

FSA HISTORICAR

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





THE CHANTILLY SALE

—03.09.16—

LES INSCRIPTIONS SONT
MAINTENANT OUVERTES

Vente exceptionnelle d'automobiles de collection

Samedi 3 septembre 2016
Château de Chantilly, France

Bonhams est heureux de vous annoncer son retour dans le cadre exceptionnel du Château de Chantilly. Coïncidant avec le Concours d'élégance Chantilly Arts & Elegance Richard Mille, il s'agira d'un évènement en nocturne réservé à un nombre limité d'automobiles de collection exceptionnelles. Cette vente qui se déroulera dans la magnifique enceinte du château, rappellera les élégantes ventes en tenue de soirée de l'époque.

RENSEIGNEMENTS

Europe

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

UK

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

USA

+1 212 461 6515
+1 415 503 3285
usacars@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/chantilly

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 – Dominique Cruyt -
Paul E. Frère – Nick Jonckheere -
Bart Lenaerts - Lies De Mol - Laurent Zilly

Mise en page:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

Historicar est notamment soutenu par

R.V.C.C.B.

Historical Vehicle Club

Belgian Vehicle Heritage

British Classics & Rover Club Belgium

Brussels Classic Car Club

Forties and Fifties American Cars Enthusiasts

A Merry Car Club

Club des Anciennes Citroën

Lancia Club Belgio

Belgian Mercedes Club

Spa Historic Racing Team

Packard Chauffeurs Club

Tank Museum

Austin-Healey Club

Classic Cadillac & La Salle Club

Amicale bruxelloise Club des Décapotables

Italia Car Club Belgium

Jaguar Drivers Club

300SL Gullwing & Roadster Club Belgium

Amicale Panhard Belgique

DKW Auto-Union Club België

The English Drivers Guild

Meetjeslandse Oldtimer Club

Les articles n'engagent que leurs auteurs.

Droits de reproduction réservés pour tous médias y compris internet.

Maison d'édition:

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

Contrefaçons officielles



Le vénérable RVCC britannique a, un jour de sinistre mémoire, décrété que pour qu'une voiture soit reconnue comme «authentique» et soit autorisée à participer aux activités du club, elle devait compter au moins 1/3 de pièces originales. Dès les années 70, de nombreux négociants et restaurateurs ont allègrement utilisé cette règle en démontant des voitures qui prenaient tranquillement de la valeur – surtout des Bugatti – et d'un exemplaire, fabriquer deux ou trois «authentiques». Le calcul était vite fait... Le fait qu'il y ait aujourd'hui plus de Bugatti dans le monde que n'en produisit réellement l'usine de Molsheim n'est donc pas une légende. Et les Alfa sportives d'avant-guerre sont aussi concernées. Une partie non négligeable des 6C et 8C, qui se vendent aujourd'hui à prix d'or et font la pluie et le beau temps dans les Concours, ont un passé plutôt trouble. Et ce ne sont là que quelques exemples. Le problème est que ce qui a été fabriqué neuf dans les années 70 et 80 a entretemps acquis le statut d'authenticité. Qui peut encore distinguer le faux du vrai? Les vendeurs ont tout intérêt à dissimuler la chose tandis que les acheteurs... sont des victimes consentantes de la tricherie.

Et puis il y a les constructeurs artisanaux, comme les Argentins de Pur Sang, qui reconstruisent à neuf de très fidèles répliques d'Alfa ou de Bugatti, ou de tout ce qu'on leur demande. Il n'est pas rare que leurs productions soient, pour raisons fiscales, enregistrées chez nous comme oldtimers authentiques. Et nous préférons ne pas parler des kitcars AC Cobra aux documents falsifiés (Shelby même construisit dès les années 80 des centaines de copies de la Cobra 427, et elles sont encore plus difficiles à distinguer des originales), ou des compétitrices Bentley «d'avant-guerre» reposant sur des châssis des années 50, qui n'acquerront jamais le statut de voitures authentiques. Enfin... nous l'espérons.

Un nouveau phénomène apparaît aujourd'hui, celui des modèles «Continuation». En clair, d'anciens modèles prestigieux sont à nouveau construits. Le cas d'école: les quelques «clones officiels» de la fameuse Aston Martin Zagato (déjà très largement clonée) construits il y a quelques années et vendus pour des sommes folles. Jaguar aussi a découvert ce marché lucratif. En 2015, la division Heritage de Jaguar a construit six (+ une) copies très fidèles de la E-Type Lightweight, «qui portent des numéros de châssis existant à l'époque mais jamais utilisés». Ces voitures ont été vendue à plus d'un million de livres l'unité. Il est donc grand temps de renouveler l'expérience: à présent, ce sont neuf exemplaires de la XKSS qui vont être «construites à la main selon les spécifications exactes de 1957». L'alibi risible est de remplacer les exemplaires détruits lors du fameux incendie qui ravagea l'usine de Browns Lane. Prix annoncé: à nouveau plus d'un million de livres.



Et de là, quelques réflexions s'imposent à nous. Premièrement: n'est-ce pas injuste vis-à-vis des collectionneurs qui possèdent de vrais exemplaires? Combien de temps faudra-t-il avant que les copies soient considérées comme des «vraies» puisqu'après tout, elles présentent un «ancien» numéro de châssis? Et puisqu'elles sont construites à neuf, ne doivent-elles pas recevoir tous les éléments de sécurité qui sont de telles contraintes pour les constructeurs? Zone de déformation, double circuit de freinage, airbags et tout le tralala? Ou bien existe-t-il des règles différentes pour les contrefaçons officielles?

Leo Van Hoorick



8,5 - 10,4 L/100 KM • 199 - 244 G CO₂/KM

Environmental information KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Give safety priority.

True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Sommaire

3

Edito : Contrefaçons officielles

6-10

De Dion Bouton en Belgique

11-20

Figures marquantes: Van den Abbeele

22-27

Comparaison économique cheval - voiture

29-33

Héritage belge: Linon 8 CV 1910

35-39

Future classics: Ford Mustang

41-42

Livres: Yvette Fontaine

Annonces

2 Bonhams

4 Mercedes

10 Banque Delen

21 Autoworld

34 Interclassics Brussel

40 Circuit des Ardennes

43 Le grand livre de l'automobile belge

44 CBC

Agenda

- *Chantilly Arts & Elegance, 3-4 septembre 2016*
- *12th Antwerp Concours d'Elegance, Wijnegem 17-18 septembre 2016*
- *Spa Italia 26-27 septembre 2016*
- *Zoute Grand Prix, 7-9 octobre 2016*
- *Interclassics Brussels, 18-19-20 novembre 2016*
- *Dreamcar International, 17-18 décembre 2016*
- *Interclassics Maastricht, 12-15 janvier 2017*

Autoworld

- *16 juillet-4 septembre: Alpine Story*
- *15 septembre-23 octobre: 30 Ans d'Autoworld*
- *29 octobre-11 décembre: Micro, Bubble and Popular Cars*
- *17 décembre-8 janvier '17: BMW 100 Ans*

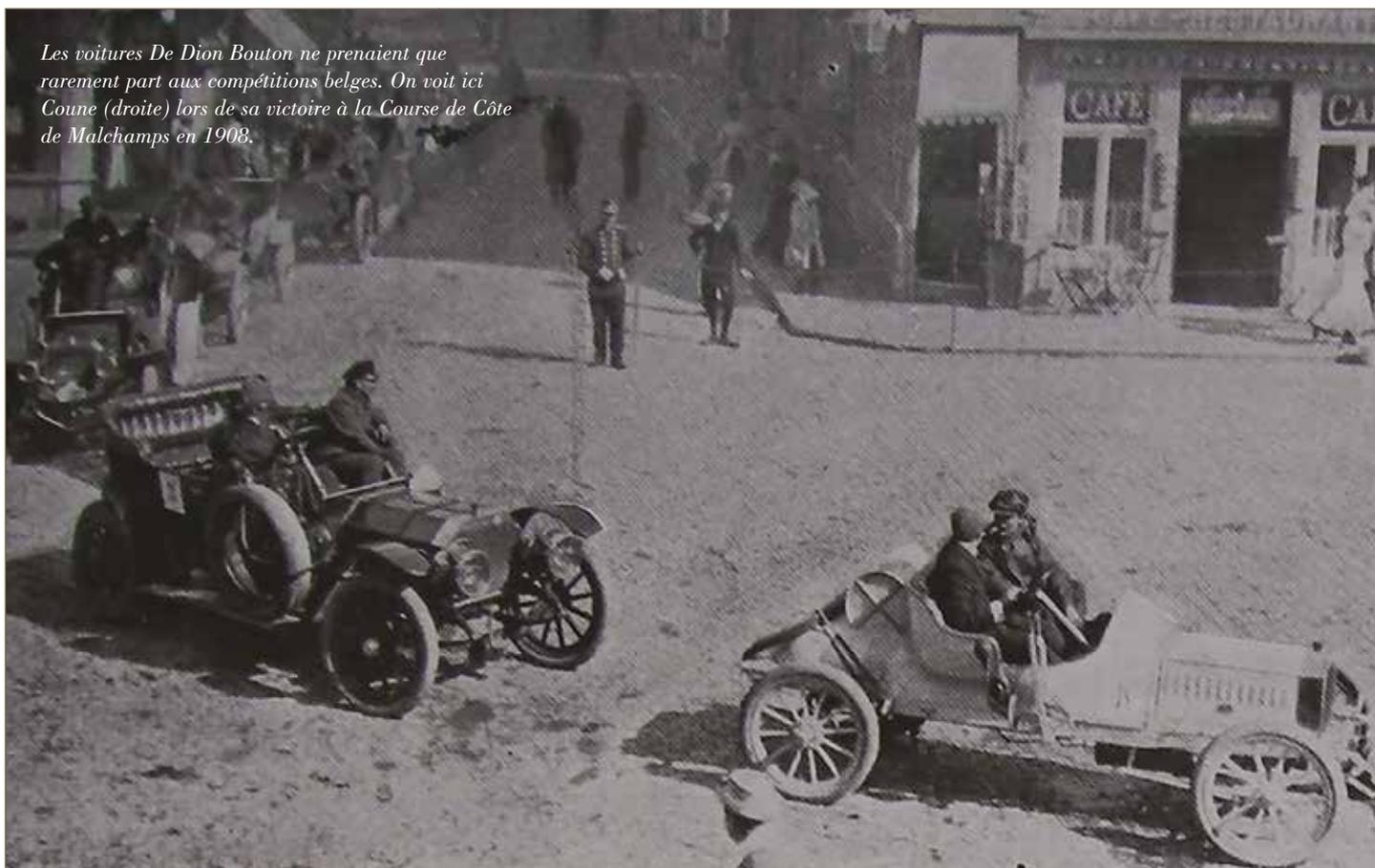
Pour plus d'info: www.autoworld.be



Couverture

En 1955, Juan Manuel Fangio remporta le Grand Prix de Belgique en chemise à manches courtes, au volant de la Mercedes W196. Cette année-là, il sera couronné Champion du Monde et ce sera le troisième de ses cinq titres (51-54-55-56-57). Cette photo, prise au virage de la Source, montre qu'il n'y avait aucune mesure de sécurité. Le fléchage par contre était bien visible, pas de risque de se perdre...

Les voitures De Dion Bouton ne prenaient que rarement part aux compétitions belges. On voit ici Coune (droite) lors de sa victoire à la Course de Côte de Malchamps en 1908.



Quelque part au début du siècle dernier, De Dion Bouton était probablement le plus gros constructeur automobile de France, peut-être même du monde. Pionnier digne de ce nom, il avait commencé par la production de voitures à vapeur, et avait pris au bon moment le train du moteur à combustion. L'idée géniale du Comte de Dion et du technicien Bouton de vendre aussi des moteurs seuls à des tiers fit qu'à travers le monde, des centaines de marques utilisaient des mécaniques De Dion Bouton. Nous partons sur les traces de cette marque qui a énormément compté en Belgique, et dévoilons les débuts de la concurrence.

Par Nick Jonckheere

De Dion Bouton en Belgique

La toute première trace de De Dion Bouton en Belgique, en Flandre Occidentale plus précisément, remonte à 1899 et mérite d'être évoquée. La "Maison François Hoflack", sise au n°33 de la Cartonstraat à Ypres, vendait des "Tricycles à pétrole avec moteur De Dion et Bouton, construits spécialement pour les routes belges." Ensuite apparaissent aussi des distributeurs dans la capitale. En février 1900, E. Béranger vendait au 2 de la rue de la Croix de Fer, à Bruxelles, un quadricycle de la marque Marot-Gardon, équipé d'un bloc moteur De Dion Bouton. La marque belge Delin, de Louvain, apparaît à la même période, avec un véhicule trois roues dont le moteur est signé Delin, mais qui présente énormément de similitudes avec le moteur De Dion Bouton.

En juin 1901, arrive la première voiture à quatre roues, la célèbre Vis-à-Vis,

proposée par Henri Leyser, établi au 37 de la rue Lazare à Bruxelles sous la raison sociale "Agence des voitures De Dion Bouton". En juillet 1901, le Palais de l'Automobile, installé au 25 du Boulevard de la Sauvenière à Liège, affirme pouvoir assurer des livraisons immédiates de voitures De Dion-Bouton, Renault, Gobron-Brillié et Germain.

Des estimations prudentes basées sur les listes disponibles peuvent laisser supposer qu'en 1901, De Dion Bouton était la troisième marque la plus importante de Belgique, devancée par nos marques domestiques Germain et Vivinus. Plus bas sur la liste, on trouve aussi des noms comme Déchamps, Panhard & Levassor, FN, Benz, Renault, Duryea et Pieper.

Puis c'est à partir de 1902 que ça devient vraiment intéressant. Le Palais des Chauffeurs publie alors une publicité pour les "Automobiles De Dion-Bouton

& Cie”, sur laquelle on peut lire: “La Maison de Dion-Bouton & Cie garantit toutes les voitures livrées par le “Palais des Chauffeurs”, 44 rue de Brabant à Bruxelles, livrable par l’Usine de Paris ou à Bruxelles. Cl. Van Langendonck & Cie.”

Mais dans “L’Automobile Belge” du 11 septembre 1902, de Dion-Bouton, plus précisément le siège principal de Puteaux lui-même, met un terme à toutes les “déclarations ambiguës de certaines sociétés belges”, faisant savoir que le seul “concessionnaire” du pays est la Fabrique Nationale d’armes de Guerre de Herstal! M. Franeau était alors le “directeur-géant” de la succursale bruxelloise de la FN, sise au 15 de la rue Veydt. Aucune voiture ne pouvait être vendue par une autre société, et le communiqué fait référence à la concurrence qui affirmait pouvoir délivrer un certificat à chaque acheteur. Ce document était alors l’équivalent de ce que nous appelons aujourd’hui le certificat de conformité, et accompagnait déjà chaque voiture en France, conformément à la loi du 10 mars 1899.

En 1902, on installe à la rue Veydt une exposition permanente de différents modèles De Dion-Bouton. Les lieux abritent aussi un vaste stock de pièces de rechange, envoyées le jour-même de la commande!

Le Palais des Chauffeurs (C. Van Langendonck & Cie) du 44 rue de Brabant à Bruxelles continue en 1903 de promouvoir la disponibilité de “Véritables voitures de Dion-Bouton”, modèles 4 ½, 6, 8 et 12 CV, toujours pourvues du fameux certificat. Autre atout concurrentiel de taille : le garage était ouvert jour et nuit et en cas de problème, un mécanicien pouvait être envoyé “dans les provinces”.

Le concessionnaire principal Franeau (en fait La succursale de la Fabrique Nationale d’Armes de Guerre ou Etablissements Franeau) dispose en 1903 et 1904 des agents officiels suivant: C. Van Langendonck (revoici le Palais des Chauffeurs) et Bouvier pour Bruxelles, Tomson pour Namur, Dernier et Loppart et Leon Kévers, Gamette Fils et Coune pour Liège, Dufer pour Ath, Batard pour Tournai, Wagner pour Arlon, Franeau pour Mons (leur ville d’origine), Smets et van Den Plas pour

Anvers, de Ridder pour Louvain, Daems pour Malines, Algram pour Bruges, Van Ecke pour Courtrai, Hubin pour Huy, E. Christiaen pour Ostende et enfin en autre Christiaen pour Passendale.

Mais Franeau était aussi l’agent principal pour les Pays-Bas, ou le représentant local est H. Englebert & Cie, installée à La Haye. On trouve aussi des agents provinciaux à Nijmegen (L.A. Moll), à Maastricht (Thijssens) et à Haarlem (Koopman).

On trouve les premières traces de De Dion Bouton en Belgique en 1900, à Ypres. Le fabricant de vélo Hoflack propose alors des tricycles à moteur De Dion Bouton, avec remorque pour transport de personnes en option.



Si l’on parcourt l’excellent ouvrage de Donald Weber “De blijde intrrede van de automobiël in België, 1895-1940” (n’existe malheureusement pas en Français), on apprend qu’en 1907, De Dion-Bouton est la marque la plus vendue de Belgique, à égalité avec la marque belge Germain, chacun revendi-

En 1901, on trouve chez Henri Leyser la première voiture De Dion Bouton, la fameuse Vis-à-vis. On l’appelle ainsi parce que les passagers tournent le dos à la route et font face au conducteur.

Une jolie carrosserie “tonneau” de 1905. De Dion Bouton était l’un des rares constructeurs à disposer de sa propre division carrosserie. Les autres constructeurs fabriquaient plutôt des châssis roulants, qui étaient ensuite confiés à des carrossiers.

En tant que concessionnaire pour la Belgique et les Pays-Bas, Franeau fut évidemment impressionné par les prestations de la marque durant la course Paris-Madrid. En témoigne cette représentation qui illustre la couverture du catalogue 1904.



Durant le Circuit des Ardennes de 1907, le manufacturier belge de pneus Englebert faisait la promotion de ses produits au moyen de cette De Dion Bouton.

quant 15% du marché. Plus bas dans la hiérarchie, on trouve Vivinus, Renault, Pipe, Panhard & Levassor, Minerva, Métallurgique, Rochet-Schneider et Darracq.

En 1909, un changement interne intervient dans l’organisation belge de De Dion-Bouton: suite au départ en retraite de Gustave Franeau en décembre 1908, ses fils Louis et Gustave Jr fondent la

Société Générale d’Automobile. Leur atelier et leur showroom sont installés sur la rue des Drapiers à Ixelles. Et c’est vraisemblablement à cette époque que sont rompus les liens avec la FN.

Dans son catalogue de 1911, Franeau fait grand cas de son exposition permanente de modèles De Dion-Bouton, ce qui vaudra à sa participation au Salon de l’Automobile d’être compromise. Les “Ateliers de Mécanique et de Carrosserie” déménagent à la rue du Mail. Cette année-là, quelques 1600 De Dion Bouton circulent en Belgique, et la liste des propriétaires est impressionnante puisque certains ont déjà acheté 4 ou 5 voitures dans les 10 dernières années. Le Comte de Flandres, le Prince Napoléon Victor, le Cardinal Mercier: tous possèdent une De Dion Bouton.

Après la Première Guerre Mondiale, la représentation de De Dion-Bouton en Belgique semble connaître quelques troubles. On voit encore des publicités dans les journaux belges du début des années 20 mais en guise de contact, on ne parle que d’une “Agence Générale pour la Belgique : 90-92 Rue du Mail, Bruxelles”.

En fait, cela annonçait peut-être déjà la mort silencieuse de De Dion Bouton. Dès les débuts de l’automobile, la marque avait su occuper une position dominante. Et lorsque cette industrie démarra réellement vers 1900, la Belgique avait participé au succès de la marque. Sa représentation dans notre pays a certes été agitée au début, car les candidats-distri-

En 1909, Gustave Franeau Senior passe le flambeau à ses fils Louis et Gustave Junior. La société devient alors la Société Générale d’Automobiles.



Même Delhaize utilisa des véhicules commerciaux De Dion Bouton. Les immatriculations 18178 et 19165 sont portées par des De Dion Bouton d'à peu près 1910. Elles sont entourées par une Dixi, une Pipe et une Bovy, entre-autres. Les chauffeurs sont magnifiques dans leurs uniformes!

buteurs étaient nombreux. Il semble que durant la période 1900-1905, les De Dion Bouton concurrençaient très sérieusement les marques belges. Plus tard, de 1905 à 1914, les marques belges telles Pieper, Métallurgique, Minerva, Imperia, Fondu, Dasse, SAVA, etc. se renforcèrent sur le marché local et s'illustrèrent lors de compétition dans le pays. Un dernier point qui n'était plus guère en ligne avec les principaux objectifs de De Dion Bouton, qui ne participait pratiquement pas à la moindre course. Après la Première Guerre Mondiale, le sujet devint moins important encore. Par contre, les importations de voitures américaines allaient déjà bon train. Après quelques décennies de succès, la marque périclita et sa réputation n'égalait plus celle de marques comme Renault et Peugeot, florissantes à cette époque. En 1932, la production des De Dion Bouton s'arrêta, mais les modèles existants continuent de vivre une vie bien remplie aux mains d'amateurs très actifs, comme ceux du De Dion Bouton Club UK (www.dedionboutonclub.co.uk) ou ceux de l'Amicale De Dion Bouton (<http://de.dion.bouton.pagesperso-orange.fr/>).

Remerciements à Pol Sonet, Anton Janssen, Evert Louwman, Delhaize Group Archive et Donald Weber.



Après la guerre, on put voir de très belles publicités dans la presse belge, mais l'importance des importateurs locaux déclinait: aucun nom sur l'annonce, seulement une adresse. Cette belle publicité en couleurs concerne la 4 cylindres 12 ch de 1923.

En 1924 on avait le choix entre 12-19 cv et 20-30 cv. La De Dion Bouton sur l'affiche semble énorme.

DELEN

PRIVATE BANK



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

Supporting Historicar

www.delen.be



Le contrat avec Iso Rivolta donna une autre dimension à l'entreprise. Ici, une Iso Lele en Première Belge, au Salon de 1972.

L'amour des belles italiennes

Lorsque que comme chaque année, Antoine Van de Abbeele se rend au Salon de Genève en 1971, il ne sait pas encore que sa carrière va basculer. Il n'est alors qu'un humble propriétaire d'un garage, mais il a déjà un gros faible pour les voitures de sport puissantes et élégantes. Et cette année-là à Genève, il allait signer son premier contrat en tant qu'importateur. Nous avons rencontré sa sœur Lydia, ainsi que la troisième génération, les dirigeants actuels Dirk et Guy Van den Abbeele.

Par Paul E. Frère

Figures marquantes

Antoine Van den Abbeele

Le Garage Van den Abbeele est l'un des plus anciens garages de la région de Dendermonde. Nous n'avons pas pu retrouver la date exacte de la création de l'entreprise, mais on sait avec certitude que c'est en 1920 que Maurice Van de Abbeele a établi sa société au n°100 de la Brusselsestraat. Il vivait là avec sa sœur plus âgée de 20 ans, et il avait bénéficié d'une petite vitrine à côté de la "Huis De Backer", un magasin de vêtements pour dames. Ce n'était alors pas exactement un garage digne de ce nom, mais ça n'allait pas tarder. Ses parents, Benedictus Van den Abbeele et Joanna Maria De Coninck, géraient leur propre affaire sur la Hofstraat à Oudegem, entité aujourd'hui intégrée à Dendermonde, une menuiserie qui construisait aussi des charriots.

Bien que Maurice eût suivi une formation d'arpenteur-géomètre, on apprend grâce à une annonce parue en 1921 dans l'hebdomadaire local "Het Ros Beiaard" que l'homme de 30 ans vendait alors des voitures de marque Ford. A cette époque, Ford Belgique n'existait pas encore mais dès 1907, il y avait déjà chez nous des garages qui distribuaient les voitures de la marque. Ce n'est qu'avec l'arrivée de la Model T, dont la production en série a démarré en 1913, qu'on peut vraiment commencer à parler d'un réseau de distributeurs. Il y avait un concessionnaire principal pour la Wallonie, George Catala, et un pour la Flandre, Paul Vandersmissen. Après la guerre 14-18, le paysage automobile changea assez radicalement. L'industrie belge avait été sévèrement touchée. Un Salon



Maurice Van den Abbeele et son épouse ont créé leur premier garage à Dendermonde vers 1920.

de l'Auto fut organisé en 1921, mais on n'y trouvait trace des voitures Ford. On pouvait par contre y voir quelques tracteurs de marque Fordson, représentés par les "Ets Plasman", établis au 20 avenue Maurice Lemonnier à Bruxelles, et c'est dans ce contexte que Maurice Van de Abbeele devint distributeur Ford dans la région de Dendermonde. Il fit paraître plusieurs annonces dans l'hebdomadaire cité plus haut, et commença en 1921 avec la vente de Ford T. Il proposait les versions Touring 5 places pour 12.250 FB, Runabout 2 places pour 11.820 FB, Coupé 2 places pour 16.735 FB et enfin une conduite intérieure 5 places pour 17.350 FB. A cette époque, Ford était la seule marque qui, grâce à la production en série, pouvait construire de très grandes quantités de voitures. Et c'est aussi ce qui permettait à Henry Ford d'afficher des tarifs si concurrentiels. A cause des taxes à l'importation allant sans cesse croissantes, de plus en plus de constructeurs décidèrent de produire localement sur les marches de destination. Et c'est pour cela que le 30 janvier 1922, fut fondée à Anvers la "Ford Motor Company Belgium". Au départ, 66 ouvriers et 23 employés travaillaient au site d'assemblage belge de Ford, sur la Duboisstraat d'Anvers. Rapidement, les installations se sont révélées trop petites et en 1926, on les déménagea dans de plus grands bâtiments à Hoboken, sur les rives de l'Escaut.

C'est en 1922 que Maurice Van den

Abbeele crée un garage enfin digne de ce nom à côté de l'ancien Pont de l'Escaut (appelé Veerbrug). Il avait aussi trouvé un partenaire en la personne de J. Mes. Dans une publicité de 1923, on parle d'ailleurs du "Garage Termondois" de MM M. Van den Abbeele et J. Mes. Ils ne distribuaient pas seulement des Ford, mais aussi des Lincoln. Et ils ne vendaient pas seulement des voitures, mais aussi des camions pour lesquels ils proposaient n'importe quelle adaptation professionnelle. Il est également fait mention d'organisations de voyages en Omnibus, pour jusqu'à 15 personnes. Ceci probablement sous l'influence de J. Mes, qui allait plus tard se concentrer sur les voyages en autocars. On peut par ailleurs considérer que l'actuelle compagnie de cars Mes N.V. comme son héritage. Le garage du Veerbrug était composé de deux bâtiments parallèles, dont l'un servait de résidence et l'autre de garage à proprement parler. Les lieux disposaient d'une fosse de travail et à l'étage, il y avait un magasin. La façade avant donnait sur la Gouweg et la façade arrière sur la Digue de l'Escaut.

La distribution des voitures Ford continua jusqu'aux alentours de 1930, lorsqu'un accord fut conclu avec Opel. La marque allemande disposait alors d'une vaste gamme, dans laquelle on trouvait des voitures de luxe à moteur 6 cylindres. Entretemps, Maurice avait fait la connaissance d'Alina Van den Meerssche, de Moorsel. Le 29 septembre

Sur la Brusselsestraat, Maurice avait pu utiliser l'étalage de sa sœur, de 20 ans son aînée.





Le premier véritable garage de Maurice était installé sur la Gouweg. La partie arrière disparaissait littéralement dans la Digue de l'Escaut.

1928, ils convolèrent en justes noces et il ne fallut pas longtemps avant que naisse le premier fils Antoine, précisément le 25 janvier 1930. Quelques années plus tard, le 7 janvier 1934, arriva la petite sœur Lydia.

■ Les années de guerre

C'est avec Lydia Van den Abbeele, 82 ans aujourd'hui, que nous avons abordé toute cette période troublée. "Quand la guerre a éclaté en 1940, nous avons pris la fuite avec deux Opel : un petit camion et une petite voiture. Toute la famille est partie car nous avions tous peur. Mais nous ne sommes pas allés bien loin puisque nous sommes "tombés" sur les Allemands à peine entrés en France. Nous avons été accueillis par des gens qui tenaient une menuiserie où il y avait de longues tables de travail. Mon oncle Octaaf, le plus jeune frère de mon père Maurice, conduisait la camionnette et mon père conduisait "l'Opèlleke". Je me souviens que mon père avait dit que nous étions arrivés à Gravelines, juste avant Calais. Je me souviens aussi que les Français ne nous avaient presque pas donné d'eau. Alors mon père a écrit "BELGIE" sur le camion et là, ce sont les Allemands qui nous ont donné de l'eau et du pain. Mon souvenir de cette époque, c'est que tout le monde fuyait avec armes et bagages, avec tout ce qu'il était possible de charger sur des charrettes. Les gens se souvenaient alors encore bien de la façon dont les Allemands avaient agi pendant la Première Guerre Mondiale.

Ces colonnes de fuyards empêchaient les soldats de se déplacer rapidement alors ils n'hésitaient pas à jeter les charrettes et les voitures dans le décor si ça n'avancait pas assez vite pour eux. Mon père était terrorisé. Un moment, un militaire est venu nous donner des instructions, avec son revolver pratiquement posé sur le volant. Mon père a alors pensé: "S'ils poussent notre voiture dans le fossé, nous n'avons aucune chance d'aller plus loin ou de rentrer à la maison". Alors il a trouvé un autre chemin aussi vite que possible, loin des fuyards et des militaires. Moi j'étais assise à l'arrière, morte de peur, à côté de ma mère qui triturait frénétiquement une figurine de la Sainte Vierge. De temps en temps elle tournait la clé pour la remonter et la figurine nous jouait une petite musique. Toujours la même rengaine. A cette époque-là, on s'accrochait facilement à Dieu et à la prière.

Il faisait très chaud, pendant notre courte fuite. Nous dormions dehors et nous devions faire la file pour recevoir un peu de pain. Nous avons emporté des matelas sur notre petit camion. Nous n'étions vraiment pas partis pour passer plus de deux semaines sur les routes. Et au contraire du voyage vers la France, notre voyage de retour s'est passé sans problème.

Notre garage était tout contre la digue de l'Escaut. Pendant la guerre, il ne s'y passait pas grand-chose puisque les gens ne conduisaient pratiquement plus. Seuls



Antoine avec des amis, sur une moto, devant le garage de la Gouweg

quelques-uns avaient encore l'autorisation d'utiliser leur voiture. L'arrière du bâtiment était en grande partie enfoncé dans la digue même. Quand les bombes tombaient autour, les voisins venaient s'abriter chez nous. Tout le monde se couchait au sol mais tous se sentaient plus à l'abri dans cet endroit que dans leurs propres maisons. Pour survivre, mon père travaillait comme arpenteur-géomètre pour les fermiers. Et ma mère gérait une petite affaire d'épicerie où les voisins venaient s'approvisionner. Il faut dire que beaucoup de gens cachaient alors leurs voitures, de peur que l'occupant la confisque."

Dirk Van den Abbeele: "Le père de ma mère, Charel De Nil, avait caché sa voiture chez un fermier de Temse. Nous, nous avons caché notre "Opèlleke" et notre petit camion chez Dikke Jan, le

Gros Jan. Ses parents avaient un abattoir et les voitures y étaient dissimulées sous des bâches. Plus tard, Dikke Jan a repris une carrosserie dans les environs. René, le fils de Dikke Jan, a d'ailleurs par la suite travaillé des années comme carrossier pour Van den Abbeele."

■ GMC, Fiat et Opel

«Peu après la guerre, nous avons récupéré une Minerva, avec une vitre de séparation entre le chauffeur et les passagers arrière, et avec un téléphone de bord. Elle était au-dessus du garage. Antoine et moi étions dingues de cette Minerva. Il me disait tout le temps «Lydia, Lydia, vient avec moi dans la voiture!». Lui au volant et moi à côté. On s'imaginait déjà en train de la conduire.», se souvient Lydia.

Après la guerre, Maurice Van den Abbeele se relança dans le business de l'automobile. Avec son fils Antoine, il achetait de vieux camions militaires. Ils avaient trouvé un deal avec deux garagistes de Lebbeke, Herman Aelbrecht et Frans Vander Straeten. Tous ensemble, ils achetaient de gros lots de véhicules militaires déclassés qui avaient été stockés au champ d'aviation de Waasmunster. Il y avait des camions ateliers et des camions à benne de la marque américaine GMC. A cette époque-là, il fallait reconstruire le pays et on manquait cruellement de moyens de transport. On achetait ces camions GMC «démobilisés» en lots de 10 ou de 20 et ils se vendaient comme des petits pains! La clientèle était principalement composée d'entrepreneurs et de fermiers de la région. Les affaires marchaient si bien qu'il fallait travailler 7 jours sur 7. Non seulement la remise en ordre des camions nous donnait une montagne de boulot, mais l'entretien aussi. Bref, l'argent rentrait bien. Plus tard, nous avons aussi commencé à chercher des camions militaires déclassés en Wallonie. Et Antoine était si impliqué dans ce travail qu'il a arrêté ses études secondaires Latin-Grec. Mais après quelques années, il en a eu vraiment marre de bricoler des camions et était très heureux de pouvoir se consacrer à des voitures normales.»

Dirk: «En 1951, mon père a ouvert un nouveau garage sur la Martelarenlaan. Il y

vendait déjà des Fiat mais la vente de voiture n'a vraiment décollé qu'après un nouveau deal avec Opel. Tante Lydia travaillait alors au bureau du garage et elle est restée à son poste même après son mariage, quelque part dans les années 60».

Le contrat passé avec Opel a en effet été un coup dans le mille. En 1954, première année pleine d'activité, il était contractuellement prévu de devoir vendre 100 voitures. Antoine en vendit 110.

Lydia: «Antoine était un excellent vendeur, tout comme Maurice. Il était aussi très jovial, le genre à payer une tournée à tout le café.»

Dirk: «Et c'est bien ce que Bompa faisait, d'ailleurs! Il y avait un café en face et il payait souvent la tournée. Ou bien il emmenait tout le monde manger de l'anguille à Overmere-Donk avec le petit camion et là aussi, c'est Bompa qui payait. Si une dame était sur le point d'accoucher, c'est Bompa qui l'emmenait à la clinique avec le camion. Il aimait bien aider, hein! Et tout le voisinage. Il faut dire qu'il était l'un des rares à posséder une voiture. Dès que quelqu'un se cassait un os, on l'emmenait chez nous en brouette et Bompa l'emmenait à l'hôpital en camion.»

Dirk: «En 1953, mon grand-père a signé un contrat avec Opel mais quelques mois plus tard, en décembre 1953 exactement, il est mort soudainement d'une attaque cardiaque».

Dirk Van den Abbeele: «En 1954, nous nous sommes donc pleinement consacrés à Opel, et ensuite se sont ajoutées Pontiac et Buick. Mon père était le champion de Pontiac. Il en vendait jusqu'à Boom et Willebroek. A cette époque, beaucoup de chauffeurs de taxi utilisaient nos Pontiac. Ce n'est que plus tard que les compagnies de taxi opté pour le diesel, et c'est comme ça que Peugeot et Mercedes ont commencé à dominer le secteur.»

En 1957, Antoine épouse Jenny De Nil, de Hamme. Le couple a quatre enfants: Dirk (1958), Wim (1960), Guy (1961) et Ann (1963).

Dirk: «Ce qu'on sait moins, c'est que mon père a signé un accord en 1965 avec Albert Moorkens. Il venait d'investir dans la construction d'un nouveau

bâtiment à notre adresse actuelle, sur la Mechelsesteenweg. Et à l'ancien garage de la Gouweg, à côté pont, mon père avait créé un car-wash. Dans le garage de la Martelarenlaan, nous avons commencé avec BMW, via une autre société. La première BMW, c'est tante Lydia qui l'avait achetée. Une 1800 quatre portes. A l'époque, BMW n'avait pas du tout la même image que maintenant. Les 1500 et 1800 venaient d'être lancées mais on vendait surtout des petites 700. Et puis un concessionnaire Vauxhall local est allé le rapporter au quartier général de General Motors à Anvers. La réaction a été immédiate. Peu importe le fait que nous passions par une autre société, les responsables de GM n'acceptaient pas que le capital soit investi dans BMW et non dans Opel. GM a alors mis le couteau sous la gorge de mon père. Si l'accord avec Albert Moorkens n'était pas rompu, ce serait notre sous-agent, René Van Boom de Sint-Amands, qui deviendrait concessionnaire principal. Van Boom, qui avait appris la vente automobile avec mon père, était entre-autres présent avec nous au Salon et vendait plus de 50 Opel par an. Tout Sint-Amands roulait pour ainsi dire en Opel. Plus tard, il est devenu concessionnaire BMW sur la N16 mais cette affaire n'existe aujourd'hui plus. Bref, mon père a fait ce qu'il fallait et est allé chez le distributeur NSU du coin pour lui proposer de reprendre le deal avec Moorkens. En fait, Van den Abbeele n'avait jusque-là vendu que quelques BMW.»

En 1951, un nouveau garage fut construit sur la Martelarenlaan.



Manifestement, la rencontre avec la Minerva juste après la guerre avait fait naître chez Antoine un amour indéfectible pour les voitures très spéciales. Ainsi roula-t-il par exemple quelques temps au volant d'une Pontiac Parisienne décapotable, d'une Pontiac GTO, très rares en Belgique – nous parlons du modèle avec le compte-tours sur le capot – d'une Buick Riviera ou encore d'une Pontiac Firebird. Ces voitures étaient toutes plutôt rapides, mais la tenue de route et les freins n'étaient absolument pas à la hauteur de ce qu'offraient les Européennes. Antoine était un fidèle visiteur des Salons de Genève et de Turin, et rêvait en secret des voitures sportives italiennes. Et lors de Salon de 1971, tout allait changer.

En 1965, Antoine déménagea le garage à son adresse actuelle de la Mechelsesteenweg.



■ Espada ou Lele

A cette époque, L'Iso Rivolta n'était pas inconnue sur les routes belges. En 1955 déjà, la «S.A. Anciens Etablissements Pilette», installée au 510 de la Chaussée de Louvain à Bruxelles, avait démarré l'importation des auto-scooters Isetta. Vous savez, cette petite voiture dont l'unique portière était sur la face avant et en général vendue sous le nom BMW. Avec une longueur de 2,7 mètres à peine, on pouvait la garer perpendiculairement aux autres voitures, et littéralement descendre directement sur le trottoir. Les roues arrière étaient très proches l'une de l'autre, ce qui rendait inutile l'utilisation d'un différentiel. La transmission était assurée par un petit moteur deux-temps,

relié aux roues par une chaîne. Il existait aussi une version utilitaire, l'Isetta Autocarro, qui accueillait deux occupants et pouvait charger jusqu'à 400 kg.

En 1962, les père et fils Renzo et Piero Rivolta présentèrent un type de véhicule complètement différent: une authentique Gran Turismo, entraînée par un moteur 8 cylindres d'origine Chevrolet. Il va sans dire qu'une telle voiture nécessitait un réseau de distribution très spécialisé. En Belgique, il fallut attendre jusqu'à l'automne 1963 pour que soit importée la première Iso Rivolta GT par Jacques Coune, via sa société «Central Pièces Auto S.A.». L'homme revendiquait une solide expérience dans le domaine de la GT puisqu'il importait en effet déjà les Abarth depuis des années, et était surtout dans les années 50 un bon ami de Jacques Swaters. Cela jusqu'à une sombre histoire entre ce dernier et l'épouse de Coune, mais là n'est pas le sujet. S'en suivit évidemment une période très riche en tracasseries mutuelles. Après quelques mois sous haute tension, les deux hommes finirent pourtant par retravailler ensemble mais finalement, Coune lança une nouvelle société, Avenue de la Couronne 286-290 à Bruxelles. Non seulement il y établit une entreprise de carrosserie, mais il en fit aussi le quartier général d'Abarth pour la Belgique. Au Salon de l'Auto de 1964, il se présenta avec l'Iso Rivolta GT, qui était proposée en deux versions: IIR 300 et IR 340. Au départ, il parvint aisément à se faire une clientèle. Au cours de la première année, il vendit plus de 10 voitures. L'année suivante cependant, les ventes retombèrent à respectivement 5 et 3 unités. On ne s'étonnera donc pas que dans le courant 1966, un autre importateur fut désigné. Il s'agissait de Novarobel NV, une société qui distribuait déjà Alfa Romeo, Rolls-Royce et Bentley. En trois ans, cette société vendit plus de 15 Iso Rivolta en Belgique. Mais sans que l'on sache pourquoi, Iso Rivolta changea à nouveau d'importateur en 1970. Cette fois, les Italiens signèrent un accord avec «Les Anciens Ets J. Guerret», ancien importateur Talbot. Selon les données de la Comabel, seule une voiture fut vendue cette année-là, pas grand-chose face aux quelques 20 Ferrari ou à la dizaine de Maserati écoulées durant la même période.

Un an plus tard, Antoine Van den Abbeele visita comme à son habitude le Salon de Genève. Son rêve ultime, la Lamborghini Espada, était toujours une des stars du Salon mais son attention fut cette fois détournée par l'Iso Rivolta Lele. Ce coupé à quatre vraies places avait été baptisé par Piero Rivolta, alors propriétaire de la marque de Bresso, du nom de son épouse. Comme celui de l'Espada, le design était signé Bertone, dont le Chief-Designer était alors Marcello Gandini.

Ce qui intéressait particulièrement Antoine à l'époque, c'était le moteur Chevrolet. Il fut accueilli de façon très amicale par M. Roggero, qui avait déjà une longue expérience de l'importation Iso Rivolta de par son activité au Zentral-Garage de Zurich. Roggero présenta Antoine à Piero Rivolta et une chose en entraîna une autre. Non seulement il acheta une Lele, mais il eut en plus l'opportunité de devenir l'importateur de la marque pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. C'est dans le courant du moins de juin de cette année-là qu'il prit l'avion pour Milan, et de là se rendit à l'usine Iso Rivolta de Bresso pour prendre possession de sa première Lele. Un exemplaire rouge sombre avec intérieur cuir couleur tabac, au volant de laquelle il fit apparition remarquée à Knokke, où la famille se rendait régulièrement en villégiature.

Dirk: «A cette période, mon père espérait pouvoir vendre aussi des Chevrolet. Chaque mois de septembre, au début de la nouvelle année-modèle, il se rendait à l'usine GM de la Noordelaan à Anvers pour y négocier un lot de Pontiac de l'année précédente. Quand nous avons installé l'Iso Lele dans le showroom, nous avons reçu la visite de Joe Leurentop, responsable des modèles américains de GM. Il a vu l'élégante GT et malgré le moteur GM, l'homme s'est montré obtus: nous pouvions oublier Chevrolet! Mon père l'a donc jeté dehors et pour le Garage Van den Abbeele, ça a été la fin de l'histoire Pontiac et Buick.»

Le contrat avec Iso Rivolta fut officiellement signé le 1er octobre 1971, et portait sur deux ans. Mais déjà avant cela Antoine n'avait pas perdu de temps. Pour promouvoir Iso Rivolta, il avait inscrit deux voitures au «Concours d'Élé-

gance International» de Knokke-Heist. En 1971, le jury était présidé par Victor Boin, un athlète ayant participé trois fois aux Jeux Olympiques et devenu ensuite un journaliste sportif reconnu. Le team de l'Iso Lele, dont les occupants étaient habillés par la maison de mode Princess tenant boutique à Anvers et Knokke, l'emportèrent devant une Lamborghini Espada et une Jensen Interceptor. Quant à la seconde Iso Rivolta et à la Grifo 7.0 Litres, elles valurent à la famille Van den Abbeele un Diplôme d'Honneur.

C'est ensuite Gust Van der Vreken qui nous parle des tenants et des aboutissants de cette époque.

«Après mon service militaire, j'ai commencé chez Antoine Van den Abbeele en 1960, au garage de la Martelarenlaan. C'était encore une véritable entreprise familiale comme on peut difficilement se l'imaginer aujourd'hui. Je n'ai jamais eu un salaire mirobolant mais je m'y sentais très bien. Au point qu'aujourd'hui encore, je vais chaque année rendre visite à Antoine au cimetière de Dendermonde. Et je fais aussi régulièrement un petit passage au garage. Mes spécialités étaient la patience et la précision. Au début, je plaçais des chauffages dans les petites Opel. A l'époque, ça ne faisait pas partie de l'équipement de série. J'en faisais deux par jour. J'étais plus lent que les autres mécanos mais avec moi, c'était parfait!

Après un temps, je n'ai plus travaillé qu'exclusivement sur les Iso Rivolta ou sur les coupés de la marque allemande

L'activité principale restait la vente d'Opel, dont on écoulait quelques 300 exemplaires par an.



Bitter. Et à ce moment-là, il y avait presque 20 employés au garage.»

Au début, les Iso Rivolta à moteur Chevrolet s'avèrent très fiables. C'étaient vraiment les petits détails qui posaient problème, si bien qu'au final, les voitures étaient souvent à l'atelier.

Gust: «Les moteurs des vitres électriques étaient un peu justes. Sur certaines voitures, ils n'arrivaient même pas à remonter complètement la vitre. C'était mon



La gamme Iso Rivolta au complet devant le showroom: une Grifo, une Lele Marlboro et une Fidia.

boulot de démonter la portière et de régler ces soucis. Après chaque période d'hiver, les moteurs électriques étaient à nouveau morts. Parfois on en montait de plus puissants. En fait, l'eau s'infiltrait par les vitres, les moteurs prenaient l'humidité et grippaient. Et il n'en fallait pas plus pour provoquer une panne, évidemment.»

■ Moteurs Ford

Lorsque Piero Sala commença à nourrir le projet de participer au Championnat du Monde de Formule 1, tous les moteurs de la gamme furent remplacés par des blocs Ford, plus encombrants et plus lourds que les Chevrolet. Sur la Grifo et la Fidia, ça ne posait pas de problème. Le compartiment moteur de la Lele par contre était trop petit.

Gust: «Pour changer le filtre à air, on était obligé de le monter sur l'intérieur de la carrosserie et de le raccorder avec deux tubes en caoutchouc. Les joints d'huile étaient encore faits d'une sorte de carton et n'étaient pas franchement hermétiques. A chaque fois qu'une Iso-Ford arrivait à l'atelier, on changeait les joints du filtre. Toutes les Iso Rivolta à moteur Ford perdaient de l'huile. Nous avons fabriqué nous-mêmes des clés spéciales pour pouvoir travailler sur les Lele-Ford.

Dans certaines situations, nous étions obligés de démonter la crémaillère de direction pour accéder au filtre. Ensuite, il y avait le poids du moteur, qui pesait sur les suspensions avant et les faisaient s'affaisser. Nous avons installé des renforts sur toutes ces voitures. Les Lele-Ford avaient aussi des problèmes de surchauffe parce que le refroidissement était insuffisant, donc nous avons changé tous les ventilateurs. Certaines voitures avaient en plus de sérieux soucis avec la rouille. Après quelques années, l'Iso Rivolta Lele de De Nil était reprise par le garage. Elle était garée dehors. Il ne fallait pas longtemps à la voiture pour commencer à rouiller et à partir en lambeaux. En presque 40 ans, je n'ai jamais vu ça. La voiture a été vendue comme de la ferraille.»

«D'un autre côté, c'étaient des routières incroyables. Mon patron et moi avons un jour fait un tour à Milan avec un pilote d'essai. On a presque fait dans notre pantalon de peur. La Lele tenait la route comme aucune autre.»

«L'un de nos clients était M. Desmedt, le frère de l'Evêque de Bruges. Il avait acheté en 1973 une Lele couleur «Blue Sera», avec intérieur en cuir beige. Le Père Antoine était en voyage et c'était donc moi qui étais chargé de réceptionner et de préparer la voiture. Notre vendeur de l'époque, Achille, est allé tester la Lele et a terminé dans le décor. Le filtre à huile avait littéralement défoncé l'aile avant et évidemment, nous avons dû refaire la carrosserie. Et aussi le train avant, qui avait un peu reculé. Mais, nous avons tout arrangé. Nous avons travaillé jour et nuit pour réparer la voiture.»

Ni le propriétaire, ni Antoine Van den Abbeele n'ont rien su à l'époque. Lorsque M. Desmedt est venu chercher sa Lele, elle ne présentait plus la moindre trace de l'incident. Ce n'est que plus tard que Gust a tout avoué à son patron.

Dirk: «La clientèle Iso faisait aussi parfois du bien à Opel. Quand un patron achetait une Iso Rivolta, il lui arrivait d'acheter ensuite toute une flotte d'Opel pour les ingénieurs ou autres employés de son entreprise. D'autres fois, la vente d'une Iso entraînait une seconde vente. Par exemple, les propriétaires de la boulangerie industrielle De Man, à Zellik,

roulaient tous les deux en Lele. Une verte et l'autre d'une couleur typiquement italienne dans les années 70, une sorte de rose-mauve. La plupart des clients faisaient notre connaissance par le Salon de l'Auto ou par des publicités. Un jour, nous avons eu un client spécial qui a acheté quatre Iso Rivolta: Tony Baeten. Il a d'abord acheté une Lele blanche, puis peu après il l'a échangée pour une Lele Marlboro jaune, puis quelques mois plus tard, il a eu une envie soudaine de s'offrir une Monteverdi 4 portes. Mais nous étions dans l'incapacité de la lui livrer alors nous avons directement pris contact avec le constructeur à Bâle, en Suisse. Et finalement, mon père a réussi à convaincre Tony Baeten de prendre une Iso Fidia. Entretemps, il avait aussi acheté une Iso Grifo et à chaque fois, nous reprenions la voiture dont il ne voulait plus. Il va sans dire que le client perdait à chaque fois une belle somme d'argent, alors que mon père au contraire faisait son beurre. Après quelques temps, la famille Baeten a rencontré des problèmes financiers et notre histoire commune s'est arrêtée là. La Lele Marlboro a ensuite été vendue en seconde main à l'antiquaire Paul De Grande, propriétaire du Château de Snellegem. Assez curieusement, il utilisait la voiture avec un chauffeur, vraisemblablement à cause d'une histoire d'infraction routière. Il y avait aussi deux armateurs du port de Gand qui possédaient une Lamborghini Miura. Ils ont acheté une Iso orange avec le volant à droite, qui avait été exposée au Salon de l'Auto en Angleterre. La voiture n'avait pas trouvé preneur en Grande-Bretagne et a été renvoyée à l'usine de Varedo pour être transformée en conduite à gauche. M. Dhondt a aussi eu deux Iso. Un client très agréable. Je me rappelle aussi de la vente d'une Iso Lele à un certain Monsieur Schülte de Düsseldorf. La voiture devait être livrée donc nous sommes donc partis à deux voitures vers l'Allemagne. L'acheteur possédait une très grosse entreprise et cet heureux homme a tout simplement plongé la main dans sa poche pour en sortir 1.000 Marks (20.000 FB de l'époque). Il les a donnés à ma mère en disant: «De quoi faire un peu de shopping à Düsseldorf.» Mes parents logeaient dans un hôtel des environs et le lendemain matin, quand mon père a



voulu régler la note, tout avait déjà été payé par M. Schülte. C'est le genre de choses qui illustrent parfaitement quel type de clients achetaient de telles voitures à l'époque. Je me demande si ça se passerait de la même manière, aujourd'hui.»

■ Le chant du cygne d'Iso

En 1972, Antoine vendit 10 Iso. Pas mal, après une première année au cours de laquelle seules trois Lele et une Grifo 7.0 litres avaient été livrées. En Italie, Piero Rivolta commençait à réaliser qu'il ne disposait pas de moyens financiers suffisants pour maintenir la marque en bonne santé. Mi-1972, il chercha une solution. La production fut alors déplacée de l'usine de Bresso vers une structure plus compacte à Varedo. Puis Rivolta entra en relation avec Ivo Perra, un homme d'affaires d'origines italiennes qui, après quelques mois de tractations, entra finalement dans le capital de l'entreprise en échange de 50% des parts de Piero Rivolta. Entretemps, la crise pétrolière avait éclaté et l'essence était devenue très chère. Et socialement, les voitures de sport exclusives n'étaient plus très bien vues. Pourtant en 1973, en pleine crise, 10 Iso Rivolta furent vendues en Belgique. Et Ivo Perra engagea quelques nouveaux collaborateurs, dont Piero Sala.

Guy Van den Abbeele: «En 1973, le directeur commercial du moment Piero Sala a conclu un accord avec Frank Williams, Ford et Marlboro. Cette année-là, Iso allait prendre part au Championnat du Monde de F1 avec un team dirigé par Frank Williams. Le Grand Prix de Belgique se déroulait le 20 mai sur le Circuit de Zolder. Piero Sala était évi-

Avec la Lele, Antoine rencontra un réel succès. Malgré la crise pétrolière, ce coupé sportif se vendait bien.



En 1973, le team Iso Marlboro Ford, dirigé par Frank Williams, prit part au Grand Prix de F1 de Belgique au circuit de Zolder. La photo est prise par le jeune Dirk Van den Abbeele.

demment de la partie et voulait faire son apparition au volant d'une Iso Rivolta. Il n'allait quand-même pas se présenter dans une Opel!

Il nous a donc été demandé de mettre une voiture à sa disposition. Je me souviens encore de la colère de mon père quand la Lele est revenue endommagée à la fin du week-end. Et pour ne rien arranger, les deux F1 Iso n'avaient rien fait de bon. Elles avaient même abandonné.»

La crise continua à s'aggraver et à Varedo, la politique de Piero Rivolta se confronta aux vues du nouvel homme, Ivo Perra. En 1973, Piero Rivolta se retira et par la suite, Ivo Perra ne fut jamais en mesure de nouer les deux bouts.

Le 30 avril 1974, Piero Sala informa les importateurs que pour raisons personnelles, il avait démissionné de son poste de Directeur des Ventes d'Iso Motor Company SpA. De son côté, Antoine Van de Abbeele constata vite que la concurrence connaissait les problèmes d'Iso Rivolta. Car le 22 octobre 1974, il reçut une lettre de Claude Dubois, alors importateur de De Tomaso, lui proposant d'ouvrir une agence pour la région de Dendermonde. Même s'il y avait déjà à l'époque une centaine de De Tomaso sur les routes du Benelux, le fait est que les ventes en Flandre Orientale auraient pu être meilleures. Et Antoine était la personne idéale pour y remédier. D'autant que De Tomaso venait de lancer la Longchamp, un berline 4 places concurrent direct de la Lele. Mais Antoine déclina la proposition car il pré-

férait se consacrer à l'importation. Même Jacques Swaters voyait le Garage Van den Abbeele comme un concessionnaire idéal mais là encore, Antoine repoussa l'offre.

Après de longs mois difficiles, la faillite d'Iso fut finalement prononcée en décembre 1974. Un curateur fut désigné et Antoine eut l'opportunité d'encore acquérir un gros chargement de pièces de rechange.

Gust Van der Vreken: «Je suis parti avec mon patron vers Varedo dans un gros break américain. Je me souviens de deux hangars où toutes les pièces étaient entassées n'importe comment dans des caisses de bois. Ce qui m'a frappé, c'est que malgré la crise, les Italiens avaient continué à essayer de nouvelles choses, comme les sièges électriques et autres. Ils étaient en faillite mais croyaient encore à une possible relance qui n'est jamais venue. Mon patron a acheté tout ce qui pouvait tenir dans notre break et le soir, nous avons dormi dans le même lit. Combien d'employés peuvent en dire autant? Tout ça pour vous dire qu'avec les Van den Abbeele, l'ambiance était réellement familiale. Le lendemain, nous sommes repartis bien chargés vers la Belgique.»

Finalement, les pièces détachées restantes furent rachetées par l'entreprise Ennezeta, sise à Paderno Dugnano. Elle était dirigée par Roberto Neri et Maurizio Zanasì, deux anciens de chez Iso Rivolta qui avaient jadis reçu une aide financière de Piero Rivolta. Avec l'énorme quantité de pièces, il y avait de quoi fabriquer encore quelques voitures complètes. Et c'est comme ça qu'ils assemblèrent la toute dernière Lele et assurèrent, pour quelques années, le service après-vente de la marque. Plusieurs fois ils tentèrent de convaincre Antoine de se lancer dans un partenariat, mais ce dernier ne croyait plus du tout en Iso. D'ailleurs entre-temps, il avait rencontré Erich Bitter. Mais ça, c'est une autre histoire...

(à suivre)

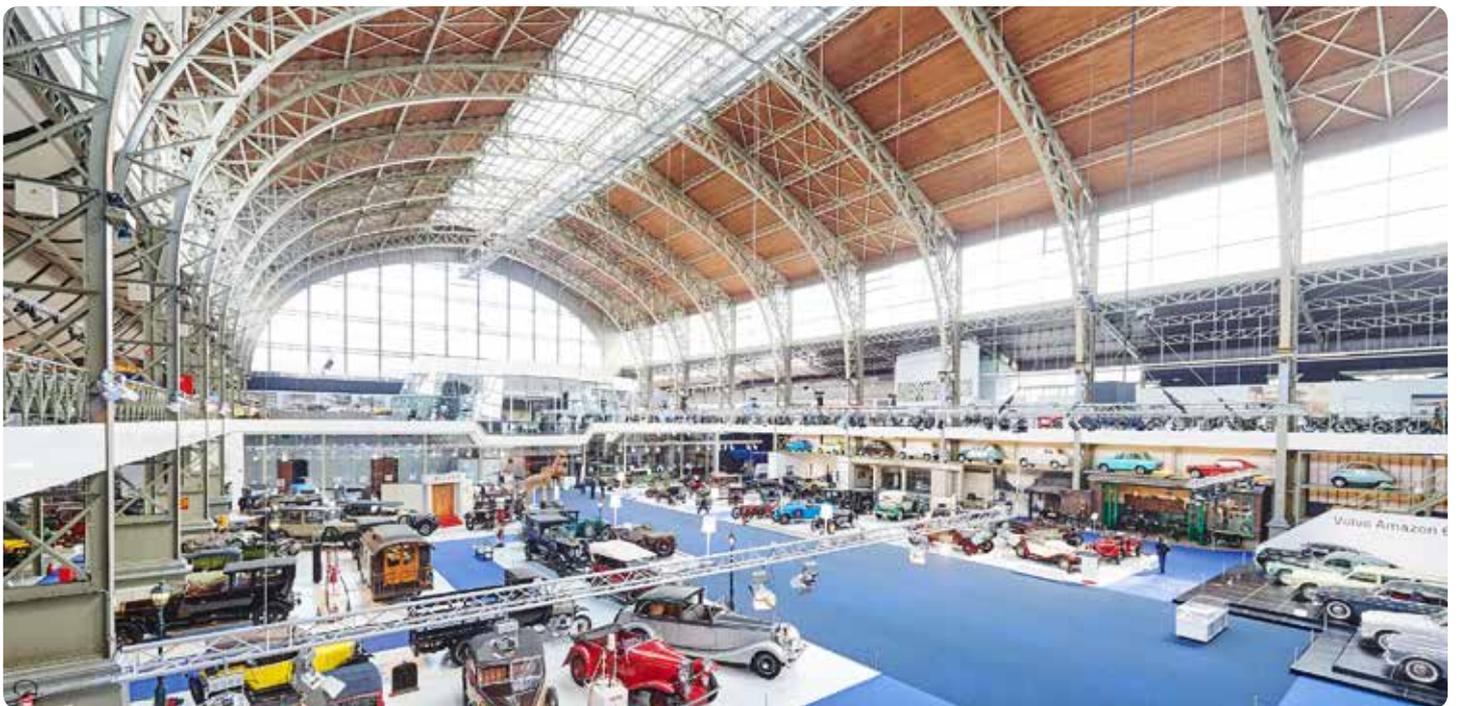


AUTOWORLD

BRUSSELS

30 years

MORE THAN A MUSEUM



AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS

Parc du Cinquantenaire 11 - 1000 Brussels

Metro Merode - Tel +32 (0)2 736 41 65

Open all days : 10h-17h / week-end : 10h-18h

info@autoworld.be

www.autoworld.be

VISIT OUR WEBSITE TO DISCOVER OUR NEXT EXHIBITIONS



Follow us on



Comparaison Economique

automobile vis-à-vis cheval, 1^{ère} partie

Par Dominique Cruyt

Ce comparatif 'économique' fait partie du troisième chapitre 'Soutenabilité en 1900 : cheval ou automobile' de l'encyclopédie 'L'automobile, un rêve durable' que notre compatriote Dominique Cruyt écrit pour la revue du Club Mille Miglia de Brescia. Ce club prestigieux a permis à Historicar d'en publier des extraits.



La bourgeoise à son mari : « Dis chéri, c'est quand que tu nous achètes une automobile ? »

Réponse du mari : « Tu n'y penses pas ! Les gens diraient que nous n'avons plus de quoi nourrir un cheval. »



Ancienne gravure tchèque extraite de l'excellent livre de P-L Pouzet 'L'Automobile d'autrefois'

A la veille de la guerre 1914-18, plus personne ne contestait la suprématie technique du 'cheval mécanique', qui s'était imposée à partir du début du siècle, à commencer par les véhicules utilitaires. Restait à valider cette mutation économique avec des chiffres concrets.

infrastructure omniprésente, car, sur le plan des coûts, la moitié de la population vivait à la campagne, vu que le secteur primaire, l'agriculture, représentait le principal secteur d'activité économique.

Les bourgeois, catégorie que le XIX^{ème} siècle avait vu naître, étaient venus s'ajouter aux aristocrates ruraux pour constituer 'la' clientèle ciblée par l'industrie automobile. Cette clientèle bourgeoise disposait, elle aussi, d'un personnel de maison pour s'occuper de la logistique animale et la plupart des maisons de maître du centre-ville héritaient sur le plan architectural d'une 'porte cochère', qui menait aux écuries et aux garages pour fiacres. Avant d'aborder la réalité des chiffres, en commençant par les véhicules utilitaires, trois remarques préliminaires s'imposent :

■ Remarque économique : les cochers, palefreniers, carrossiers, charrons,

Autour de 1900, la publicité comparative cheval-automobile était naturelle et les arguments utilisés nous semblent aujourd'hui tellement évidents, qu'ils en paraissent dérisoires.

C'est progressivement que les performances automobiles se sont rapprochées de celles du cheval. Pourtant l'entretien de l'animal bénéficiait d'une

DISPENSE WITH A HORSE



and save the expense, care and anxiety of keeping it. To run a motor carriage costs about ¼ cent a mile.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE

is the best vehicle of its kind that is made. It is handsomely, strongly and yet lightly constructed and elegantly finished. Easily managed. Speed from 3 to 20 miles an hour. The hydrocarbon motor is simple and powerful. No odor, no vibration. Suspension Wire Wheels. Pneumatic Tires. Ball Bearings. Send for Catalogue.

Price \$1,000. No Agents.
THE WINTON MOTOR CARRIAGE CO., Cleveland, Ohio.

artisans de roues en bois... tous ces métiers furent mis en péril par l'avènement de l'automobile. Seuls les carrossiers se reconvertirent facilement. Sur le plan macro-économique cependant, l'automobile fera plus que compenser les pertes sociales par des emplois directs (industrie naissante) et indirects (chauffeurs, garagistes, services publics...).

■ Remarque psychologique : le cheval a continué à animer le paysage urbain au-delà de la 1^{ère} guerre mondiale. Pendant les quatre années de conflit, l'attachement de la population à l'animal s'était renforcé par une sorte de contiguïté anthropologique face à la mort, alors que cette même population restait de toute façon, dans sa plus large majorité, à l'écart du rêve automobile.

■ Remarque méthodologique : en basant cette analyse inédite exclusivement sur des documents d'époque, nous avons voulu préserver de l'authenticité dans les motivations d'achat du candidat automobiliste face au choix alternatif du cheval.

■ C-1/ comparatif économique cheval-camion

C'est au camion Berliet 'type M' de 1909, au slogan publicitaire 'le camion qui prolonge le rail', qu'on doit cette comparaison argumentée et chiffrée, car son producteur ambitionnait, au départ des gares locales, de le substituer aux attelages de chevaux pour la distribution des marchandises.

Tout dans le raisonnement de cette affiche, tourne autour d'une optimisation économique, que ne renieraient pas les économistes contemporains :

1 Le poids : 5 tonnes PTC (Poids Total en Charge) dont 3,5 tonnes de charge utile, ce qui était favorable au transport pondéral comme le charbon. A vide le camion n'était pas plus lourd qu'un cheval et sa remorque. Observons qu'à cause de ce poids et des risques (crevaisson, déjanter, renversement...), les camions, au contraire de l'automobile, ont continué à rouler sur des pneus pleins jusqu'à la veille de la 1^{ère} guerre.



2 La vitesse : 25km/h, soit 5x plus rapide qu'un cheval de trait 'au pas'.

3 L'autonomie : 4x la distance, soit 16x la surface d'action.

4 La puissance : moteur 4500cc de 22cv, puis 5320cc de 25cv.

5 'quand le camion ne travaille pas, aucun frais' : concernant ce coût, précisons si de besoin, qu'un cheval, même s'il ne travaillait pas, souhaitait manger !

Rappelons que le camion Berliet 'M', dans son évolution 'type CBA', connu comme le taxi Renault (voir p43), son heure de gloire sur la 'Voie Sacrée', route héroïque menant les combattants à la bataille de Verdun en 1916.

L'argumentaire Berliet a eu le grand mérite d'objectiver les paramètres de comparaison, même si les industriels des véhicules utilitaires étaient tous convaincus, pas toujours à raison, de leur suprématie économique. Parmi ceux-ci, Random Olds le proclamait déjà 'haut et fort' dix ans plus tôt au Salon de Paris, mais l'affirmer sans chiffrer pouvait paraître suspect, car son allergie au cheval physique était bien connue.

L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS

BERLIET

1. Le poids d'un camion BERLIET en transport des marchandises permet, par rapport à la traction animale, une économie tellement grande qu'elle ne peut laisser indifférents les COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS AVISÉS :

2. Un cheval de gros trait fait pratiquement de 3 à 5 kilomètres à l'heure avec le temps du retour à vide, il est susceptible de fournir, dans une heure journalière, une trentaine de kilomètres en tenant compte des heures de nourriture et du repos. Ceci représente une zone de livraison de 15 kilomètres environ.

3. Par camion BERLIET, ON PEUT LIVRER JUSQU'A 30 ET 60 KILOMÈTRES DANS LA MÊME JOURNÉE, AVEC RETOUR TRÈS FACILE.

4. Un camion de 5 tonnes peut remplacer 12 forts chevaux de gros trait. Et quand le camion ne travaille pas...

5. AUCUN FRAIS

LA ZONE DE LIVRAISON EST QUADRUPLÉE

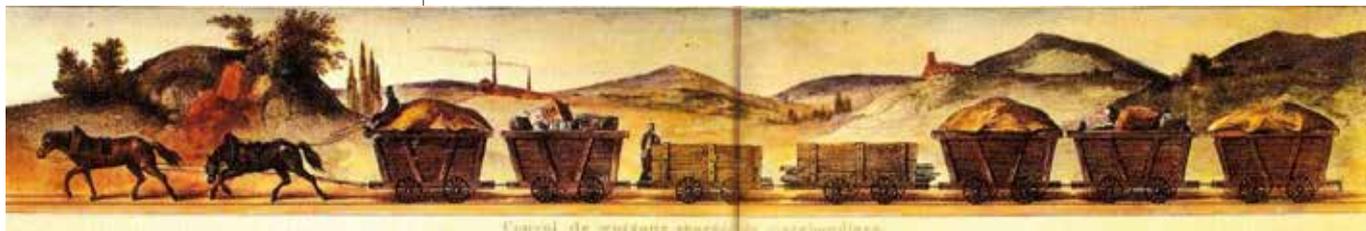
Grande Nef. — Stand 2

OLDSMOBILE

Voitures de Livraison RÉPUTÉES DANS LE MONDE ENTIER par leurs avantages réels

Partout les commerçants se rendent maintenant compte que l'auto de livraison marque Oldsmobile est bien plus économique que la voiture attelée d'un cheval.

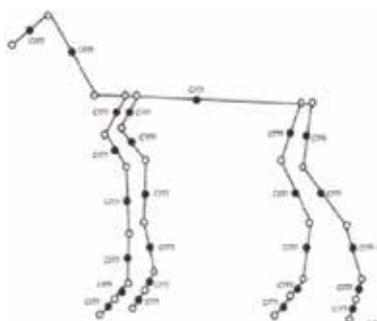
OLDS MOTOR WORKS à Detroit et Lansing (États-Unis)



■ Un cheval mécanique = un cheval physique ?

Bien malin celui qui croit voir un rapport entre le cheval mécanique et le cheval physique. Malgré le fait que l'automobile visait à remplacer le cheval dans la locomotion, cette mesure de puissance n'offre que peu d'analogies avec les performances de l'animal, pourquoi ?

C'est simple, la définition du 'cheval-vapeur' date du XVIII^{ème} siècle et est donc bien antérieure à l'automobile. Les premières machines à vapeur de James Watt puisaient l'eau des puits, d'où cette idée de 'verticalité' pour définir le 'Horsepower', comme 'la puissance nécessaire pour remonter de 10 pieds un poids (ou un seau) de 55 livres en 1 seconde'.



Suite à la traduction du système anglais en système métrique, à des expériences prétendant que 75kg correspondaient mieux à la force du cheval physique et en tenant compte de l'accélération de la pesanteur, la définition du 'cheval-vapeur' correspond désormais à 'la puissance qu'il faut pour remonter d'un mètre (à la verticale), 75kg en 1 seconde'. L'unité de mesure, appelée Watt (1CV=736Watt ou 0,736kW*), équivaut à un Newton/mètre par seconde.

Bientôt tous auront tourné le dos à la poésie chevaline en remplaçant par la seule norme **ISO kW** (=1,36CV DIN ou le rapport inverse de *) les 4 définitions coexistantes, proches mais différentes :

■ les CV **British Horse Power** et **Commissione Unificazione e Normalizzazione Autoveicoli (It)**, peu utilisés ;

■ les CV **Society of Automotive Engineers (US)**, où l'unité motrice est mesurée à la sortie du vilebre-

quin, sans périphériques ni transmission, de manière à exclure toute perte de puissance ;

■ les CV **Deutsche Industrie Normen (Allemagne)**, où l'unité motrice est mesurée à l'embrayage, équipée de tous les accessoires de base, comme la transmission, l'échappement...

Forcément, les CV **SAE** affichaient toujours une puissance de +/- 10% supérieure aux CV **DIN** (25%+ pour les anciennes voitures américaines, bourrées d'accessoires voraces en énergie-moteur, comme l'airco...), mais ni les uns, ni les autres n'étaient transposables de l'automobile au cheval ou vice-versa : en matière de locomotion, on n'a jamais vu un cheval, ni une automobile tirer un attelage à la verticale dans le vide ! Les véhicules s'efforcent de vaincre l'inertie de la mise en mouvement pour se contenter ensuite de faire avancer, à moindre effort grâce à l'invention de la roue, un convoi à l'horizontale ou presque...

Contre toute évidence, certains ont essayé de modéliser un rapport scientifique entre les chevaux physiques et mécaniques, comme le montre le diagramme ci-dessous, où '**cm**' indique un 'centre de **m**asse' et non pas la longueur des articulations animales.

En conclusion et faute d'un quelconque rapport normatif, le recours au bon sens s'impose : d'après de nombreux documents consultés, la performance opérationnelle d'un cheval se situe dans une fourchette de 2 à 6 chevaux mécaniques, suivant la charge relative, l'allure imposée, le profil de la route et son revêtement, la nature du cheval (de selle, de trait...) et sa bonne forme. Cette relativité empirique permet de crédibiliser l'illustration **Berliet** (p54), même si, publicité oblige, préconiser pas moins de 12 chevaux de trait pour remplacer 25 modestes chevaux mécaniques, est peu flatteur pour cet animal qui a tant donné au début de l'industrialisation.

En France, les grandes réalisations se font toujours autour d'une bonne table : en 1895 durant ce dîner fondateur, le comte Albert de Dion et Etienne de Zuylen Nievelt, tous deux d'origine belge, créaient l'Automobile Club de France (ACF) avec Paul Meyan. Ce dernier, le seul français d'origine, fut pourtant le premier dissident de cette prestigieuse institution 'française'.



■ C-2/ comparatif économique cheval-automobile

Pour comparer le cheval au camion il suffit de paramètres économiques et objectifs. Mais appliqué à l'automobile, objet de loisir sans fonction utilitaire, l'objectivité devenait un art difficile, comme en témoignage le comparatif du journaliste Meyan, publié en janvier 1896.*

Calcul comparatif des coûts en 1896

Le calcul du co-fondateur de l'ACF, le plus ancien que nous ayons trouvé, n'est pas sans reproches :

1 un cheval accomplit 6km/h au pas, 15km/h au trot et 25km/h au galop de croisière, soit la moitié de sa vitesse de pointe; l'automobile en 1896 pouvait tenir ces vitesses de croisière, tout en nécessitant, comme le cheval, des arrêts réguliers (ajouter eau, graissage...).

2 la consommation de 15l/100km est précise, mais n'inclut pas 1l

d'huile/100km perdue au compte-goutte sur les paliers et arbres à cames, extérieurs au bloc-moteur (carter fermé à partir de 1900), ni le pétrole lampant pour l'allumage du brûleur.

3 'amortissement' : préconiser un amortissement-voiture de 20 ans, était téméraire en 1896 pour trois raisons :

- 15.000km/an sur 20 ans font au total 30.0000km, performance surréaliste pour l'époque ;
- l'automobile n'ayant pas 20 ans d'expérience, qui pouvait bien en connaître la longévité ?
- enfin, les progrès constants et spectaculaires allaient motiver les premiers automobilistes à en anticiper l'amortissement pour des raisons de vieillissement technologique.

<u>Ce que coûte une automobile</u>	
<i>Une voiture avec deux chevaux à Paris.</i>	
a Acquisition des deux chevaux	2 500 fr.
Harnachement.	500
Voiture.	2 000
Total	5 000 fr.
<i>Entretien en supposant 250 jours de marche à raison de 60 kilomètres par jour.</i>	
Location d'écurie et remise à Paris.	1 000 fr.
e Un cocher à 180 francs par mois.	2 160
Nourriture de deux chevaux	2 000
d Ferrage, vétérinaire, bourrelier, amortissement en vingt ans de la voiture	100
b Dépréciation des chevaux.	500
Total de dépense annuelle	6 360 fr.
<i>Une automobile moteur de 4 chevaux.</i>	
Acquisition	6 000 fr.
Total	6 000 fr.
<i>Entretien en supposant 250 jours de marche à raison de 60 kilomètres par jour.</i>	
Location d'une remise	500 fr.
15000 kilomètres parcourus à raison de 0 fr. 05 par kilomètre 2	750
Nettoyage de la voiture (deux heures à 0 fr. 50 l'heure).	25
Amortissement du capital en vingt ans 3	300
Réparations diverses	350
Total de dépense annuelle	2 150 fr.

* Meyan dans le Figaro: combien coûte l'automobile?

4 une voiture d'une puissance de 4cv pouvait se comparer à une calèche tirée par un seul, et non deux chevaux, ce qui réduit de moitié les dépenses de la colonne gauche ;

5 pour que cette même voiture 4 cv puisse soutenir, comme un cheval, un voyage à 15/20 km/h, il lui fallait une carrosserie légère de 500kg, comme cette Peugeot type 11 ;

6 par contre la Peugeot type 12, également de 4cv et au confort plus proche d'un carrosse hippomobile, pesait le double, ce qui plafonnait sa vitesse de pointe à 18km/h et réduisait sa vitesse de croisière. Quant au chauffeur, qui avait le privilège de conduire la 'type 12' dans la pluie, là où tout membre de la famille de son employeur n'entendait pas s'asseoir, son salaire, équivalent au cocher, est tout simplement ignoré.

Correctif du calcul de coûts 1896

Pour rétablir une certaine objectivité, un correctif s'impose :

a éliminer le coût d'un des deux chevaux ;

b - réduire au moins de moitié les années d'amortissement de l'automobile (de 20 à 10 ans) et faire bénéficier le cheval d'une déprécia-

tion au moins égale à l'automobile (de 5 à 10 ans), car ne lui attribuer que 5 années de vie active est ni réaliste, ni chevaleresque ;

c nuancer le coût de la nourriture du cheval, a fortiori s'il était 'cheval de trait' et vivait à la campagne en broutant gratuitement l'herbe dans la prairie ;

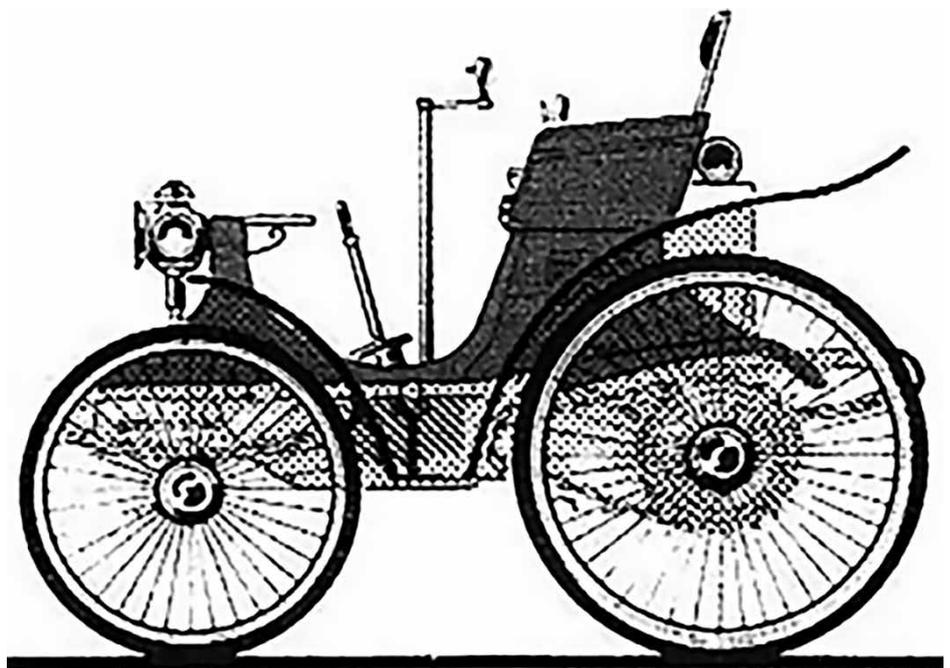
d à l'inverse le 'ferrage, vétérinaire, bourrelier etc... = 100 F/an' paraît sous-évalué, en tout cas traduit en € d'aujourd'hui ;

e soit on enlève le salaire du cocher, qui comptait parmi les mieux rémunérés de l'époque*, soit on ajoute celui d'un chauffeur-mécanicien, souvent un cocher reconverti, ce qui représentait une dépense de 2400F/an, trois fois celle d'un jeune palefrenier.

■ se passer en 1896 du chauffeur mécanicien obligeait le propriétaire, après chaque journée d'utilisation, à un entretien minimal, ne fut-ce que l'huilage/graisage des moyeux et articulations et, au moins tous les 1000km, au réglage de la soupape d'échappement ainsi qu'au graissage du cône d'embrayage en cuir avec de l'huile de pied de boeuf...

■ une voiture gardait (ou emportait) des pièces de rechange (nécessaire de réparation, brûleur, tubes

Equipées du même moteur (2 cyl-4cv -1645cm3) le poids de ces deux Peugeot 1895 différait presque du simple au double, mais seul le Type 12 était comparable à un carrosse à deux chevaux, en offrant un confort proche d'une calèche à deux chevaux, alors que le comparatif ne retient que les coûts du TYPE11.



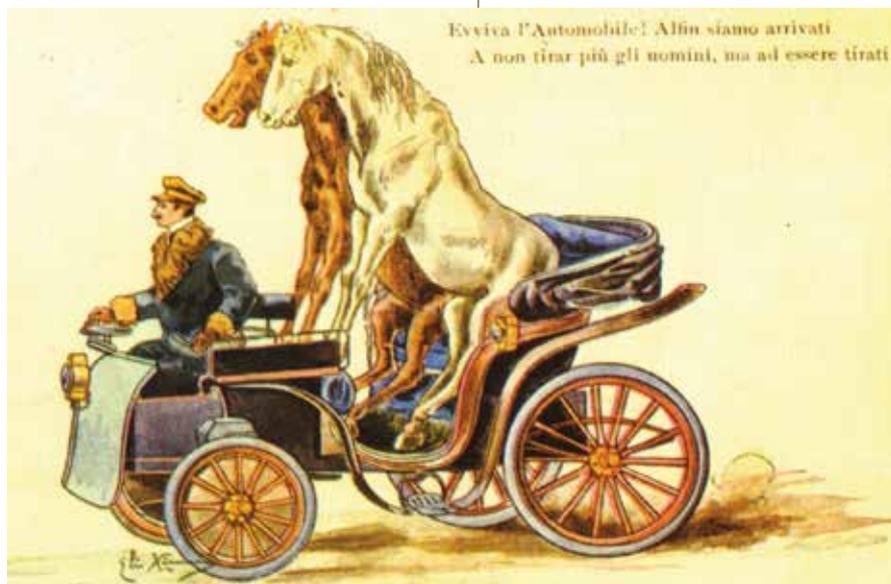
de platine, chaînes, pompe, burettes, densimètre...). De son côté un carrosse comptait également des pièces d'usure à remplacer ou à réajuster.

En conclusion, même en réévaluant les provisions pour 'ferrage et vétérinaire', le budget restait toujours nettement en faveur du cheval avec 1.200F/an, soit la moitié des 2.450F/an de l'automobile **f**.

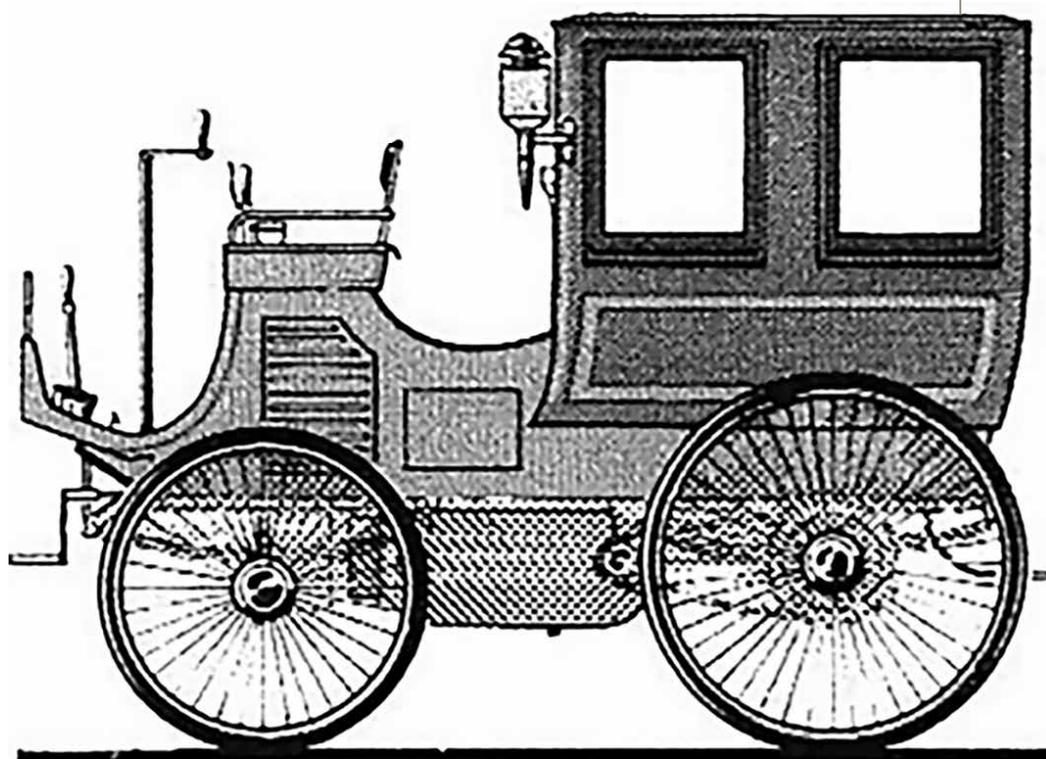
D'ailleurs quelle était la réalité de locomotion à 'la Belle Epoque' ?

Elle ne mettait pas vraiment en concurrence le cheval et l'automobile : ils étaient davantage co-habitants routiers que concurrents. Le marché automobile en 1900 était encore fort homogène et uniquement tourné vers le luxe et le sport. Rares étaient les voitures vraiment 'populaires' ou abordables comparées au cheval. Les choses évolueront lentement avec la crise économique de 1907 et l'apparition des 'voiturettes'.

La vraie concurrence face au cheval se limitait aux camions utilitaires, nous l'avons vu, mais aussi aux taxis, dont la sous-motorisation suffisait à un usage exclusivement urbain (v. p39).



**références du coût de la vie en 1896 :
bicyclette 200F, automobile 6000F, 1
litre d'essence 0,20F+ (0,50F en 1900),
salaire ouvrier 6F pour une journée de
16h de travail, salaire femme
= 50% des hommes, 1 journal quotidien
0,10F+, 1 litre de lait 0,10F, 1 livre de
pain 0,90F...)*





HISTORICAR

directement à votre adresse !

Suite à de nombreuses demandes nous inaugurons un service d'envoi par abonnement qui vous garantit à l'avenir de recevoir votre Historicar avec certitude, chez vous, sans délai.

Ce service ne vous coûtera que 15 euros par an pour deux numéros (pour la Belgique uniquement).

→ *Ce montant peut être payé au compte en banque*

BE17 4262 2197 9121

Bic: KREDBEBB

au nom de Draaiboomken, Herststraat 24, 1761 Roosdaal

Mentionner votre nom et adresse de livraison,

ainsi que la langue souhaitée (FR/NL)

Merci.



Linon 8 CV 1910

Au 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème}, la région de Verviers était prospère. Sa richesse, elle la devait principalement à l'industrie textile. Le tissu industriel était en effet très développé dans la région et on ne s'étonnera donc pas que quelques marques automobiles y aient vu le jour: Dasse, Houget, Ruhl, Snoeck et Linon. Dans la collection éclectique d'André Plasch, on trouve une singulière survivante de cette dernière marque, dont la Première Guerre Mondiale a eu raison.

*Texte et photos:
Leo Van Hoorick*

Héritage belge

En 1894, l'ingénieur Gustave Linon construisait des vélos vendus sous le nom Cyclope. Deux ans plus tard, la fabrication de vélos fut reprise par l'un de ses fils, Louis, qui allait plus tard être rejoint par son frère André. Au début de 1897, il déménagea à la Rue Grande, à Ensival, où il acheta en 1898 quelques automobiles de la marque française Gautier-Wehrlé, avant de les construire sous licence. Il s'agissait d'un modèle à moteur bicylindre 6 ch placé à l'avant, à boîte 3 vitesses sur le pont arrière et à transmission par cardan. Durant le Meeting de Liège de 1899, deux de ces voitures terminèrent aux deux premières places. Par ailleurs, Linon construisit aussi des tricycles à moteur De Dion, des petites remorques et des pièces industrielles.

En mars 1900 au Salon de Bruxelles, Linon dévoila aux côtés des modèles Gautier-Wehrlé des "voiturettes" de conception maison. L'une d'elles recevait un moteur monocylindre 3 ch à l'avant et une boîte 2 vitesses, lui autorisant une vitesse de pointe de 30 km/h. L'autre disposait d'un moteur bicylindre de 5 ch et d'une boîte 3 vitesses.

■ Production propre

En 1901, la gamme fut encore élargie avec de petites 2 places, pouvant être équipées soit d'un monocylindre De Dion 3,5 ou 4,5 ch et de deux vitesses, soit d'un moteur Linon 4 ou 5 ch, et de deux ou trois vitesses. Linon construisit aussi des voitures 4 places et 4 vitesses de 7 à 20 ch, emmenées par deux moteurs Linon accouplés. En



Le train arrière est équipé de tambours de freins petits et larges, dans lequel deux patins sont montés côte à côte.



Le tableau de bord est équipé d'une plaquette de l'usine Linon (non numérotée). Le témoin de pression d'huile a été ajouté plus tard mais n'a aucune fonction, le moteur étant lubrifié par barbotage. La voiture se trouve dans un garage bien rempli...



1902, la gamme fut à peine modifiée. Mais entretemps, l'entreprise était aussi devenue importatrice d'autres marques, comme De Dion, Radia et Scheibler.

En 1903, l'offre se composait de châssis roulants de 3,5 à 24 ch, de motos de 2,5 et 3 ch, de vélos et de diverses pièces.

L'automobile dite "Voiture Réclame Linon" était le plus petit modèle de l'année 1904. Elle reposait sur un châssis tubulaire et était équipée d'un monocylindre "fait maison" (105x130) de 6 ch ou, sur demande, d'un moteur De Dion de 9 ch. Sur le capot, on observait deux radiateurs latéraux.

En 1906, les mêmes modèles monocylindres furent conservés (Linon 8-9 ch ou De Dion 9 ch), cela en plus de toute une série de véhicules à moteur Linon, ou de moteurs provenant d'autres fournisseurs comme Ballot, Vautour ou Fafnir. Il y avait des bicylindres 12 ch (105x130) ou 12-14 ch (110x130), en plus de 4 cylindres 24 ch (105x130) ou 20-28 ch (110x130). Les châssis étaient typiques pour l'époque, et la transmission était à cardan.

Les années suivantes, la gamme fut encore généreusement élargie, mais avec des modèles classiques. En 1909 par exemple, la gamme allait d'une 8 ch (942 cc) à une 24-30 ch (4.490 cc). Le modèle 20/30 ch de 1908 disposait même d'un moteur Fafnir 6 cylindres.

Dans le même temps, l'entreprise produisit entre 1902 et 1905 une foule de motos, et il fut même question d'un avion en 1910. Un terrible incendie ravagea l'usine en 1909, mais les activités furent vite relancées.

Bien que Linon ne construisît jamais de voitures de course à proprement parler, nombre de voitures de tourisme de la marque participèrent à des compétitions en Belgique. En 1912, une 22 ch à la vitesse de pointe de 100 km/h s'imposa à Namur et Ostende. L'année suivante, il y eut encore deux premières places et deux secondes places décrochées à Huy, Anvers et Ostende, chaque fois soit par une 8 ch pointant à quelques 90 km/h, soit par une 12 ch avec laquelle le pilote d'usine Jerusalem atteignit les 100 km/h.

En 1913, Linon lança une petite 8 ch sur le marché, équipée d'un monobloc 4 cylindres à soupapes latérales (60x100) 1.140 cc et d'une boîte 3 vitesses. Pour le moteur, on avait le choix entre un Ballot, un Fondu ou un MT, entreprise d'Herstal fondée par Malherbe et Tomsin, qui livrait aussi des moteurs à Elgé et à FIF. En version deux places, cette voiture coûtait 4.950 francs, pneus compris mais sans accessoires. Les couleurs de série étaient le gris, le vert ou le rouge grenat.

En 1914, la gamme – la dernière de la marque – se composait d'une 8 ch type AL, d'une 12 ch type F (75x100), d'une 16 ch type G (80x120) et d'une 22 ch type H (90x150).

Hélas, la guerre mit fin à toute activité. La production totale de Linon des origines à 1914 est estimée à entre 1.000 et 2.000 exemplaires.

Après l'armistice, quelques voitures furent encore construites avec les pièces détachées restantes, à l'initiative de l'ancien comptable Louis Lambert qui reprit l'entreprise en 1919, et loua les bâtiments de la famille Linon. Au printemps 1923, l'usine d'Ensival, dont Louis Lambert était entretemps devenu propriétaire, fut transformée et devint la "Fabrique

Belge de Cycles et d'Automobiles (F.B.) SA". Le capital de l'entreprise s'élevait à 1.066.000 francs. Peu de temps après, Louis Lambert céda une partie des installations à la "Compagnie Verviétoise des Taxis Citroën", avant de définitivement mettre la clé sous la porte en 1927. Quant aux frères Linon, ils moururent tous deux en 1956.

■ 50 ans sans bouger

Notre petite Linon a été achetée en 1969 par Fernand Tiquet, un passionné d'automobile de la région de Verviers. Il l'avait trouvée chez un vieux garagiste d'Ensival, un certain M. Dethioux. Ce dernier avait débuté sa carrière comme technicien chez Linon, mais avait créé son propre garage vers 1910. Il avait acheté le châssis de notre voiture directement auprès de l'usine vers 1913.

Le 4 cylindres à soupapes latérales est vraisemblablement un moteur Ballot, bien qu'il ne porte aucune marque.





Il y a une vingtaine d'années, durant le tournage de l'émission de RTL-TVi "La Collection de Léon" (Bataille, veste rouge). Au volant, André Plasch.

Jusque-là, celui-ci avait servi de banc d'essai roulant, sur lequel diverses solutions étaient testées. L'usine l'avait aussi utilisé pour des courses de côte dans la région. Une grande partie de la carrosserie avait par contre été conservée par l'usine, dans le but d'habiller la nouvelle voiture d'essai, celle-là même qui allait gagner à Ostende. Notre garagiste ne reçut donc qu'un châssis complet, avec radiateur, capot-moteur et une aile avant. Il se lança alors dans la construction de sa propre carrosserie,

mais les travaux furent interrompus lorsqu'il dut partir à la guerre. Il reprit ses activités en 1920, mais n'avait alors plus de temps à consacrer à la Linon. Quand Fernand Tiquet racheta la voiture, plus personne ne l'avait donc touchée depuis au-moins 50 ans. Avec les conseils de Dethioux, il construisit une carrosserie simple et légère, telle que la voiture aurait pu la recevoir en quittant l'usine Linon. En ordre de marche, la voiture pèse à peine 475 kg et pourtant, la construction est des plus robustes.



Sur le bouchon de réservoir, on peut lire la marque Snutsel, carrossier bruxellois bien connu.

Le collectionneur André Plasch acheta la voiture vers 1980, et en est donc le troisième propriétaire seulement. Le moteur est un 4 cylindres (60x100) d'à peu près 1.100 cc. Il est équipé d'un carburateur Claudel et d'un magnéto Bosch. Le moteur ne porte aucune marque mais toutes ses pièces affichent le numéro 609. A cette époque, Linon achetait principalement ses moteurs à Fafnir et Ballot. André Plasch – connu dans toute l'Europe comme Monsieur Ballot en raison de son amour pour la marque française – est pratiquement certain qu'il s'agit ici d'un moteur Ballot à soupapes latérales. Il base cette certitude sur certains détails de construction et sur la façon dont les pièces ont été fondues. Avant la Guerre, Ballot était un motoriste d'avant-garde. Les moteurs de la marque étaient utilisés dans des bateaux, des avions et bien sûr dans des camions et des automobiles. Parmi ses clients: Delage, La Licorne et Turcat Mery, entre autres. Le moteur est accouplé à une boîte 4 rapports de Malicet et Blin. Au départ, la voiture disposait d'une boîte 3 vitesses de même marque, mais celle-ci rendit l'âme dès la première balade du propriétaire précédent avec sa Linon fraîchement restaurée. Le pont

arrière rigide vient également du même constructeur belge. A l'époque, les freins sur les quatre roues n'existaient pas, les voitures ne freinaient donc pas très bien. Et c'est particulièrement le cas de celle-ci, souligne André Plasch. Les tambours sont petits et relativement larges, ce qui s'explique par le fait qu'ils ne renferment pas un, mais bien deux patins placés côte à côte, l'un actionné par la pédale, l'autre par le frein à main. Mais ces patins sont petits, étroits et pas du tout adaptés à leur mission. Surtout si l'on sait que cette petite cycle-car peut atteindre 80 km/h! La conduire est donc une expérience riche en sensations. La direction est très directe, l'amortissement très raide mais efficace et le moteur est plein de vie. Quant à l'échappement direct, il est garant d'une ambiance sonore certaine. Non, ceci n'est pas une voiture de tourisme mais bien une petite voiture de course. Et en tant que telle, elle occupe une place à part dans la production Linon.

Bibliographie:

Pionniers Vervétois de l'Automobile,

Editions Nostalgia 1997

Le Grand Livre de l'Automobile Belge,

Kupélian, FSA 2012



Une ancienne carte postale qui rappelle une victoire importante: lors de la "Semaine d'Oostende" 1913, une Linon remporta la course de 20 km en catégorie jusqu'à 2 litres, à la vitesse moyenne de 80 km/h. En arrière-plan, on reconnaît une Métallurgique.



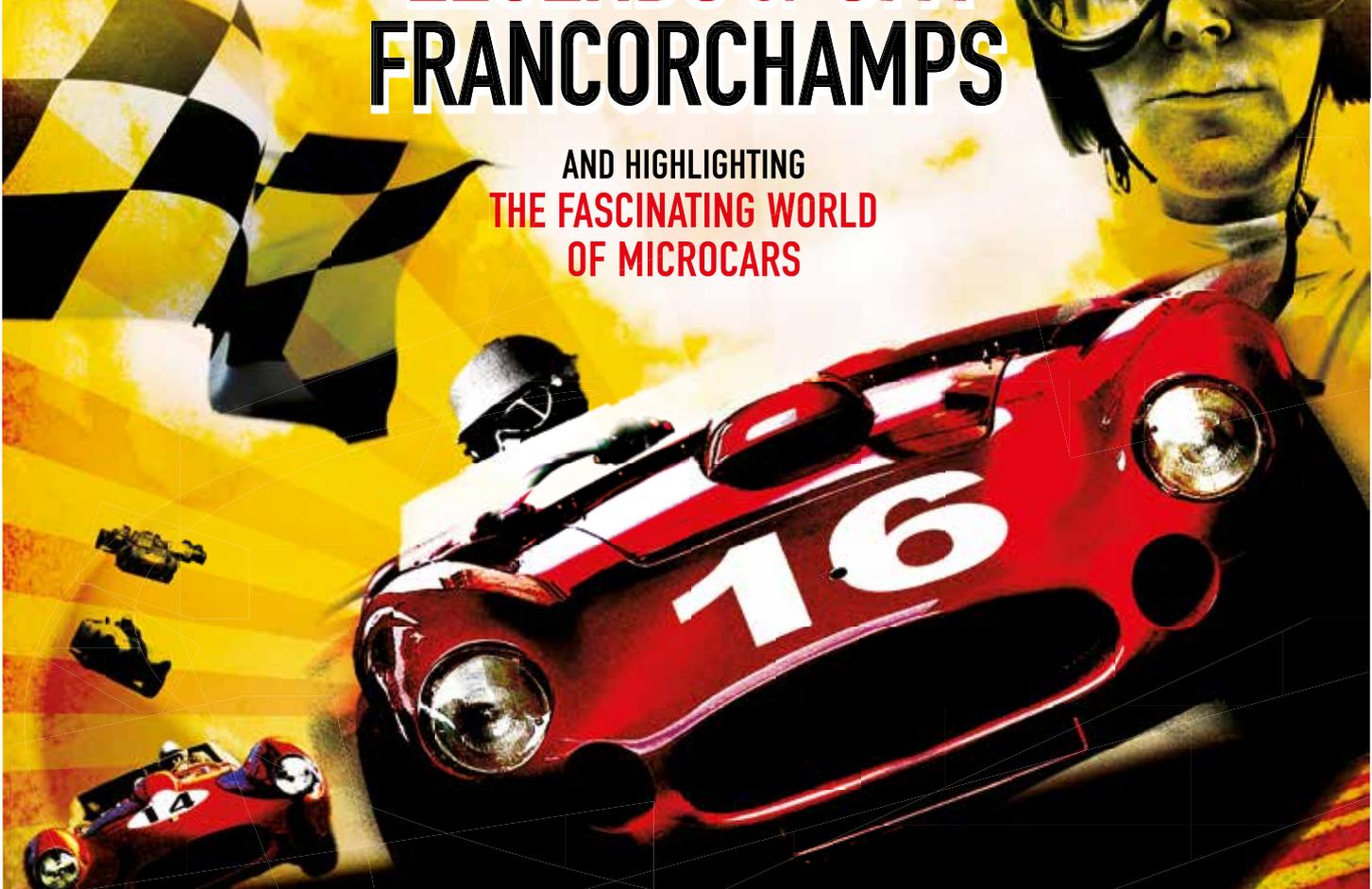
PEL - BU@ATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEG@ - DUESENBERG - TRIUMPH -

CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO -

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DETOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISORIVOLTA - HEALEY -

HONOURING THE **LEGENDS OF SPA** FRANCORCHAMPS

AND HIGHLIGHTING
THE FASCINATING WORLD
OF MICROCARS



INTERCLASSICS BRUSSELS 2016

18 / 19 / 20 NOVEMBER 2016

SPONSORS:



Private Banking

Vander Haeghen & C°

Specific Insurance Underwriters

interclassics.be



PARTNERS:



Bonhams

Le Monteur
AUTOMOBILE.be

AutoGids.be

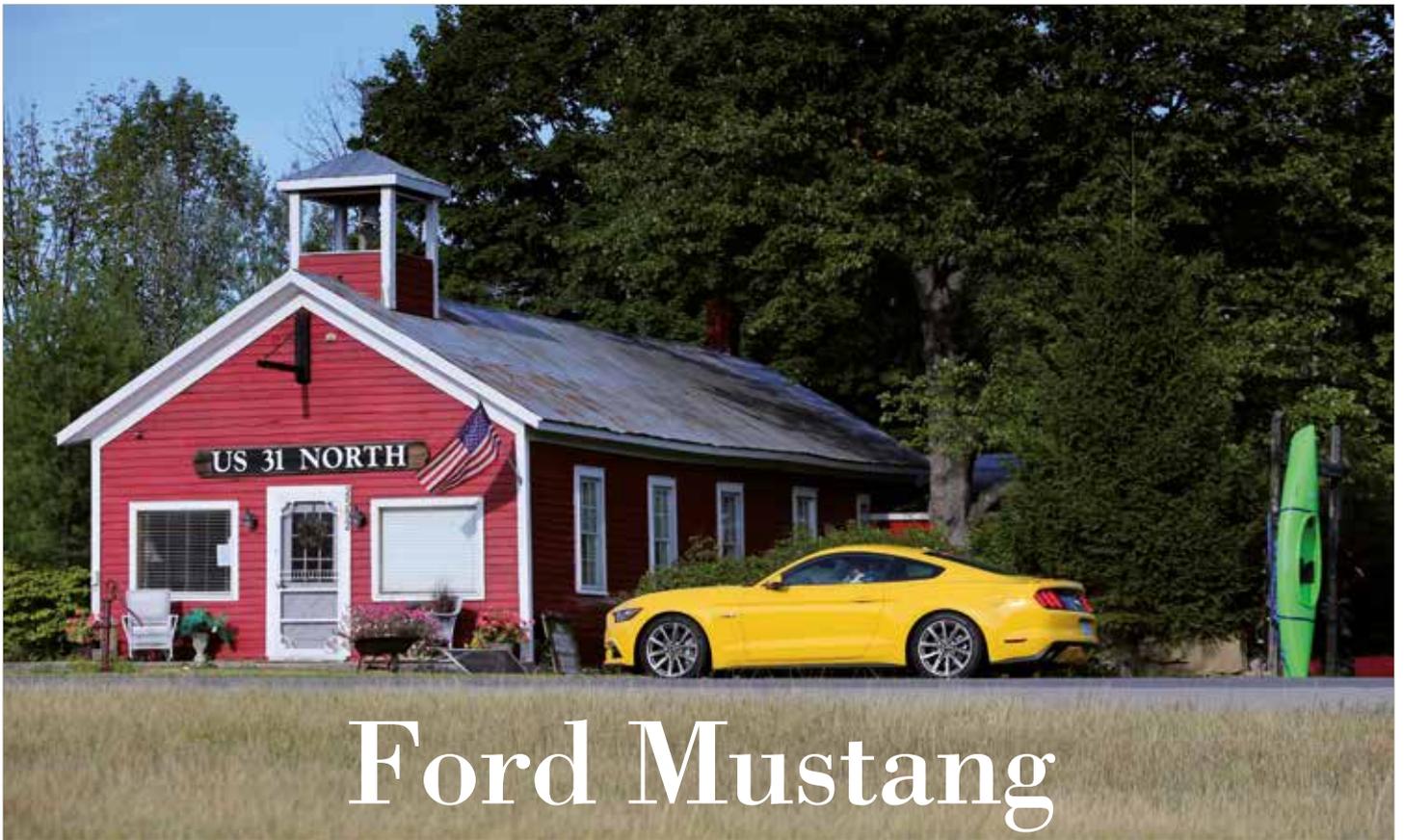
Auto
Wereld.be

AUTO
SCOUT 24



BRUSSELS EXPO

- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -



Ford Mustang

On la croyait rayée de la carte. Pourtant, la Mustang revient aujourd'hui à une place qui lui revient de droit : le Top !

*Par Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*

Born in the USA

Bien que les USA ne manquent pas de symboles en tous genres, la fière nation n'a pas en magasin tellement d'icônes capables de faire vibrer les foules. La Corvette, peut-être, si on parle automobile. Ou le cheeseburger. Ou le Jeans. Et puis il y a la Mustang, la véritable amie de Monsieur-Tout-Le-Monde, accueillie partout avec la même chaleur, joliment musclée, pas trop prétentieuse et qui n'est pas un investissement si fou que cela. C'est juste la "bonne copine" que tout le monde voudrait avoir dans son entourage. Et la Mustang était déjà comme ça en 1964, lorsqu'elle fut dévoilée et conquiert instantanément la planète entière. Aujourd'hui, ça n'a pas changé.

La fête commença donc en 1964, lorsqu'un tout jeune Product Manager de chez Ford nommé Lee Iacocca flaira la possibilité d'un marché pour une voiture familiale sportive, compacte et abordable. Tout cela selon les normes américaines bien sûr. Car si l'on plaçait cette jolie 4 places à côté des sportives européennes de l'époque, on constatait qu'il existait une sérieuse différence d'approche. Mais les Américains n'en

avaient cure. Ils tombèrent massivement sous le charme de la petite Ford au logo galopant, et peu importe si elle était posée sur le châssis vieillissant de la grande Falcon, et s'il ne se passait en fait pas grand-chose sous le capot. Elle avait un look de gagnante, pouvait convenir à n'importe quel budget familial et être adaptée aux moindres goûts de tout un chacun, grâce à une liste d'options inédites. Tout le monde avait envie de garer une voiture aussi sympa dans son allée, ne serait-ce que parce que la mère des enfants voyait enfin en elle quelque chose de charmant à ranger à côté des immenses Chevrolet Impala ou Ford Galaxy familiales. Bref, personne n'avait osé imaginer un succès de cette ampleur. Les prévisions de ventes initiales avaient tablé sur 100.000 voitures par an. Ce chiffre fut atteint en un mois et il ne fallut à Ford qu'un an et demi pour passer la barre du million d'exemplaires.

En Europe aussi, sa popularité fut énorme. Un premier rôle dans le film de Claude Lelouch "Un Homme Et Une Femme" jeta les bases du succès, et les apparitions sportives aux 24 Heures du

Mans et au Rallye de Monte Carlo firent le reste. Et c'est surtout après qu'un certain Carroll Shelby s'occupe un peu du Coupé que la sauce a pris. Question raffinement, la Mustang n'était pas franchement de taille face aux Porsche, Ferrari et autres Maserati. Mais sa débauche de chevaux et son indéfectible fiabilité lui permirent de décrocher tant de victoires que la concurrence en resta bouche bée.

De telles icônes capables de garder leur lustre si longtemps et durant une

carrière ininterrompue, le petit monde de l'automobile n'en compte pas tant que cela. Maintenant que le Land Rover Defender a tiré sa révérence, il ne reste en fait que la Jeep Wrangler et la Porsche 911. Et bien sûr, la Mustang. Celle-ci est tout de même un peu à part dans la liste, Ford ayant vraiment été pris de court par le succès initial. A cette époque, l'industrie américaine avançait à un rythme effréné, si bien que chaque année-modèle devait afficher son lot de nouveautés. Cette tendance modieuse était si opposé au caractère intemporel que la Mustang avait reçu à la naissance que Ford ne sut plus trop sur quel pied danser. Jusqu'en 1970, les mécaniques et la carrosserie de la Mustang connurent une croissance très subtile, jusqu'à en devenir délicieusement macho et séduire des mâles tels que Steve McQueen ou Nicolas Cage. Après cela, les choses se sont rapidement dégradées. Comme si elle avait trop profondément mariné dans la culture américaine, la Mustang est devenue une grosse patate paresseuse avec qui quasiment plus personne ne voulait être vu. Les choses s'aggravèrent encore avec la fameuse "Second Generation" de 1974. La voiture avait





perdu toute son âme Rock'N Roll pour quelque chose qui, au mieux, avait sa place dans un casino au décor psychédélique. Après une carrière particulièrement courte, Ford la remplaça par les troisième puis quatrième générations qui, pour le coup, sont restées sur le marché bien plus longtemps qu'elles n'auraient dû. Des modèles qui n'avaient plus rien de commun avec la Mustang originelle. Pas comme une Porsche 911, par exemple, dont le puissant ADN est si présent qu'un nouveau modèle n'est jamais qu'une évolution du précédent. Alors que la Mustang était au départ une familiale fun qui plaisait à tous, les dernières générations ne parvenaient plus à convaincre qu'une frange peu enviable de la société. Au point même que la voiture tirait vers le bas l'image de toute la marque, alors que c'aurait dû être le contraire. Ces générations successives avaient tout de même une chose en commun : elles étaient si fortement typées américaines que depuis le début des années 70, elles n'étaient plus officiellement vendues en Europe.

Puis tout a changé en 2005, quand Ford dévoila une toute nouvelle Mustang. Enfin, nouvelle, façon de parler... La mode du rétro-design réussissant alors plutôt bien à quelques marques, Ford décida donc de créer une Mustang à la sauce Sixties. Ce fut un coup dans le mille et à nouveau, tout le monde voulut parader à son volant. Il ne fallut ensuite pas longtemps à GM et Chrysler pour

flairer le bon plan, et ressortir à leur tour des placards leurs alternatives respectives de l'époque, à savoir les Chevrolet Camaro et Dodge Challenger. Ces trois-là formaient à elles seules un genre qu'on ne connaissait pas en Europe. Ici, il n'y a en effet guère de voiture sportive qui propose, pour une somme plutôt modique, un style à tomber par terre et une avalanche de chevaux. Et avec tout cela, faut-il encore pinailler pour une qualité de finition un peu inférieure ? En Europe, nous avons encore cette croyance tenace selon laquelle tout ce qui est beau et a un air sportif est forcément cher. Non, ce n'est pas systématique. Il en va de même pour la puissance. Des machines marketing bien huilées ont fini par nous convaincre que plus de chevaux devaient forcément se payer au prix fort. C'est aussi faux qu'idiot, comme le prouve brillamment le trio américain, Ford Mustang en tête. Ce n'est pas pour rien si quelques spécialistes indépendants ont continué à vendre des Mustang de la génération précédente en Europe. Et à les vendre si bien que pour la toute nouvelle génération Ford a décidé qu'elle allait s'en occuper en personne.

C'est comme ça que depuis l'année dernière – et pour la première fois en un demi-siècle – la Mustang est à nouveau officiellement disponible sur le Vieux Continent. Et même en quatre versions, s'il vous plaît ! D'une part on peut choisir entre coupé et cabrio, d'autre part on peut opter pour un relativement com-

pack 4 cylindres 2.3 litres, ou pour un très alléchant V8 5.0 litres. Dans tous les cas, on s'offre une voiture fabuleuse à regarder, bien campée sur ses roues et qui aborde le monde avec une confiance en soi retrouvée.

Faut-il voir du rétro-design ou de la continuité ? On pourrait en débattre jusqu'à la fin des temps mais en vertu de quoi pourrait-on qualifier la Mustang de rétro, et pas la Porsche 911 ? Parce que quelques générations de Ford se sont perdues en route ? Ca n'a que peu d'importance en réalité. Car le fait est que cette Mustang coche à nouveau toutes les bonnes cases. Elle a un vrai look de Mustang et pour la première fois, elle établit un lien subtil avec le reste de la gamme Ford. Notamment par

une technologie qui n'hésite pas à colorier en dehors des lignes. Ceci est en effet la seule voiture personnelle Ford à transmission arrière et – oui messieurs-dames – à être disponible avec un bon gros V8. Même aux USA, il n'y a pas d'autre Ford comme celle-ci.

Rencontrera-t-elle le succès en Europe ? Bien évidemment ! Au cours de sa première année de carrière, elle est déjà le coupé sportif le plus vendu du marché. Et c'est peut-être parce que seul le coupé est disponible jusqu'à présent. Mais quoi qu'il en soit, nous nous en réjouissons. Ô combien!

Que ses moteurs ne cadrent pas très bien avec notre système fiscal, les Américains ne s'en soucient guère. Ce n'est pas leur faute si chaque terri-





toire pas plus grand qu'un mouchoir de poche fait ses propres lois. Mais imaginons : quel moteur faut-il choisir si les taxes ou autres coûts ne sont pas un problème ? Et bien les deux mécaniques ont leurs qualités et leurs faiblesses. Le 4 cylindres 2.3 litres EcoBoost est, avec ses 314 ch, remarquablement puissant, sait donner de la voix et garde sa consommation sous contrôle. Le V8 de 418 ch, c'est évidemment la cerise sur le gâteau. Il déborde toujours de couple et de puissance. Puis vient un autre dilemme : boîte automatique ou manuelle ? La boîte auto 6 rapports n'est pas vraiment un modèle de modernité, mais elle s'intègre harmonieusement au reste de la ligne de transmission. Surtout lorsqu'elle est mariée au V8. Mais avec la boîte manuelle, la voiture dégage un bien plus grand sentiment de sportivité, au point qu'il en devient difficile de se convaincre de rouler en douceur. Le choix dépendra donc surtout du caractère du conducteur.

La Mustang est toujours le résultat d'une joyeuse recette : elle en donne tant pour votre argent qu'on dirait une Dacia en tenue de sport. Evidemment, la médaille a forcément un revers : la finition est un peu grossière, la peinture n'est pas particulièrement soignée là où l'œil ne le voit normalement pas et la console centrale... vit sa propre vie. Rien de dramatique, mais ceci n'est clairement pas une Audi.

Cela étant, la Mustang est une voi-



ture qui se laisse volontiers "habiller" selon les goûts ou mauvais goûts de qui l'achète. On peut la parer d'accessoires racing très voyant, et les interrupteurs vintage de la console centrale permettent de rendre le comportement du châssis plus sportif, ou de faire passer la direction d'un mode "Confort" à un mode "Normal" ou "Sport". Hélas, tout cela ne fait pas de différence notable. Ce n'est pas parce que des forces invisibles s'abattent subitement sur la direction qu'une voiture devient plus communicative. En mode Sport, la voiture est plus directe, c'est vrai. Mais on n'aura jamais une sportive incisive dans les mains. La voiture est trop lourde, trop léthargique. Mais on pardonne tout à la Mustang. Comme on pardonne facilement à un labrador de baver et de tout bousculer sur son passage.

De retour en 2017

VI^{ème} Commémoration
**CIRCUIT DES
ARDENNES**

6-9 juillet 2017

BASTOGNE • MARCHE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Info : www.circuit-ardennes.be



l'avenir de Luxembourg



Yvette Fontaine

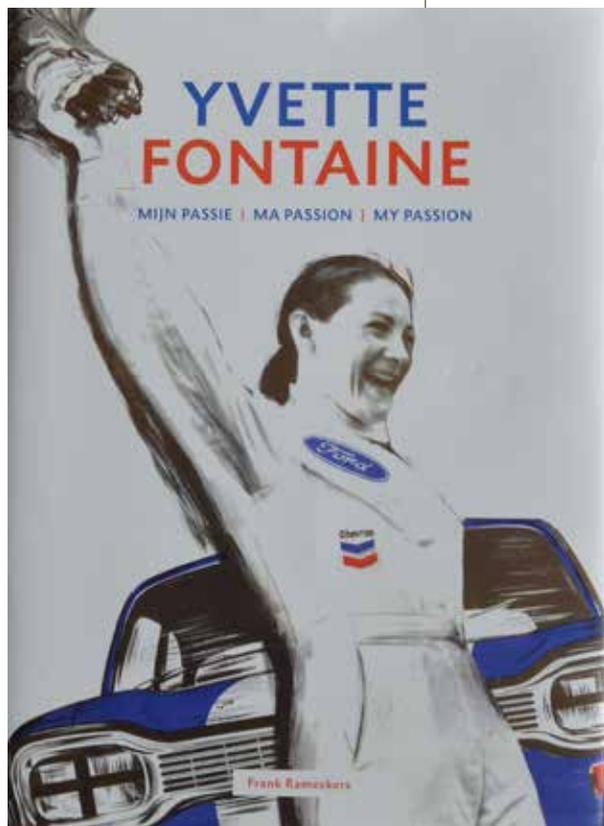
Mijn passie/ma passion/my passion

Yvette Fontaine est sans le moindre doute l'une des femmes-pilotes belges les plus légendaires. C'est surtout au cours des années 60 et 70 qu'elle fit parler d'elle. Elle fut pas moins de 4 fois Championne de Belgique. Trois fois dans la catégorie féminine, et une fois au classement général des Voitures de Tourisme, avec sa célébris-sime Ford Escort affichant le bleu et blanc du pétrolier Chevron, aujourd'hui disparu du paysage. Plus tard, les couleurs adoptées devinrent le jaune et le vert, celles de BP. Et c'est peut-être grâce à ses Escort qu'on a récemment reparlé d'Yvette Fontaine. Père et fils Albert et Kenny Smeets ont en effet construit une réplique de l'Escort BP, et peu après une autre de l'Escort Chevron. Ces voitures ont été exposées en 2014 sur le stand de l'Ecurie Val d'Or au Salon de Ciney et subitement, on reparla d'Yvette Fontaine. Et on lui suggéra alors de raconter son histoire dans un livre. La pilote pouvait encore compter sur des archives bien remplies concernant sa carrière de compétitrice, et il y avait un journaliste qui avait très envie de rédiger sa biographie.

Frank Rameckers est un contemporain d'Yvette et sait donc parfaitement comment se passaient les choses à cette époque. Le sport automobile était une activité dans laquelle on risquait sa vie à chaque instant, et qui faisait des victimes chaque week-end. Ce sport était aussi un bastion masculin, dans lequel les femmes au volant n'étaient guère prises au sérieux. Mais Yvette était une adversaire redoutable, et nombre de ses rivaux masculins ont pu le vérifier. Elle gagnait des courses et remporta même le Championnat de Belgique 1969 des Voitures de Tourisme, avec cette fameuse Escort Chevron TC Gr. 5.

Le premier chapitre de l'ouvrage aborde sa jeunesse. Durant ses tendres années, son père construisit une maison à Viversel, juste à côté de là où allait naître plus tard le Circuit de Zolder. Dès 1958, on disputa là des courses de moto. Pour des raisons de sécurité, les courses furent ensuite organisées à Terlaemen, sur quelques rues qui formaient un carré approximatif. On y louait aussi des karts, et Yvette les a essayés quelques fois. Puis en

Yvette Fontaine avec Frank Rameckers, qui a rédigé ces mémoires, lors de la présentation du livre à Autoworld. Si on regarde bien, on voit en bas à droite la Ford Escort TC aux couleurs de Chevron, avec laquelle Yvette fut sacrée Championne de Belgique en 1969.



1963, on construisit le Circuit de Zolder. Elle se souvient avoir exécuté régulièrement quelques tours rapides sur le nouveau tracé, d'abord avec la BMW 700, puis avec la 1600 de sa mère. En été, les Fontaine "déménageaient" à Knokke. Pour ses 18 ans, elle reçut de son père une Austin Cooper, et devint membre de la Knokke Scuderia Mille Miglia. En 1964, elle disputa son premier rallye: le Tour de Belgique. A la fin de la saison, elle échangea son Austin contre quelque chose de plus rapide et de plus fiable: une Saab

96 Sport. Les rallyes s'enchaînèrent et Yvette accumulait de l'expérience. En 1966, elle entra chez Alfa Romeo, avec le soutien de l'importateur Alfa Romeo Benelux. Le deuxième chapitre est donc logiquement consacré à cette période Alfa. Au cours de ses deux premières années de carrière, Yvette disputa huit rallyes. Mais là, les choses sérieuses commençaient, avec une saison comptant 22 courses. Yvette allait rester deux ans chez Alfa. Puis elle fut approchée par Ford Belgique pour promouvoir la nouvelle Escort en compétition. Le troisième – et de loin le plus gros – chapitre du livre nous parle de cette période de 1968 à 1972, parsemée de très nombreux succès. Puis Ford se retira de la compétition en tant qu'équipe d'usine, conséquence de la crise pétrolière qui avait mis sous pression les budgets publicité et marketing.

Le quatrième chapitre retrace ses quatre dernières années en tant que pilote privé. Yvette acheta sa propre Ford Escort, mais pense que ce ne fut pas la meilleure décision de sa carrière. Premièrement parce que la voiture n'était pas prête à temps, si bien qu'elle ne put disputer que quatre courses et à la fin de la saison, la voiture fut vendue. Ensuite, Yvette n'allait plus courir que

sur invitation. Elle le fit avec diverses voitures, et rencontra des succès honorables. Pour sa dernière saison, elle ne disputa finalement que deux courses d'endurance, au volant d'une Camaro. Les deux fois, elle dût abandonner. Yvette regretta aussi toujours de n'avoir pas pu finir sur le podium à l'occasion de la toute dernière course de sa carrière, à Silverstone. Mais elle peut cependant être fière lorsqu'elle se retourne sur son fantastique parcours, qui dura 12 ans. En 1966, alors âgée d'une vingtaine d'années, elle fut la première Championne de Belgique des Voitures de tourisme, catégorie féminine, au volant d'une Alfa GTA. Trois ans plus tard, elle fut Championne de Belgique des Voitures de Tourisme au général et en 1971 et 1974, elle fut à nouveau Championne de Belgique en catégorie féminine. Elle participa dix fois aux 24 Heures de Francorchamps, et participa deux fois avec succès aux 24 Heures du Mans. Elle joue même un rôle dans l'album de Michel Vaillant intitulé "Rush"! Enfin le dernier chapitre nous parle de sa vie sans sport automobile, mais dans laquelle l'automobile occupe toujours une place des plus importantes...

Ces mémoires se lisent très facilement, sont parfois palpitantes et, grâce aussi à de nombreuses photos, dressent une image fidèle de ce qu'était le monde du sport automobile dans les années 60 et 70.

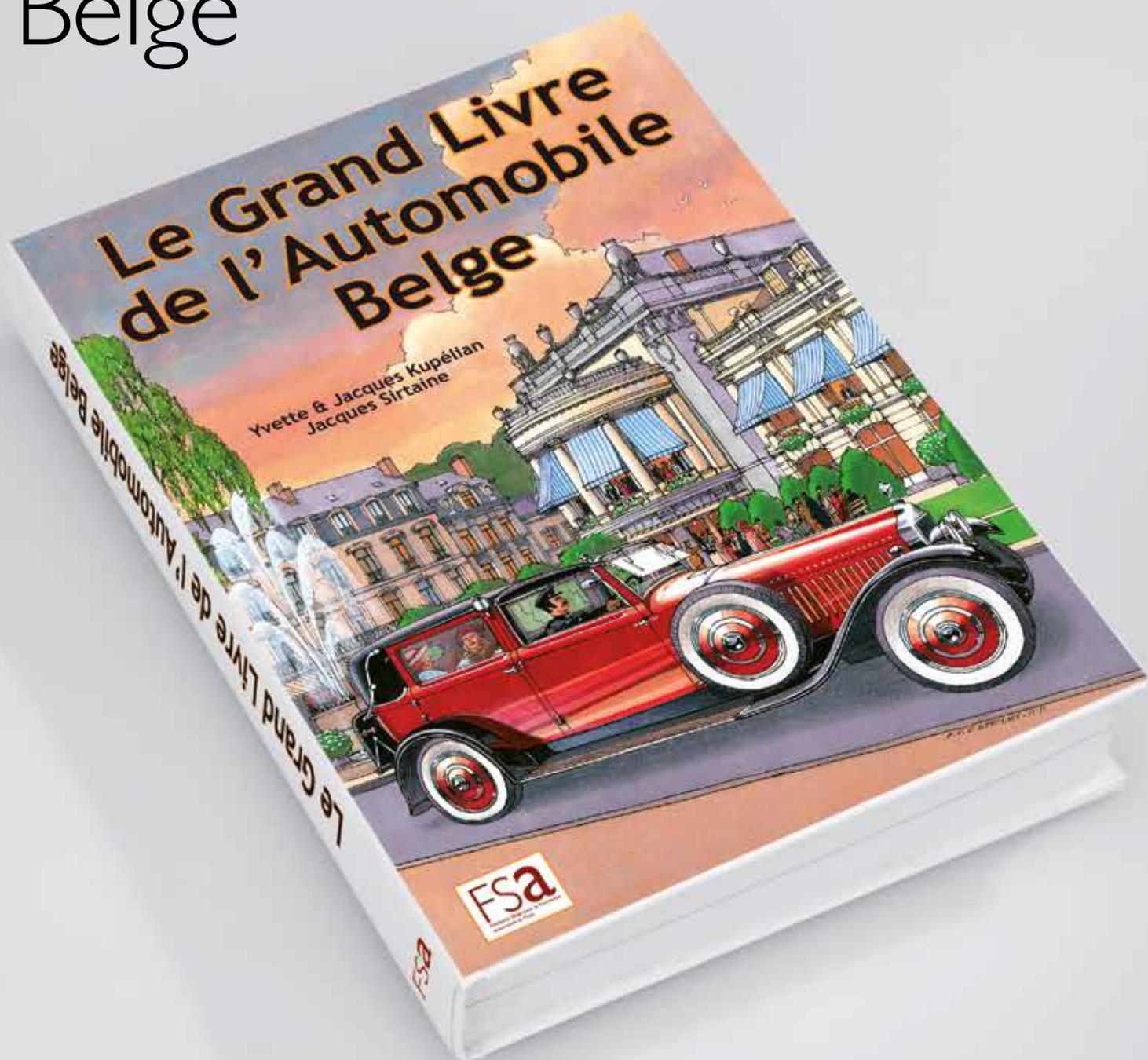
L'ouvrage est édité en français et en néerlandais (une colonne par langue et par page), compte 416 pages et plus de 500 photos. Une traduction en anglais est aussi imprimée à l'arrière de l'ouvrage. Outre le récit d'Yvette, nombre d'articles courts écrits par ses concurrents et coéquipiers de l'époque sont repris. Enfin, six pages sont consacrées à son impressionnant palmarès.

Le livre est édité par
BVN Vintage Race Cars -
ISBN 9789090297132.

*Il existe aussi un site internet:
www.yvette-fontaine.be*

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

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