispano-Suiza, Bugatti et dernier, mais pas des moindres, Daimler-Mercedes.

Gottlieb Daimler était déjà décédé, quand Orville Wright accomplit en 1903 son vol historique. Si on observe le dessin datant de 1873 de Daimler qui représente une étoile à trois branches, on comprend qu'il illustre l'ambition de toute une vie dédiée au triple destin de son moteur en pointant vers l'air, la terre et l'eau. En 1909, 36 ans plus tard, ses successeurs déposeront le brevet de ce dessin visionnaire.



## Hybride ?

Il y a plus d'un siècle que la Lohner-Porsche 'Elektromobil', première automobile hybride, fut présentée en 1900 à l'Exposition Universelle de Paris.

Ferdinand Porsche avait rejoint à Vienne le constructeur de matériel ferroviaire Lohner, qui venait de diversifier son activité en fournissant des automobiles à la famille austro-hongroise impériale.



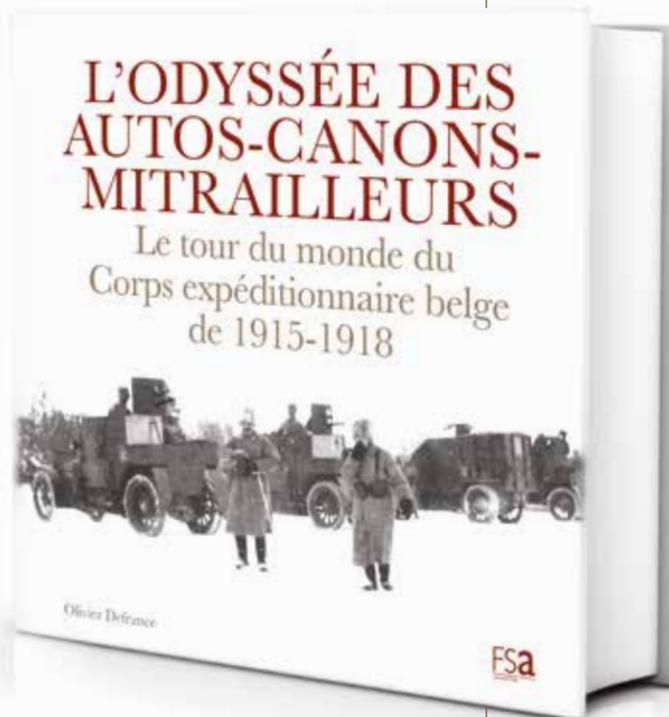
Comme Porsche avait au départ une formation d'électricien, il proposa logiquement une voiture électrique, propulsée par deux moteurs électriques de 2,5cv situés dans le moyeu de chacune des roues antérieures. Bien vite, afin d'améliorer la faible autonomie, il se rendit à l'évidence que, pour éviter d'ajouter des batteries ce qui pénalisait le poids, il fallait mieux produire de l'électricité par une génératrice connectée à un moteur Daimler à essence.

A seulement 25 ans, Ferdinand Porsche avait fait appel à des solutions de 'co-génération' qui attendront plusieurs générations pour également s'appliquer à l'industrie en inventant la première automobile hybride à traction avant !

# Pour les bibliophiles

## ■ L'Odyssée des Auto-Canon-Mitrailleurs

2015 fut l'année du centenaire de la première entrée en action du Corps des Auto-Canon-Mitrailleurs (ACM), l'une des toutes premières divisions blindées du monde. Le développement du Corps ACM n'aurait jamais pu survenir en Belgique si le pays n'avait été à l'époque une grande nation industrielle, jouissant d'une très forte réputation en matière de sidérurgie. Le Corps est né en grande partie à l'initiative du Major Auguste Collon. Il fut opérationnel dès 1914 mais ne fut réellement déployé qu'un an plus tard... sur le front russe. Cela s'explique par le fait que lorsque le Corps fut fin prêt au combat, le front de l'Ouest s'était déjà transformé en guerre de tranchées boueuses. Le terrain n'était donc plus propice aux reconnaissances et aux assauts par véhicules motorisés... C'est pourquoi le Roi Albert décida de mettre le Corps ACM à la disposition des Armées du Tsar en Russie, qui menait une guerre de mouvements contre les pouvoirs centraux sur un front très étendu. C'est ainsi que le Corps ACM fut embarqué dans une aventure hors normes. Après une longue traversée des mers septentrionales, il arriva à Saint-Pétersbourg. Il fut ensuite envoyé en Galice pour faire face à l'Autriche et à ses alliés. Puis la Révolution Russe prit le Corps ACM par surprise, et celui-ci fut transféré à Kiev. Après que la Russie eût signé la paix avec l'Allemagne, les ACM durent quitter le front et revenir à l'Ouest. Mais le chaos provoqué par la Révolution et l'attitude très hostile des Bolchéviques força le Corps à laisser ses véhicules sur place et à s'en aller par le train Trans Sibérien. Ils embarquèrent ensuite à Vladivostok pour traverser l'océan Pacifique et se rendre à San Francisco. Le Corps traversa les USA et participa en chemin à des défilés organisés à travers tout le pays. La marche triomphale



prit fin à New York, devant un public enthousiaste. Enfin, le Corps fut dissout, au grand désarroi de nombre de ses membres...

Cette histoire palpitante est racontée dans le livre «L'Odyssée des Auto-Canon-Mitrailleurs». Dans cet ouvrage, l'historien Olivier Defrance retrace le récit d'un voyage aussi incroyable qu'involontaire. Le livre compte 180 pages richement illustrées. Il est édité par la FSA, coûte 50€ frais de port compris et peut être commandé via le site de la Fondation Roi Baudouin: [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be)

## ■ Mes Fantaisies Motorisées

Notre ami Benoit Delière nous fait plaisir avec un nouveau livre qui traite de notre histoire nationale de courses : la biographie du pilote verviétois Freddy Rousselle, « Mes Fantaisies Motorisées ». Equilibriste né, ne laissant rien au hasard, Freddy Rousselle a brillé tant sur deux roues que sur quatre. Il a rejoint de grandes équipes d'usine comme Adler, Vespa, et CZ à moto, Triumph, Renault et Mercedes en Automobile, ainsi que Jaguar par l'intermédiaire de l'Équipe Nationale Belge.





Passant avec autant d'enthousiasme du guidon d'une BMW ou Velocette à la conduite d'une Vanguard, Porsche ou Ferrari, Freddy Rousselle a toujours privilégié le plaisir du défi à une carrière bien établie.

Il côtoya les plus grand pilotes que sont Gendebien, Frère, Mairesse, Fangio ou encore Moss et le Marquis de Portago pour ne citer qu'eux, recueillant l'estime et le respect de ceux-ci par son attitude combative et loyale. Ce gentleman driver dans son aspect le plus noble du terme, nous fait découvrir ses « Fantaisies Motorisées ». Cette étonnante tranche de vie est mise en mots par deux authentiques passionnés, Christophe Gaascht et Claude Ivens. Une belle publication richement illustrée, 160 pages, format 24 x 27 cm. Prix : 40 euros ex p&p. [info@benoitdeliege.be](mailto:info@benoitdeliege.be).

### ■ WAFT 3

Bart Lenaerts et Lies De Mol, estimés collaborateurs d'Historicar, ont publié ces dernières années quelques magnifiques œuvres dédiées à l'automobile. Tout a commencé avec WAFT 1. Il y eut ensuite WAFT 2 et d'autres choses encore, et voici à présent WAFT 3. Il est un peu plus compact et sensiblement moins cher que ses prédécesseurs, son contenu est par contre de la même valeur: nombre d'histoire vibrantes, des voitures exceptionnelles, des personnages remarquables, des images soignées et surtout, une approche bien particulière. Comme toujours, les automo-

biles d'exception ne manquant pas, comme la McLaren X1 qui vit son propre Festival Of Speed personnel, l'Equus Bass 770 qui rode dans Detroit, l'Alfa Romeo Disco Volante by Touring ou encore l'histoire d'Antem retracée par le biais d'une Bugatti et d'une Delahaye. Et pour l'occasion, Granstudio a créé une hybride plug-out écologique aux couleurs de WAFT. Lorenzo Ramaciotti parle à cœur ouvert de sa carrière, Ralph Gilles explique comment il doit succéder à un géant et Fabio Filipini nous ouvre son âme.

On pourra encore lire des histoire croustillantes à propos de Claude Lelouch et de la Ford Mustang qui joua un premier rôle dans Un Homme Et Une Femme, celle de Maria Teresa de Filipis, la première femme en F1, celle du pilote Porsche Christian Goethals qui, sans le savoir, est devenu la plus grande source d'inspiration de l'artiste Ever Meulen, celle du café où les pilotes d'essai vont se détendre. WAFT pose aussi quelques questions, comme «What is cool?». WAFT, enfin, donne des réponses. Par exemple sur l'avenir, et ce grâce à un accès exclusif aux archives de quelques géants industriels.

Anglais, 256 pages, Hard Cover, 25x25 cm, 40€ seulement...

WAFT 3 existe aussi en une version «Friends Of The House», limitée à 250 exemplaires, présentant une représentation unique de la Porsche 550 Spyder créée spécialement pour WAFT par l'artiste Ever Meulen. Ces exemplaires sont évidemment numérotés et signés. Ils sont livrés dans une boîte de 30x30 cm et sont un peu plus chers: 250€ port compris. Plus d'infos sur le [www.waft.be](http://www.waft.be).



De retour en 2017

VI<sup>ème</sup> Commémoration  
**CIRCUIT DES  
ARDENNES**

6-9 juillet 2017

BASTOGNE • MARCHE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



AVEC LE SOUTIEN DU  
COMMISSARIAT  
GÉNÉRAL AU TOURISME



PROVINCE DE  
LUXEMBOURG



EUROPEAN  
PRIVATE BANKERS



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



l'avenir de Luxembourg

# 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.



**PwC**  
The Banker

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](http://www.kbcprivatebanking.be)