

# FSA HISTORICAR

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



LES GRANDES MARQUES  
DU MONDE

AU

GRAND  
PALAIS

## AUTOMOBILES, MOTOS ET AUTOMOBILIA D'EXCEPTION

Jeudi 9 février 2017  
Paris, France

Après la spectaculaire vente aux enchères  
du Grand Palais en 2016 Bonhams est  
heureux d'annoncer le retour à ce lieu  
magique et riche en histoire.

### RENSEIGNEMENTS

Europe  
Philip Kantor  
+32 (0) 476 879 471

Gregory Tuytens  
+32 (0) 471 712 736

eurocars@bonhams.com



*Ex-George Embiricos*  
**BENTLEY S1 CONTINENTAL  
DROPHEAD COUPÉ 1957**  
Carrosserie par Park Ward  
1.000.000 - 1.500.000€



*Cinquième de sa catégorie lors  
des 24 Heures du Mans 1935*  
**ASTON MARTIN ULSTER  
'CML 719' 1935**  
No. Châssis : A5/537/U  
No. moteur : A5/537/U  
1.600.000 - 1.800.000€



**BENZ IDEAL 4.5 HP 1900**  
120.000 - 140.000€



**BUGATTI BRESCIA T27 1923**  
380.000 - 540.000€

# Bonhams

# HISTORICAR

## Editorial

# Fsa

Historicar est une publication éditée avec le soutien du Fonds Belge pour le Patrimoine Auto-Moto (FSA).

### Rédacteur en chef:

Leo Van Hoorick  
Herststraat 24 - B-1761 Roosdaal  
leo@historicar.be

### Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef  
Chaussée de Boitsfort 15/85 - 1050 Bruxelles

### Ont collaboré à ce numéro:

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

### Mise en page:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

### Historicar est notamment soutenu par

R.V.C.C.B.  
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  
Club Lucien Rosengart France

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

### Maison d'édition:

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

## Mission accomplie



Les organisateurs d'Interclassics Brussels ont, pour leur deuxième édition, parfaitement rempli leur contrat. Les quatre Palais loués "à tout hasard" dès l'an dernier à Brussels Expo affichaient complet un mois avant l'évènement et, plus important encore, l'objectif de 20.000 visiteurs a été dépassé. Les organisateurs, qui commettent déjà depuis de nombreuses années d'Interclassics Maastricht, ont certes pu se reposer sur leur riche expérience, mais cela n'enlève rien à leur mérite d'avoir créé en deux ans seulement un Salon belge de la voiture ancienne dont la grande majorité des organisateurs belges de Salons ne peuvent que rêver, même lorsqu'ils s'attèlent à la tâche depuis des lustres.

Cette seconde édition du Salon belge occupait une surface plus vaste que celle de Rétromobile à Paris. Et côté ambiance, on se serait cru dans une version (heureusement) plus petite de Essen. Les organisateurs avaient eux-mêmes mis sur pied deux expositions thématiques: les microcars et les "Legends of Spa-Francorchamps". Le Salon a été officiellement ouvert par Thierry Boutsen en personne, à ce jour dernier vainqueur belge d'un GP de F1. Il vend actuellement des avions à Monaco mais a très volontiers fait le déplacement à Bruxelles pour cette ouverture. Cette touche belge était très sympathique et, chers organisateurs, nous avons encore quelques thèmes belges à suggérer pour les prochaines éditions.



De vrais efforts ont été consentis pour donner aux Clubs belge une place dans l'évènement, dont celui d'offrir presque gratuitement des surfaces d'expositions ne fut pas le moindre. Citons aussi le prix aussi attribué au plus beau stand – remporté par le Club Rosengart – et un autre à la plus belle voiture de club, en l'occurrence la Fiat 2300 Viotti du stand Fiat Club. Le hasard a aussi voulu que la Best of Show ait été choisie sur un stand de club, à savoir celui du RVCCB, comme l'an dernier. La lauréate est l'unique Excelsior Albert I de Raoul Thybaut, star incontestable du stand de ce club, qui avait sonné le rappel de toutes les énergies imaginables: de la voiture à pédale à la voiture à vapeur, en passant par un gazogène fumant. Mais tous les clubs présents méritaient d'être salués pour leurs efforts: plusieurs voitures remarquables étaient exposées et de nombreux stand ont compensé les moyens limités par une grande créativité, pour tout de même proposer quelque chose de beau. Au total, nous avons relevé une vingtaine de clubs de marques, qui occupaient ensemble un tiers du Palais 4. Ne serait-ce pas formidable que l'année prochaine, les clubs occupent un Palais entier?

Leo Van Hoorick

ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL - BUĞATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH - AUSTRIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISQ RIVOLTA - HEALEY - CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

# INTERCLASSICS MAASTRICHT '17

12 / 13 / 14 / 15 JANVIER 2017

P A Y S - B A S

**COMMANDEZ EN LIGNE  
AVEC RÉDUCTION!**

[INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL](http://interclassicsmaastricht.nl)



THÈMES

**FERRARI**

*Facel Vega*

[interclassicsmaastricht.nl](http://interclassicsmaastricht.nl)



SPONSORS



Assicuro

CHUBB®



AMICALE



HOLLAND



# Sommaire

<b>3</b>	<b>Edito</b>
<b>6-11</b>	<b>Paris-Ostende 1899</b>
<b>13</b>	<b>Musée Belvue</b>
<b>14-22</b>	<b>Figures Marquantes – Van den Abbeele</b>
<b>23-25</b>	<b>Photos d'autrefois</b>
<b>26-29</b>	<b>Ferrari 188 Spyder</b>
<b>30-35</b>	<b>Comparaison économique cheval-auto</b>
<b>37-38</b>	<b>Livres</b>

## *Annonces*

<b>2</b>	<b><i>Bonhams</i></b>
<b>4</b>	<b><i>Interclassics</i></b>
<b>12</b>	<b><i>Boek: The Pen &amp; Ink Garage</i></b>
<b>36</b>	<b><i>Circuit des Ardennes</i></b>
<b>39</b>	<b><i>Mercedes</i></b>
<b>40</b>	<b><i>KBC</i></b>

## *Agenda*

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 12-14/01/2017*
- *Rétromobile Paris, 8-12/02/2017*
- *Antwerp Classic Salon 4-6/03/2017*
- *Techno Classica Essen 5-9/04/2017*
- *Spa Classic 19-21/05/2017*
- *Rétromoteur Ciney 3-5/06/2017*

### *Autoworld*

- *Jusqu'au 8 janvier: BMW 100 Years*
- *Février: VW Love Bugs Parade*
- *Saab 70 Years 13/01-5/02/17*
- *Circuit des Ardennes 1/04-1/05/17*

Pour plus de détails: [www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)



## Couverture

C'est en 1899 que fut organisée la seule et unique édition de la course Paris-Ostende, première compétition internationale à toucher le territoire belge. Nick Jonckheere nous en parle plus en détails dans ce numéro. A partir de 1900, l'hippodrome Wellington a accueilli divers événements automobiles connus sous le nom de "Meeting d'Ostende" puis, à partir de 1903, sous celui de "Semaine Automobile d'Ostende". Des records du monde ont même été établis durant ces événements, entre-autres par le célèbre Baron Pierre de Caters qui, en 1904, décroche un record de vitesse à 156 km/h, avec une Mercedes Simplex 90 CH. Ici, on le voit en 1902 au Meeting d'Ostende avec une Mercedes Simplex 40 CH (image Mercedes-Benz).



*Deux voitures Mors au départ à Saint-Germain, le 1<sup>er</sup> septembre 1899: Levegh (7) et Broc (11). Levegh était le pseudonyme d'Alfred Velghe, natif de Courtrai.*

*Aux origines de la passion d'Ostende pour l'automobile*

# Paris-Ostende, 1899

*Nos remerciements à  
Roland Pierloot,  
Malcolm Jeal,  
Heemkring De Plate.*

*Sources : La Saison d'Ostende,  
Le Carillon, l'Echo d'Ostende,  
The Autocar, The Motor-Car  
Journal, La Vie au Grand Air,  
Le Sport Universel Illustré.*

*La course Paris-Ostende a été créée par le journal sportif Le Vélo et était une suite logique aux courses comme Paris-Roubaix, Paris-Bordeaux-Paris, Paris-Dieppe, Paris-Trouville, etc. Bien que la course Paris-Amsterdam-Paris eût traversé notre pays en 1898, Paris-Ostende fut la première compétition internationale dont l'arrivée était en Belgique. Parmi les participants, on reconnaissait quelques noms illustres et cette course allait être le premier de très nombreux événements organisés dans la cité balnéaire. Nick Jonchheere s'est plongé dans la presse locale, nationale et internationale pour documenter ce récit.*

Il est généralement admis que la toute première course automobile fut organisée en France en 1894 : le Paris-Rouen, remporté par le Comte De Dion au volant de sa voiture à vapeur, à une vitesse moyenne de 18 km/h. En 1895, Emile Levassor gagna la course Paris-Bordeaux-Paris avec une voiture à essence, à la moyenne de 24 km/h. En 1898, la vitesse moyenne sur longue distance atteignait déjà 43 km/h, comme ce fut le cas lors de la course Paris-Amsterdam-Paris (1.400 km), remportée

par Charron.

En 1899, la saison des courses était bien remplie, avec au programme Nice-Castellane-Nice, Paris-Bordeaux, Paris-St-Malo, Paris-Trouville, Paris-Ostende, Paris-Boulogne et Bordeaux-Biarritz. Le Paris-Ostende était déjà une course plutôt longue, avec un parcours de 322 km. Les plus grands noms de l'époque étaient au départ.

La compétition comptait deux classes : Touristes et Racers. Les Touristes prirent

le départ le jeudi 31 août 1899 et firent étape à Saint-Pol. Les Racers s'élançèrent un jour plus tard, et bouclèrent la distance en une seule journée. Mais tous partirent du même endroit en bordure de Paris : Route des Loges à Saint-Germain.

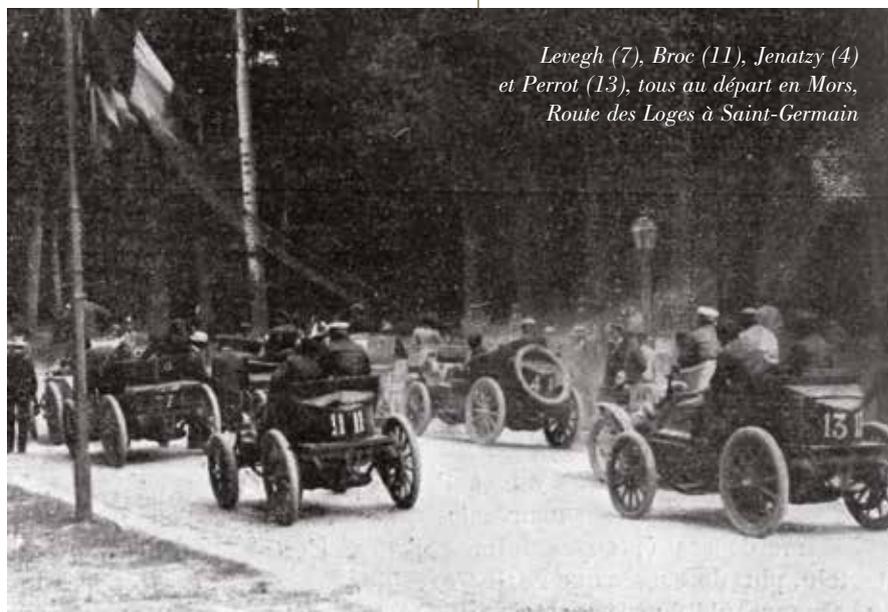
Quelques Britanniques bien connus étaient au départ de la classe Touristes : un certain Charles S. Rolls (oui, la moitié de...) au volant d'une Panhard & Levassor, et John Scott Montagu (grand-père de l'actuel Lord Montagu du National Motor Museum de Beaulieu) au volant d'une Daimler anglaise, aujourd'hui exposée au fameux musée. Dans la même catégorie, il y avait encore Châles avec une Delahaye Omnibus, Maréchal et Charbonnier pilotant tous deux des Brouhot, Bouquet et Garcin au volant de B.G.S. électriques, et enfin Creux, à bord d'une Peugeot. Dans la sous-catégorie Voiturettes, étaient inscrits Louis et Marcel Renault, dont les Type A respectives participaient à la seconde course de leur histoire.

Y avait-il des Belges parmi les concurrents ? Dans le journal L'Echo d'Ostende du 31 août 1899, on écrit que "seulement" deux Belges sont inscrits : Kühling et Joostens, tous deux à bord de voitures à trois roues. Mais aucun des deux ne se présenta au départ. Le journal avait donc oublié de mentionner notre héros national Camille Jenatzy, mais aussi Levegh, pseudonyme d'Alfred Velghe qui, comme tant d'autres pilotes d'alors, avait commencé sa carrière comme coureur cycliste. Ce dernier était l'oncle de Pierre Levegh, victime d'un accident aux 24 Heures du Mans de 1955. Quant à Jenatzy, il avait été le premier, quelques mois plus tôt, à passer la barre des 100 km/h avec sa célèbre voiture électrique, la "Jamais Contente".

La route de la course partait donc de Saint-Germain et passait par Achères, Conflans, Saint-Ouen l'Aumône, Pontoise, Méru, Bois-de-Molle, Beauvais, Flers, Amiens, Doullens puis St-Pol où la Classe Touristes s'arrêtait pour la nuit. De là, ils repartaient vers Floringhem, Saint-Omer, Bergues, Dunkerque, Ghyvelde (douane française), Adinkerke (douane belge), Furne, Nieupoort, et enfin Ostende. Les routes

étaient décrites comme "excellentes", à l'exception de celles du territoire belge...

Le vendredi 1<sup>er</sup> septembre, les Racers se réunirent à Saint-Germain pour le départ. Un ciel très couvert et un vent fort n'an-



*Levegh (7), Broc (11), Jenatzy (4) et Perrot (13), tous au départ en Mors, Route des Loges à Saint-Germain*



*Rolls effectuant un réglage de dernière minute à son embrayage. Cette Panhard & Levassor est aujourd'hui exposée à Norwich, en Angleterre.*

nonçaient rien de bon. A 9:15, les neuf premières voitures s'élançèrent dans un départ groupé : Lemaitre (Peugeot 16¾ CV); Girardot (Panhard-Levassor 12 CV, 3308 cc); Charron (Panhard-Levassor 16 CV, 4398 cc); Jenatzy (Mors 16 CV); 'Flash' (Vallée 16 CV); Levegh (Mors 16 CV); Edmond Georges (Peugeot); Broc (Mors 16 CV) et Anthony Perrot (Mors 16 CV).

Deux minutes plus tard, ce fut au tour des trois-roues de s'élancer dans un nuage de poussière : Teste, Bardin, Gleizes, Gasté, Bistouriste, Merville, Bertin, Ostende,

*Charbonnier (158) et sa Brouhot en classe Touristes, le 31 août 1899. Les Touristes prenaient le départ un jour plus tôt et faisaient étapes à Saint-Pol.*



*"The Autocar" décrit cette voiture comme la nouvelle De Dion Bouton, mais est en fait le tout premier modèle Renault, la Type A, qui utilisait en effet un moteur De Dion Bouton. Les frères Louis et Marcel Renault participèrent au Paris-Ostende dans ce modèle et remportèrent la victoire dans leur catégorie, les Touristes Voiturettes.*



de Méaulne, Béconnais, G. Rivierre, Baras, Albert, V. Oury, Renaux, Caillois, Rouquette, Maxime, S. Accou, A. Accou, Corre, P. Rivierre, Aubin en Deckert.

Dans le journal britannique "The Autocar", on put lire ceci : "La vitesse atteinte par les automobiles était absolument phénoménale, et les participants

*Le spectaculaire départ en masse des Racers à trois roues, sur la Route des Loges de Saint-Germain.*



ne faisaient aucun cas des signaux aux passages à niveau et autres points dangereux. Ils livraient bataille sans la moindre considération pour leur propre sécurité." Il faut bien sûr se rappeler qu'en cette fin de 19ème siècle, les voitures étaient encore assez hautes, reposaient sur un empattement dangereusement court, disposaient de freins rudimentaires et étaient, tout bien pesé, totalement inadaptées à ces vitesses.

Levegh entra dans Saint-Ouen l'Aumône en tête de la course, suivi de près par Charron, lui-même talonné par Georges et Broc. A hauteur de Beauvais, Levegh avait accru son avance, et Teste et Barras étaient à sa poursuite au volant de leurs trois-roues. Venaient ensuite Girardot, Jenatzy, Lemaître, Charron, "Flash", Broc et Perrot, séparés par quelques trois-roues de plus.

Lorsque Levegh arriva à Amiens, il pouvait revendiquer une moyenne de 64 km/h. Teste n'était qu'à une minute derrière lui, Girardot, Baras et Lemaître à six minutes. A partir de Beauvais, la course se disputa sous une pluie battante mais heureusement, le temps redevint plus sec par la suite. Les plus handicapées par les glissades sur les pavés mouillés des villes étaient les trois-roues. Teste fut le premier à atteindre Dunkerque mais suite à un petit incident, Baras fut en mesure de le rejoindre.

Entretemps, les Touristes avaient repris le départ à Saint-Pol à 11:30, et le peloton se composait encore de 9 trois-roues, de 6 voitures et de 9 voiturettes. La



*La belle Peugeot de Lemaître, et sa passagère.*



*La Vallée de "Flash" (nom d'emprunt d'Edward Lewhess) était une vraie voiture de course à carrosserie aérodynamique. Mais la transmission était encore par courroie, et les résultats furent décevants.*

Peugeot de Creux prit s'emblée la tête, suivie à distance par Rolls et Montagu. Après une longue attente, Montagu prit l'avantage sur Rolls mais fut victime d'une crevaison quelques instants plus tard. Il fallut douze minutes et demie pour réparer, c'en était donc fini du duel britannique. Les crevaisons touchèrent d'ailleurs de très nombreux concurrents. La "technologie" des pneumatiques en était en effet à ses balbutiements.

Les concurrents entrèrent en Belgique en longeant le canal Dunkerque-Nieuport. A la frontière, entre Guyvelde et Adinkerke, la course fut neutralisée durant une demi-heure pour donner le temps aux douanes de faire leur travail. Ensuite, la route reprit le long du canal en direction de Veurne, Nieuport, puis dans Snaaskerke où on tournait à gauche sur la Chaussée

de Turnhout vers le centre d'Ostende.

L'arrivée dans Ostende avait été organisée par les autorités communales et heureusement, l'arrivée prévue sur le marché fut déplacée sur l'hippodrome Wellington, où le public se rendit en masse. Pour la plupart, ce fut probablement la première occasion de voir une automobile puisqu'au 31 décembre 1900, seules 22 voitures étaient enregistrées dans toute la Flandre Occidentale.

A 15 heures précises, le premier concurrent à poser les roues sur la piste de l'hippodrome fut Ollier, un Touriste en trois-roues, suivi cinq minutes plus tard par Jeanbert, également au volant d'une trois-roues. A 15:16 arriva Rolls, 11 minutes avant Montaigu, puis divers autres concurrents de la catégorie Touristes.



*Paul Baras fut le vainqueur de la course. Au volant de sa Perfecta trois roues, il parcourut la distance en 6 heures et 8 minutes, à une moyenne de 52 km/h.*

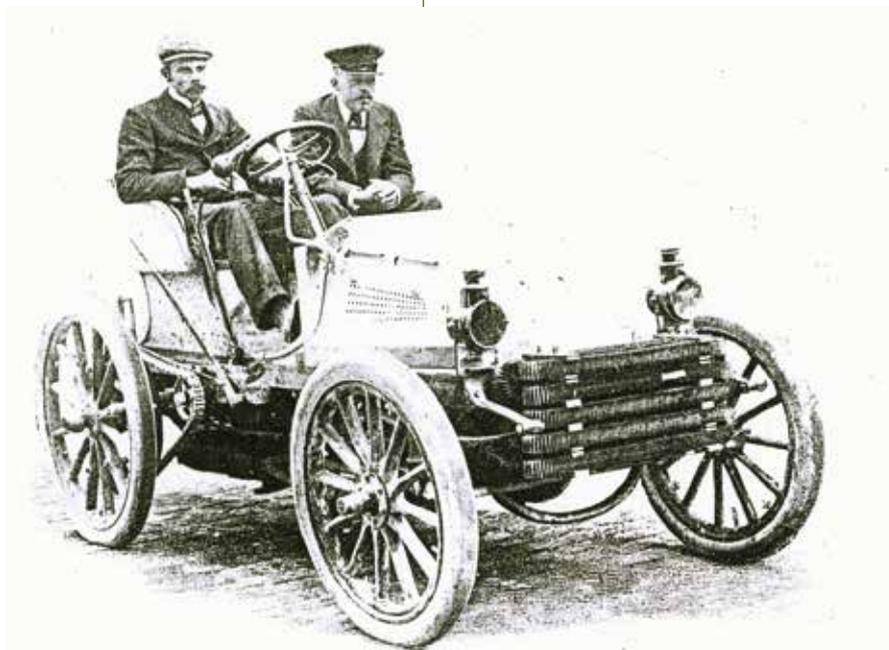


*Girardot et sa Panhard & Levasor 12CV (2) au départ. Les spectateurs tiennent en main le journal Le Velo, organisateur de l'évènement.*

Le premier Racer pénétra sur le champ de course à 15:53. Il s'agissait de Baras et de sa trois-roues Perfecta, bouclant la course en 6 heures et 8 minutes, à une moyenne de 52 km/h. Trois minutes plus tard, l'excitation fut à son comble lorsque Levagh et Girardot arrivèrent sur la piste en même temps, et lutèrent jusqu'au bout pour remporter la catégorie Racers. Mais il fut impossible de les départager et ils terminèrent donc exæquo. Lemaître arriva à 16:17 en compagnie de sa courageuse passagère, suivi sept minutes plus tard par Charron puis Jenatzy. Oury arriva à 17:15 au volant de sa trois-roues qui, peut-on lire dans un récit "a perdu une roue, un vrai miracle". Dans un autre journal, un article plus réaliste fait état d'une roue "gravement endommagée". "Flash" rejoignit l'arrivée à 17.32... ne faisant guère honneur à son surnom.

Louis Renault l'emporta dans la catégorie Voiturettes, avec un temps de 9 heures 31 minutes et une moyenne de 33 km/h. Marcel termina troisième.

Parmi les quelques 90 inscrits, 63 (30 Touristes et 33 Racers) se présentèrent au départ et seulement 19 concurrents parvinrent à rejoindre l'arrivée.



*Dans la catégorie Automobiles, les vainqueurs exæquo furent Levegh et Girardot. Ici, Levegh et sa Mors.*



*La BGS à la douane belge d'Adinkerke.*

La presse parla de cette course comme d'un "succès total", grâce notamment à une météo clémente et un public nombreux. Le participant Riguelle, un propriétaire d'hôtel parisien, déclara à son arrivée au Wellington "Quelle foule impressionnante! Et toutes ces jolies toilettes portées par des dames charmantes..."

Il n'y eut plus de Paris-Ostende après 1899, mais la course éveilla à Ostende un énorme enthousiasme pour l'automobile. Si bien qu'en 1900 et 1901, l'hippodrome fut temporairement rebaptisé autodrome (et même "automobilo-drome"), et diverses classes d'automobiles se livrèrent bataille sur la piste. A partir de 1903, on organisa "La Semaine Automobile d'Ostende", qui devint rapidement un important événement international, où divers Records du Monde de vitesse furent établis. Mais ça, c'est une autre histoire.

Deux voitures ayant participé en 1899 au Paris-Ostende sont encore de ce monde. Bien qu'on ne dispose que de très peu d'images d'époque de la Panhard & Levassor de Rolls, il est très vraisemblable que cette même voiture soit aujourd'hui au Rural Life Museum de Gressenhall, à côté de Norwich. Il n'y a par contre aucun doute concernant la Daimler de Montagu qui est, comme nous le disions plus haut, au National Motor Museum de Beaulieu. Cette voi-



*La Peugeot de Lemaitre sur la digue d'Ostende, à côté du Kursaal.*

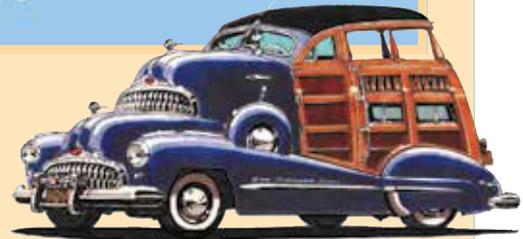
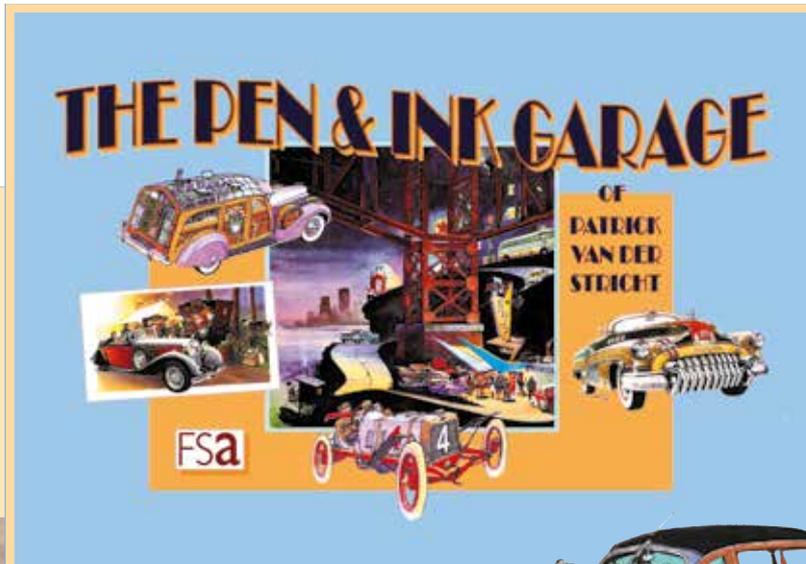
ture est brièvement revenue à Ostende en 1999, conduite par le fils de Lord Montagu, son pilote originel décédé en 2015. Et il fallut attendre 2016 pour que soit organisée une course hommage entre Paris et Ostende. Cette année-là, le De Dion Bouton UK Club emmena une dizaine de voitures historiques sur des routes suivant autant que possible le parcours de 1899. Quatre de ces voitures étaient des trois-roues similaires à la machine gagnante de Baras. Et à la fin, les concurrents purent même accomplir un tour d'honneur sur la piste du Wellington.

*En 1999, Lord Montagu revint sur l'hippodrome Wellington avec la même Daimler que son père avait pilotée de Paris à Ostende 100 ans plus tôt.*

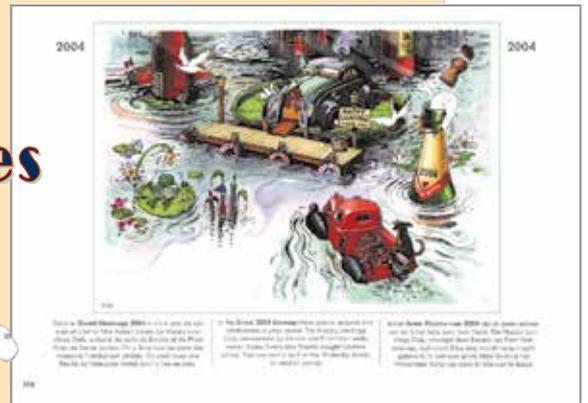
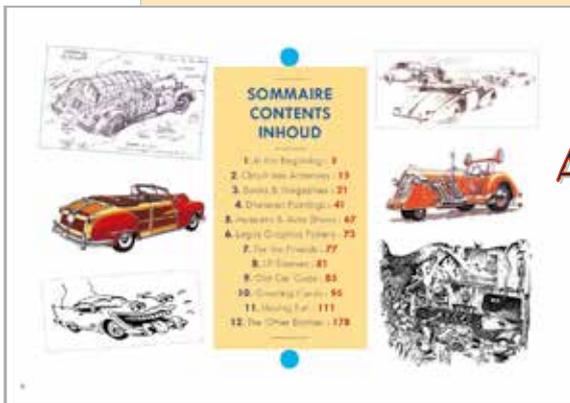


*En 2016, le De Dion Bouton Club UK organisa une nouvelle édition du Paris-Ostende. Quatre trois-roues de l'époque étaient au départ. (copyright Oldtimerdreamcar.com)*





## A Book of Art & Fun with Automobiles



L'auteur, Patrick Van der Stricht, est architecte, illustrateur et Belge. Il dessine depuis son plus jeune âge et n'a jamais arrêté. Ce livre rassemble ses meilleurs dessins d'automobiles, les plus réalistes comme les plus romantiques et les plus loufoques. Son amour du dessin et des automobiles est soutenu par une connaissance approfondie de l'histoire et de la technique, et pimenté par une imagination débordante et un humour réjouissant. La plupart des dessins sont accompagnés d'un court texte explicatif ou narratif. Ce livre s'adresse autant aux amis de l'automobile qu'à ses détracteurs, et espère éveiller quelques sourires même chez ces derniers.

Format 21 x 30 cm - Couverture cartonnée - 180 pages  
Toutes en couleurs - Plus de 450 illustrations  
Texte en français, néerlandais et anglais  
Prix 29,00 EUR + frais d'envoi 15,00 EUR (en Belgique)  
**Editeur : FSA c/o Fondation Roi Baudouin, Bruxelles**  
Pour commander : [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be) (chercher : fsa)  
"The Pen & Ink Garage" - ISBN 978-9-49234-708-4



# Musée BELvue

*Une belle restauration pour  
une belle Histoire de la Belgique*

## Musée BELvue

Place des Palais 7  
1000 Bruxelles  
www.belvue.be  
T: +32 (0)2 500 45 54  
Ouvert de 09:30 à 17:00  
du mardi au vendredi



*La FN 4 cylindres 1905 :  
330 cc/ 60 km/h.*

Le Musée BELvue, créé et géré par la Fondation Roi Baudouin, a inauguré à la veille du 21 juillet dernier une nouvelle section dédiée à l'histoire du pays.

Elle est consacrée à la mise en valeur et à l'explication des facteurs techniques, industriels et sociaux qui ont caractérisé « le génie belge ».

L'industrie mécanique de la mobilité

(train, vélo, moto, automobile) en a été un aspect majeur.

Pour évoquer celle-ci, et sachant qu'on ne pouvait mettre in situ locomotive ou auto, la décision fut prise de symboliser notre génie mécanique et industriel par une moto FN 4 cylindres de 1905.

Engin extraordinairement novateur, ce modèle FN était qualifié à l'époque de « le confort d'une auto sur une moto »...

Encore fallait-il en trouver une ...

La collaboration de la Collection Mahy (à qui appartient la moto), de Autoworld (qui l'exposait) et de la FSA\* (qui a organisé et financé la restauration\*\*) permet de présenter au public ce magnifique exemple.



*Cette FN, ce sont 144 pièces  
à réviser*

\* FSA = Fond Belge pour le Patrimoine Auto-Moto/  
Fondation Roi Baudouin

\*\* Artisan restaurateur : R.Baudaux



*L'initiative de développer le prototype Coupé Diplomat, ou CD, venait directement d'Opel. Ce fut l'une des grandes attractions de l'IAA de 1969.*

Dans le numéro précédent d'*Historicar*, vous avez déjà appris comment Antoine Van den Abbeele rêvait d'une Lamborghini Espada, mais a finalement acheté une Iso Rivolta en 1971 et est devenu importateur de la marque immédiatement après. En 1973, la crise pétrolière et la gestion défaillante d'Ivo Pera eut raison d'Iso Rivolta. Antoine fut donc contraint de chercher d'autres partenaires.

*Par Paul E. Frère*

*Figures marquantes - Deuxième partie*

# Antoine Van den Abbeele

Cette première expérience en tant qu'importateur avait laissé des traces. La collaboration avec les Italiens avait ouvert de nouveaux horizons à Antoine et comparé à la routine tranquille de la vente d'Opel, le fait de travailler avec une clientèle friande de produits exclusifs et émotionnels était une tout autre affaire. Cette époque est par ailleurs riche en anecdotes qui, aujourd'hui encore, parlent à l'imaginaire. Par exemple, Antoine vendit un jour une Iso Grifo 7 litres à Albert De Meester, un important entrepreneur de travaux publics qui fut plus tard président du club de football AA Gand. La vente de la Grifo s'accompagnait de la reprise d'une Maserati Ghibli Spider vert clair, à hard top gris argent. Dirk Van den Abbeele se souvient encore que lorsqu'il était étudiant, il passait plus de temps derrière le volant de la Ghibli que

devant ses bouquins. Soit dit en passant, il y avait au garage, en plus de la Ghibli, une Lamborghini Islero qui avait elle aussi été reprise lors de la vente d'une Iso Rivolta Lele. Le propriétaire de l'Islero visitait régulièrement des chantiers de construction et comme le carter de la voiture était très proche du sol, il ne cessait de taper par terre. Raison pour laquelle elle avait été changée pour une Lele, dont la plus grande garde au sol convenait mieux à l'activité de son conducteur.

Comme à leur habitude, Antoine et son épouse prirent un vol pour Milan pour prendre livraison de la Grifo grise, à la nouvelle usine Iso de Varedo. Ils profitèrent de l'occasion pour s'offrir quelques jours de repos et pousser jusqu'à Rome. Arrivés dans la capitale italienne, ils ne trouvèrent que des hôtels complets.

Seule la Suite Royale du Hilton était encore libre mais pour l'occuper, il fallait déboursé quelques 30.000 FB. N'ayant aucune autre solution, le couple décida de profiter d'une soirée pleine de style. Le lendemain, Rome fut le théâtre d'une grève sauvage. En dépit de la facture hôtelière très salée, ils n'eurent donc pas droit à un petit déjeuner et n'eurent mieux à faire que de repartir au plus vite. A la réception, Antoine demanda les clés de sa Grifo, mais celles-ci étaient introuvables. Pire encore: la voiture n'était pas au garage. La panique fut alors totale, jusqu'à ce qu'il s'avère qu'un employé de l'hôtel s'était offert une petite virée nocturne avec l'Iso Grifo. Et un clignotant abîmé témoignait de la bonne soirée qu'avait passée l'homme.

### ■ Erich Bitter

Après qu'Iso Rivolta eut définitivement déposé le bilan en 1974, Antoine Van den Abbeele se mit à la recherche d'une alternative. Et c'est à nouveau au Salon de Genève qu'il la trouva. Il y tomba en effet sur la Bitter CD, une création de Erich Bitter. Elle avait tout du cadeau du ciel et réunissait tous les ingrédients similaires à ceux d'Iso Rivolta. Une superbe ligne italienne, combiné à un V8 GM à la fiabilité éprouvée. En Allemagne, Erich Bitter était loin d'être un inconnu. Il avait fait parler de lui onze ans durant en tant que pilote de, successivement, NSU, Alfa Romeo Zagato et Porsche Carrera 6. Mais ce sont surtout de ses exploits au volant de la berline Opel Rekord C noire, surnommée "Schwartzte Witwe" (veuve noire) dont se souviennent les plus anciens d'entre nous. En 1969, Erich Bitter était resté bouche bée lorsqu'au Salon de Francfort, il avait découvert le concept Opel CD (Coupé Diplomat). Cette année-là, l'Opel et la Mercedes C111 avaient été les stars incontestées du Salon. Mais Bitter ne savait pas encore que ce Concept Car allait changer le cours de sa vie. Car bientôt, il allait devenir l'entrepreneur qui conclut un accord avec Frank Reisner, un homme de souches hongroises qui avait fondé la marque Intermeccanica. Erich Bitter devint en effet l'importateur allemand de la marque et, mieux encore, avait droit de citer sur le développement du dernier modèle de la marque, l'Indra, une voiture de sport

présentée en 1971 utilisant une base technique Opel, notamment les moteurs 6 et 8 cylindres des Opel Admiral et Diplomat. Le style avait été confié à Franco Scaglione, connu entre-autres pour son dessin de l'Alfa Romeo 33. Au final, l'Indra ne fut guère un succès commercial, car la qualité de la carrosserie construite en Italie laissait sérieusement à désirer. Erich Bitter courtisa alors le carrossier allemand Bauer, dans l'espoir qu'il accepte de reprendre l'assemblage. Mais rien n'y fit. Après quelques mois, la qualité de fabrication ne montrant aucun signe de progrès, Erich Bitter décida de

*La Bitter CD était une digne remplaçante des Iso Rivolta. Cette voiture de sport fit sa première apparition à Bruxelles lors du Salon de 1976.*



ne plus se consacrer à cette aventure. Et c'est à la même période qu'il rencontra David R. Holls, nouveau Chief Designer d'Opel, succédant à Chuck Jordan. Opel avait alors continué le développement du concept CD, avec l'idée de passer à la production. Après quelques maquettes développées par le département design et deux prototypes roulants finalisés en collaboration avec la maison de design italienne Frua, le projet fut abandonné sur ordre de Detroit. Et c'est alors que les contacts entre David Holls et Erich Bitter aboutirent à la création d'une nouvelle entreprise: Bitter Automobil GmbH & Co KG. Avec le soutien d'Opel, ce ne fut pas l'Opel CD mais bien la Bitter CD qui fut préparée à entrer en production. Les développeurs de la voiture firent en sorte qu'elle puisse utiliser autant de pièces Opel que possible, de façon à



*Bien que l'Opel Senator ait remplacé la Diplomat bien avant cela, la Bitter CD resta en production jusqu'en 1980. Ici, le stand du Salon de Bruxelles en 1978.*

réduire les coûts de production. Mais ce ne fut pas toujours possible, et c'est pourquoi les tout premiers modèles étaient équipés de feux arrière d'Alfa Montréal. Lorsque ceux-ci ne furent plus disponibles, on adopta ceux de la Fiat 124 AC Coupé, aussi utilisés par Iso Rivolta et Lamborghini. La base de la Bitter CD était la plateforme de l'Opel Diplomat, raccourcie de 164 mm. Des adaptations similaires furent aussi appliquées aux cardans et à un certain nombre de liaisons. Moteur, boîte, direction et suspensions restèrent par contre inchangés. Là où la Maserati Ghibli par exemple utilisait un pont arrière rigide et des ressorts à lames, la Bitter CD adoptait un

times de cette conjecture, on peut citer la Citroën SM, Maserati qui fut sauvée de la faillite par De Tomaso et Lamborghini, qui traversa la période la plus pénible de sa jeune histoire.

Mais revenons-en à Antoine Van den Abbeele et à ses premières discussions avec Erich Bitter. Celles-ci se présentaient assez bien et dans un compte-rendu daté du 25 mars 1975, l'Allemand attribue au Garage Van den Abbeele l'importation exclusive. Initialement, Erich Bitter avait décidé d'une période d'essai de 6 mois mais après négociations, la période fut étendue à une année complète, avec une option portant sur 1976. Et finalement, c'est pendant près de 20 ans qu'Antoine allait représenter Bitter, jusqu'à ce que la production fût définitivement arrêtée. La signature de l'accord était conditionnée à l'obligation d'acheter un premier modèle et celui-ci, portant le numéro de châssis 525 0136 put déjà être livré à Stuttgart le 16 avril. Ce délai de livraison très réduit laissait supposer qu'il s'agissait d'une voiture provenant du stock de 1974. En parcourant les échanges de courriers de l'époque, on découvre que les premiers essais en Belgique étaient prévus pour la fin avril. La première voiture vendue, portant le numéro de châssis 535 0152, était elle aussi vraisemblablement une voiture de 1974. Nonobstant le climat économique alors morose, Antoine exposa deux Bitter CD au Salon de l'Auto en janvier 1976. Cette année-là, il parvint à vendre 5 voitures. Ensuite, les choses devinrent plus difficiles. Selon les documents d'archive, le Garage Van den Abbeele parvint à écouler en tout une dizaine de Bitter CD. La production totale ne compta que 395 exemplaires à peine, et fut stoppée en 1980.

Dirk, fils d'Antoine, ne participait alors que sporadiquement aux activités de l'entreprise. "Mais je suis tout de même allé prendre livraison de deux Biter en décembre. Moi et mon père avions pris l'avion pour Stuttgart. C'était en plein hiver. Au retour, j'ai pris le volant d'un exemplaire rouge et mon père conduisait une voiture à la finition beige. Il neigeait mais cela n'était pas suffisant pour que mon père accepte que sa moyenne baisse. Non, il ne roulait pas à 40 à l'heure mais plutôt à 70, voire 80 km/h.

*Quand la Bitter CD ne fut plus produite, Antoine chercha une alternative temporaire. En tant que distributeur Maserati, il livra plusieurs Khamsin.*



pont arrière De Dion et des ressorts hélicoïdaux. Pour la production, un accord avait été conclu avec Bauer. L'entreprise venait d'achever la construction d'une série limitée de BMW 2002 Cabrio, et la Bitter CD ne pouvait donc pas mieux tomber. Les termes de l'accord unissant Opel, Erich Bitter et Karl Bauer fut rédigé sur une seule page. Il stipulait que 1000 voitures de sport devraient être assemblées sur une période de 5 ans. Les six premières voitures furent construites en 1973. L'année d'après, la production pu presque atteindre une vitesse de croisière de 99 exemplaires. Et cette année allait être la plus faste de toutes. En effet, la production annuelle escomptée de 200 exemplaires ne put jamais être atteinte. Car le projet allait être rattrapé à l'automne 1973 par la crise pétrolière et la chute, l'année suivante, de la demande pour les voitures de luxe. Parmi les vic-

Moi, encore tout jeune, je n'avais pas encore assez d'expérience au volant et surtout, je ne connaissais pas la route. A un moment, durant une tentative téméraire pour suivre mon père, j'ai remis les gaz avec un peu trop d'enthousiasme, ce qui a eu pour effet que la boîte auto rétrograde et que la Bitter parte immédiatement en glissade. Heureusement, j'ai eu les bons réflexes en lâchant les gaz et en contre-braquant. La voiture est partie tout droit en direction du rail de sécurité et après une correction de direction dicté par la panique, elle est repartie... vers le rail de l'autre côté de la route. J'ai fait comme ça quatre ou cinq aller-retour avant de reprendre vraiment le contrôle de la voiture. J'ai rarement été aussi en colère contre mon père. Mais finalement, les deux voitures sont arrivées au Salon sans le moindre dégât."

L'ex-mécanicien Gust Van de Vreken n'a pas grand-chose à dire à propos de la qualité de la Bitter CD. "Elle était irréprochable. C'était vraiment une Opel Diplomat avec une autre carrosserie, mais la qualité était la même. Il ne manquait jamais rien et c'était vraiment très différent des Iso. Je n'ai par exemple jamais eu à changer un moteur d'essuie-glace sur une Bitter et il n'y avait jamais la moindre trace de rouille. En résumé, j'avais beaucoup moins de travail avec les Bitter CD qu'avec les Iso".

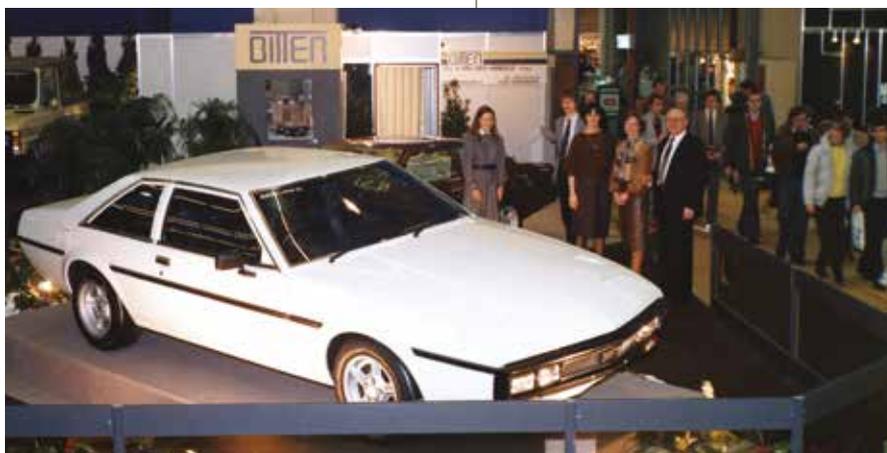
En 1974, Opel avait déjà décidé que la production de la Diplomat V8 serait arrêtée en 1977. On arrêta donc de fabriquer sa plateforme et ça sentait aussi évidemment la fin pour la Bitter CD. Mais il resta tout de même assez d'éléments pour que celle-ci vive encore jusqu'en 1979. Par contre, depuis la crise pétrolière de 1973, un moteur 8 cylindres de 5,4 litres était plutôt mal accepté. Les nouveaux modèles haut de gamme d'Opel, la Senator et la Monza, reçurent donc des moteurs 6 cylindres. Il s'agissait d'une évolution du bloc de la Commodore GS/E, dont la cylindrée avait été portée à 3 litres. Opel dévoila les prototypes des deux modèles au Salon de Francfort de 1977. Quelques mois plus tard, en mars 1978 exactement, les versions définitives furent présentées à Genève. Et Erich Bitter comprit immédiatement que ces voitures allaient servir de base à sa nouvelle sportive. Mais celle-ci n'allait être

livrable qu'à partir de 1982.

### ■ Concessionnaire Maserati

Pour occuper cette période d'attente, Antoine Van den Abbeele approcha François Staumont. Antoine connaissait depuis longtemps celui qui était alors importateur Maserati, et les deux hommes partageaient d'ailleurs une passion. Un jour, François s'était rendu à Dendermonde avec une Maserati Quattroporte de première série pour une démonstration. La trace la plus ancienne

*Avec la Quattroporte III, Antoine proposait une superbe alternative aux Mercedes S et Jaguar XJ.*



que nous ayons trouvée de ce Liégeois est un garage situé au 49 de l'Avenue Monte-Carlo, à Namur, où la distribution de la marque britannique Lotus avait démarré en 1960. Plus tard, il ouvrit un garage au 29-31-33 de l'Avenue de la Deuxième Armée Britannique, à Bruxelles, où on distribuait au départ Lotus et Renault. Sa passion pour les voitures de sport l'amena à devenir importateur Maserati en 1964. A l'origine, la marque de Modène était importée chez nous par "Les Grands Garages d'Ixelles S.A.". On trouve trace de ce garage en

*Erich Bitter réussit enfin à présenter une remplaçante à sa CD. La SC fut pour la première fois au Salon de Bruxelles en 1982. Toute la famille était présente pour la présentation.*

1955, alors qu'il était installé au 70-80 de la Chaussée de Vleurgat, à Ixelles. Selon les chiffres de feu la Comaubel, la première Maserati fut importée chez nous en 1955. Une seconde arriva l'année suivante puis en 1957, rien. Ensuite, une ou deux voitures furent importées chaque année. Bien que Maserati eût lancé la production de la 3500 GT en 1959, elle ne suscita au départ guère d'intérêt en Belgique. En 1960, Joseph Beherman reprit l'importation à son compte mais les ventes ne décollèrent toujours pas. En 1963 enfin, l'importation tomba aux mains de François Staumont, qui décida immédiatement de se présenter au Salon de Bruxelles avec pas moins de 5 voitures différentes. Les visiteurs découvrirent alors des voitures carrossées par Vignale, Touring, Frua et Allemano. Et dès sa première année d'importation, Staumont parvint à vendre 10 Maserati. Il resta un importateur loyal jusqu'en

et c'est pour ce département qu'ils avaient fait appel à Claude Dubois. Avec Rolls-Royce, Bentley et De Tomaso, ils disposaient en effet d'un très joli portefeuille de marques. Il fut alors demandé à Dubois de se rendre à Modène pour convaincre Maserati de rejoindre IMC. Mais il lui fallut près de deux ans pour venir à bout des réticences d'Alejandro De Tomaso, sauveur historique qui avait évité la faillite de Maserati en 1977. Dubois ne s'intéressait pas personnellement à Maserati. Et lorsqu'Alejandro se décida enfin à céder aux appels, on décida chez IMC de tirer le rideau sur le département premium. Claude Dubois se retrouva donc avec sur les bras De Tomaso, marque chère à son cœur, et Maserati, dont il aurait préféré se débarrasser. Finalement, il trouva en son ami Willy Mannès la personne idéale pour offrir un nouveau départ à Maserati en Belgique et au Luxembourg. Le deal fut scellé en 1985.

Pour Antoine Van den Abbeele, les années Maserati ne furent pas les plus florissantes. Seuls quelques exemplaires trouvèrent preneur, là encore en raison de la crise pétrolière de 1973 dont les effets se faisaient encore sentir. Et comme si cela ne suffisait pas, une nouvelle crise pétrolière survint en 1979, suivie d'une crise économique qui allait connaître son apogée en 1982. C'est seulement après cela qu'on constata une timide reprise. On parvint tout de même encore à vendre quelques Khamsin. L'actuel dirigeant Dirk Van den Abbeele se souvient: "François Staumont était un homme bien. Pas un vendeur exceptionnel mais quelqu'un qui aimait vraiment Maserati et surtout, un authentique gentleman."

La Khamsin partageait énormément d'éléments avec le vaisseau amiral de Citroën, la SM. Les deux voitures avaient d'ailleurs été développées parallèlement à une époque où le constructeur français tenait les rênes à Modène. Elles partageaient principalement les éléments hydrauliques des freins et l'assistance de direction. Malheureusement, ces deux composants s'avèrent être les talons d'Achille de la Khamsin.

Dirk Van den Abbeele: "Ma mère parlait toujours de notre "Misèrati" plutôt que de notre Maserati. Mon père se préoccupait au contraire très peu des défauts.



*L'une des premières SC Coupé dans le Showroom de Dendermonde. Hélas, la qualité des premières séries n'étaient vraiment pas à la hauteur de celle des Bitter CD.*

1981, quand le patron de Maserati de l'époque, Alejandro De Tomaso, présenta la Bi-Turbo. Le nouveau Boss avait de grandes ambitions pour la marque et voulait faire de la Bi-Turbo une concurrente de la BMW Série 3. Il rêvait donc évidemment d'atteindre les mêmes chiffres de production et dans ce contexte, un François Staumont moyennement commercial ne cadrait pas. C'est alors qu'un rival inattendu se présenta. Claude Dubois, ancien coureur automobile et importateur légendaire de De Tomaso pour la Belgique, avait trouvé un poste chez International Motor Company, ou IMC, l'entreprise dirigée à l'époque par Joska Bourgeois et son associé Jacques Mounier. Ceux-ci avaient décidé de créer un département premium au sein d'IMC,

Lui, il était amoureux du superbe design de Marcello Gandini. Il adorait surtout les lignes fortes des ailes avant, et il pouvait être très lyrique quand il en parlait." C'est aussi avec une Maserati que la famille Van den Abbeele participa un jour à un Concours d'Élégance. Cette fois pas à Knokke, mais bien à Bruxelles. Et c'est quelque part au début des années 80 que Dirk, au volant d'une Khamsin, se vit remettre le premier prix sur la Grand Place. La magnifique GT était flanquée d'un mannequin habillé pour la circonstance, qui ajoutait encore un peu plus d'éclat au show. D'autres anecdotes amusantes sont associées à cette période Maserati. Comme cette fois où en 1992, une Quattroporte bordeaux de troisième série fut amenée au garage. Au volant, il y avait Paul Van Malderen, alors bourgmestre de Buggenhout. Il était aussi le patron de la célèbre société Ontex, spécialisée dans les articles d'hygiène comme les couches culottes, les bandes périodiques et ce genre de choses. Un client du Koweït lui avait acheté tout un chargement de protège-slips mais ne pouvait pas payer. Van Malderen avait alors tenté de limiter les dégâts et avait trouvé satisfaisant de recevoir en guise de paiement la Maserati que l'homme d'affaires koweïtien gardait dans sa somptueuse demeure de Genève. La prestigieuse voiture affichant à peine 25.000 km au compteur fut prise en charge par le garage Van de Abbeele et reçut tous les documents nécessaires.

## ■ DeLorean

Dirk Van den Abbeele: "En 1980, trois amis et moi avons organisé un voyage aux USA. Avant le départ, mon père m'a pris à part. Il avait entendu dire qu'un ancien vice-président de General Motors s'appêtait à lancer sa propre voiture de sport et me demandait si je pouvais me rendre sur place pour tâter le terrain. Les bureaux de cette nouvelle marque étaient installés à New York, sur Park Avenue. Quelques semaines plus tard, c'était au mois d'août, je me suis présenté en short de tennis à la fameuse adresse. J'ai été très bien accueilli et quelques instants plus tard, je me suis retrouvé dans une énorme salle de réunion avec John De Lorean himself". L'homme était né et avait grandi à Detroit et pouvait se vanter d'avoir eu une carrière

exceptionnelle dans l'automobile. Il avait commencé par décrocher un master au Chrysler Institute of Engeneering et avait débuté son parcours à la Packard Motor Company, où il fut nommé chef du département Recherche et Développement après seulement quatre ans. En 1956, General Motors lui fit une proposition en or. Il entra alors chez Pontiac en tant qu'assistant du Chef du Design, Pete Estes. En 1967, il fut promu Chef Ingénieur. La Pontiac GTO, qui est généralement admise comme la première "Muscle Car", était un des projets dont il était responsable, tout comme la Pontiac Firebird. Quelques années plus tard, c'est lui qui remit Chevrolet sur les rails, à une période où la marque avait de sérieux problèmes. Il gravit ainsi peu à peu les échelons de la hiérarchie de General Motors, jusqu'à devenir vice-président de la "Car & Truck Production

*Une fois les problèmes de qualité réglés, Dirk Van den Abbeele se présenta à nouveau au Concours d'Élégance de Knokke en 1984. Et le Garage Van den Abbeele remporta encore un prix.*



Division". Le poste de président semblait l'attendre, mais John avait un style de vie flamboyant qui ne plaisait pas à tout le monde au sein de GM. La position suprême ne lui fut donc jamais proposée et c'est pourquoi il remit sa démission le 2 avril 1973. Il ne resta pas longtemps inactif. Très vite, il se mit au travail pour réaliser son rêve: créer sa propre marque de voitures de sport américaines. Pour le design, il s'adressa à Giorgetto Giugiaro. Pour le développement technique, il frappa à la porte de Lotus. Pour l'assemblage, une toute nouvelle usine fut construite avec l'aide de Renault à Dunmurry, en Irlande du Nord. Et

*En 1981, les négociations avec DeLorean étaient presque bouclées quand la voiture définitive fut accueillie plus que froidement par la presse. Heureusement, Antoine ne signa pas.*

*Une SC rouge devant l'usine Bitter de Schwelm, en Allemagne, où Antoine et Dirk venaient prendre livraison des voitures.*



*En 1984, Albert II, encore Prince à l'époque, visita le Stand Bitter au Salon de Bruxelles. Albert avait toujours eu la passion des puissantes voitures allemandes. Et il n'était pas étranger au style italien.*

dans son projet, il put aussi compter sur l'aide du gouvernement irlandais, via la Northern Ireland Development Agency.

"Les premiers contacts étaient on ne peut plus cordiaux. Le 15 octobre suivant, mon père allait déjà chercher Jonas C. Son Kjellberg à l'hôtel Sheraton de Bruxelles. Cet homme était responsable du développement du réseau de distribution et est venu observer très minutieusement notre garage. Ensuite, des échanges de courrier ont montré que mon père Antoine avait manifestement fait une excellente impression. Il faut dire qu'il avait réservé une table dans un des meilleurs restaurants de la ville, si bien que les autres candidats n'avaient plus beaucoup de chances..."

Antoine fut informé que les premières voitures d'essai seraient disponibles au printemps 1981. Et les premières livraisons étaient prévues pour la fin de la même année. De Lorean fit parvenir à Antoine une première proposition de contrat qui comptait au moins une trentaine de pages. Un vrai bottin, comparé aux quatre modestes feuillets qu'il avait signés dix ans plus tôt avec Iso Rivolta. Antoine était un peu décontenancé

et confia à la VUB le soin de traduire dans les règles de l'art la proposition de De Lorean. Outre les restrictions classiques quant aux marges bénéficiaires et les volumes prescrits, De Lorean demandait une somme de 10 millions de francs (250.000 euros aujourd'hui) à titre de garantie, qui serait restituée après la livraison d'une première cargaison de voitures. De plus, les Américains se montraient très optimistes quant aux volumes à écouler. Dans les premiers échanges, on trouve le chiffre de 400 voitures par an. Un autre document présentait une analyse du marché belge des voitures de 700.000 francs et plus. La concurrence de la De Lorean se composait de la BMW Série 6, de la Jaguar XJS, de la Porsche 911 et encore de Ferrari, De Tomaso et Maserati. Un segment du marché qui représentait en tout 300 voitures en 1980. Dans une nouvelle proposition

envoyée par De Lorean, le chiffre était ramené à 75 voitures à écouler durant la première année, et 125 exemplaires l'année suivante. Ce qui n'était toujours pas très réaliste pour une nouvelle marque qui avait tout à prouver.

La DMC 12 était séduisante, mais très conservatrice. La collaboration entre John De Lorean et Giugiaro avait commencé à l'automne 1974, après le Salon de Turin. La demande du premier au second était de donner forme à une voiture à deux places et moteur central, au niveau de sécurité très élevé et habillée d'une carrosserie en inox poli. Par ailleurs, elle serait la seconde voiture de série de l'histoire à présenter des portes papillon, selon l'exemple de la Mercedes 300 SL. Les grandes lignes du style, John De Lorean les avait trouvées sur de précédents prototypes de Giugiaro, à savoir la Medici I et la Hyundai Pony Coupé. La version définitive de la DMC 12 fut présentée en 1981 au Salon de Genève. "Nous avons été invités à une réception somptueuse à l'Hôtel Continental, où nous avons enfin pu connaître tous les détails techniques de cette nouvelle création. Mais par ailleurs, les premiers essais commençaient à sortir dans la presse et ils n'étaient pas du tout positifs. La voiture utilisait le moteur 6 cylindres développé conjointement par Peugeot, Renault et Volvo, qui manquait cruellement de puissance et ne livrait pas des performances à la hauteur du style dynamique. La production a démarré en février 1981 et un an plus tard, moins de la moitié des 7.000 voitures assemblées était vendue. L'entreprise a été placée sous tutelle et un peu moins 2.000 de plus ont été construites. Mais en mai 1982, après 8.700 voitures produites, l'histoire De Lorean était déjà terminée." Heureusement, Antoine Van den Abbeele avait toujours eu de sérieux doutes quant à la viabilité du projet, et n'avait jamais signé le contrat.

## ■ Michelotti et ILCO Maggiore

Une nouvelle positive arriva enfin d'Allemagne. Bitter mettait la dernière main à la remplaçante de la si robuste CD, et la nouvelle voiture était le fruit de la collaboration entre Erich Bitter et les designers d'Opel Styling. Le résultat était

une maquette à l'échelle 1/3. Pour la maquette grandeur nature, Bitter fit appel à l'expertise de Giovanni Michelotti, qui se vit aussi confier la réalisation du premier prototype et la finalisation en vue de la production de la Bitter SC, pour Senator Coupé. Mais si l'Italien était une intarissable source de nouvelles idées, il avait plutôt coutume de confier à des tiers, Alfredo Vignale entre-autres, le soin de construire les prototypes. Comble de malchance donc, non seulement le gros fumeur qu'était Michelotti mourut inopinément en janvier 1980, mais la qualité du prototype et de l'outillage de production de la SC qu'il laissa derrière lui s'avéra plus que discutable. Cela laissa une sorte de "gueule de bois financière" à Erich Bitter, qui perdit au passage deux ans de développement. La production démarra finalement en 1981 chez Ocrá, l'une des nombreuses entreprises de la région de Turin. Très vite, Erich Bitter découvrit qu'on y utilisait un acier recyclé de qualité moyenne, et que les carrosseries assemblées présentaient des ajustements approximatifs. Ainsi sur certaines voitures, les ouvertures de fenêtres étaient trop grandes et on pouvait observer jusqu'à 30 mm de différence en longueur entre un côté du véhicule et l'autre. Enfin, les carrosseries étaient transportées sans protection à Schwelm, en Allemagne, si bien qu'elles présentaient déjà des traces de rouille avant même que commence l'assemblage final. Cette première série de voitures portait les numéros de châssis 526 0001 à 526 0100. La situation était évidemment inacceptable pour Erich Bitter, qui mit un terme à sa collaboration avec Ocrá en 1982 pour se lancer avec ILCA Maggiora. Pour que le changement de sous-traitant soit parfaitement clair, les numéros de châssis 526 0101 à 526 0200 ne furent jamais attribués, et la seconde série démarra donc avec le numéro 526 0201. Mais l'exigence de qualité formulée par Bitter ne fut atteinte qu'à partir du numéro 526 0300, quand la production finale fut confiée à la célèbre entreprise autrichienne installée à Graz: Steyr-Daimler-Puch. Jusqu'en 1986, quelques 450 exemplaires de la Bitter SC furent produits, dont 27 cabrios et 5 Sedan quatre portes. Mais vus leurs tarifs plutôt élitistes, ils n'arrivèrent pas en Belgique,

où seul le Coupé était vendu.

C'est au Salon de Bruxelles de 1982 que le public belge a découvert pour la première fois la Bitter SC. En dépit des remous causés par la crise iranienne, Antoine Van den Abbeele parvint à vendre immédiatement quelques voitures. Une étude plus approfondie nous apprend que 5 exemplaires assemblés par Ocrá sont arrivés jusque chez nous, générant évidemment autant de plaintes. Et l'image de Bitter s'en ressentit aussitôt. Antoine dut affronter diverses réclamations concernant des formations de rouille et une piètre finition. Erich Bitter se chargea heureusement de trouver des solutions, et put satisfaire les clients. Mais les archives du garage montrent tout de même que les modèles ultérieurs étaient loin d'être exempts de problèmes de qualité. Parlons par exemple d'Axel Enthoven, célèbre designer originaire de Wijnegem, qui avait cédé au charme d'une Bitter SD gris métallisé en 1983. Moins d'un an plus tard, Antoine trouva dans son courrier une lettre du client évoquant des formations de rouille, suivie peu de temps après d'une autre déplorant une réparation peu soignée des dégâts. Apparemment, le numéro de châssis 526 0335 n'était guère un exemplaire très convaincant.

Dirk Van den Abbeele: "Les premiers exemplaires ne nous ont vraiment pas fait une bonne publicité. Mais ça a été beaucoup mieux par la suite. Les Bitter SC aussi, nous allions les chercher nous-mêmes à Schwelm. Mon père et le mécanicien partaient très tôt vers l'usine dans un Mercedes Classe G avec une remorque." En quelques années, ce sont en tout une vingtaine de Bitter SC qui ont

*Avec l'arrivée de la Bitter SC Sedan, on espérait tenir une remplaçante digne de ce nom aux Iso Fidia et Maserati Quattroporte. Mais la voiture était vraiment trop chère. Seuls 5 exemplaires furent construits.*



*En 1991, alors que l'histoire Bitter tourna court à son tour, Piero Rivolta présenta la Grifo IR-90. Cette photo a été prise par Guy Van den Abbeele à la présentation officielle. La voiture n'entra jamais en production.*



*Malgré quelques sévères revers financiers, Erich Bitter continuait lui aussi à y croire. Il présenta quelques nouvelles idées, dont cette Bitter Type III. Mais là encore, aucune production en série ne suivit.*

trouvé preneur dans notre pays.

### ■ Maserati 3200 GT

A la fin des années 80, l'importation des Bitter SC fut arrêtée. Le Garage Van den Abbeele continua à vivre des ventes Opel, dont il écoulait à peu près 300 exemplaires par an. Mais Antoine, aidé par ses fils Dirk et Guy, rêvait toujours d'importer des voitures de sport. En juin 1991, Iso Rivolta présenta son IR-90 à Baggiovara, une bourgade située entre Modène et Maranello. Il sembla donc que Piero Rivolta, qui avait entre-temps rencontré un certain succès aux USA, était prêt à relever à nouveau le défi. Le team qui avait développé l'IR-90 se composait de noms connus, comme Gian Paolo Dallara, Piero Sala et Marcello Gandini. Les composants mécaniques venaient de la Chevrolet Corvette mais le moteur avait suivi une sérieuse cure de vitamines chez Reeves Callaway. Guy Van den Abbeele répondit favorablement à l'invitation à la présentation et les souvenirs qu'il garde de l'évènement sont encore vivaces. La présentation s'était déroulée dans l'après-midi. Le jardin de la villa qui faisait office de nouveau QG avait été transformé en musée Iso.

Guy Van den Abbeele: "Après la présentation de l'IR-90, Piero Rivolta et quelques-uns des responsables du projet ont décidé de chercher un restaurant. Hasard ou pas, ils se sont retrouvés au restaurant "Il Cavallino", situé à quelques pas de l'entrée de l'usine Ferrari. Après un excellent dîner et surtout quelques bonnes bouteilles, l'ambiance était très détendue et la soirée s'est clôturée sur un toast porté devant les portes de Ferrari, à la santé de l'IR-90 qui allait montrer aux voitures du petit cheval ce qu'était vraiment une voiture de sport".

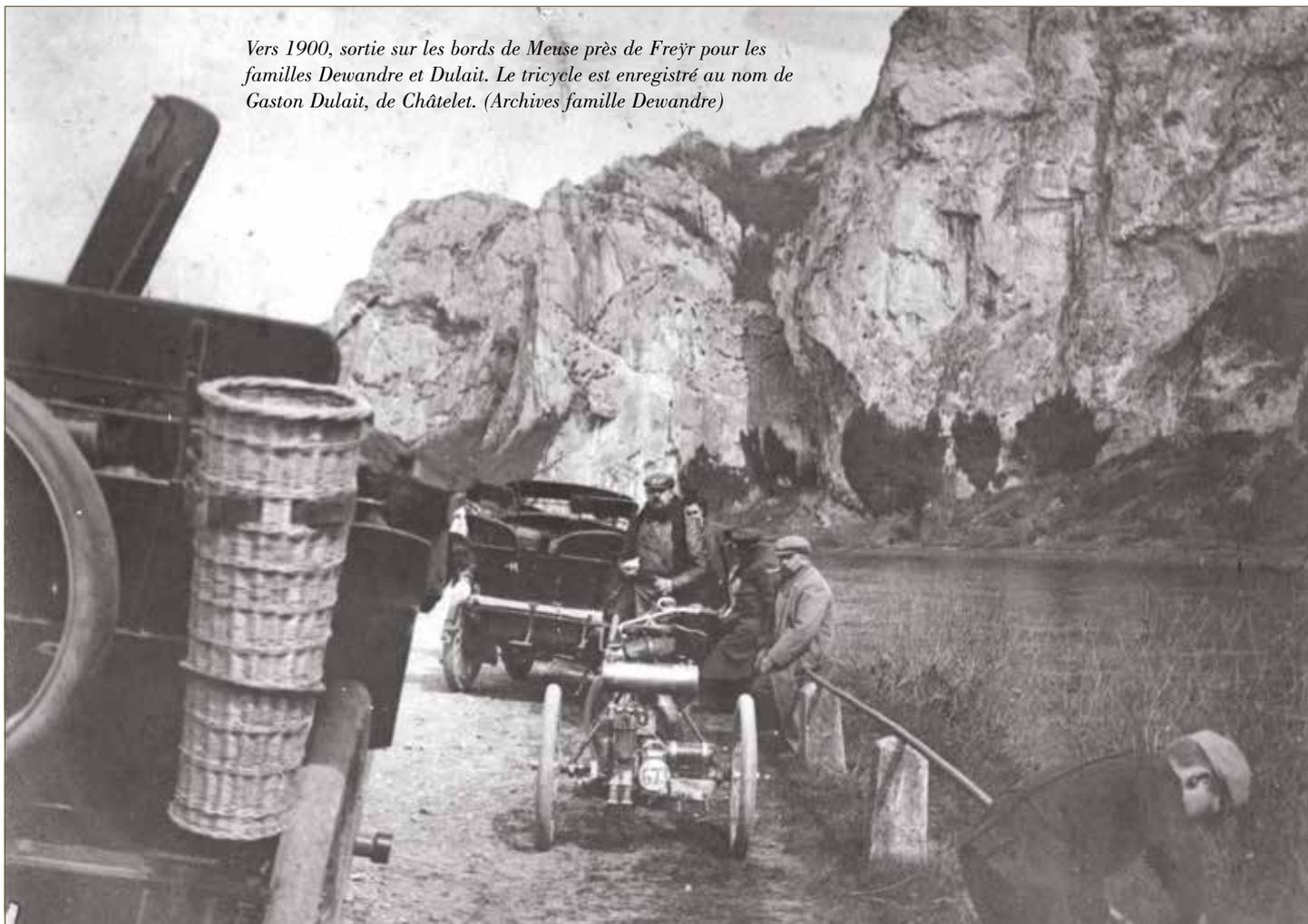
De son côté, Erich Bitter rêvait lui aussi d'une remplaçante à sa SC. Il présenta différents modèles: la Bitter Type 3, la Bitter Berlina et la Bitter Tasco, dont aucune ne passa à la production. La période de gloire de Bitter en tant que constructeur des CD et SD était définitivement révolue.

En l'an 2000, Antoine Van den Abbeele fêta son 70<sup>ème</sup> anniversaire. En éternel amoureux des belles choses, il rêvait de s'offrir à cette occasion une Maserati 3200 GT. Il trouvait sublime le dessin

de Giugiaro, dont l'un des éléments clés étaient ces feux arrière si spécifiques, en forme de boomerang. Mais son épouse Jenny n'était pas particulièrement d'accord, et avait son mot à dire sur la comptabilité. C'est avec des étincelles dans les yeux que Dirk nous raconte cette histoire.

"En 1992, mon frère Dirk et moi avons repris une part de la S.A. Van den Abbeele à l'occasion de la construction d'un nouveau Showroom. Et quand mon père a voulu financer sa Maserati, il m'a demandé si je serais d'accord d'acheter le reste des parts pour 3 millions de francs. J'ai dit d'accord, mais pour 2 millions. Mon père n'était pas un homme difficile, donc il a accepté. Et c'est comme ça qu'il a pu acheter la voiture de ses rêves, en échange de parts qui allaient de toute façon nous revenir tôt ou tard." Antoine, qui durant les années précédentes avait connu quelques ennuis de santé dus à son âge, sembla alors renaître. Hélas, il n'a pas pu profiter bien longtemps de sa nouvelle acquisition. Par un samedi de 2005, lors d'une manœuvre de dépassement sur la voie reliant Waasmunster et Dendermonde, l'autre conducteur décida subitement de tourner à gauche. Antoine sortit de la route et percuta un arbre. Cet accident fut, sans mauvais jeu de mot, un tournant. Après cela, Antoine ne fut plus jamais le même. On lui diagnostiqua ensuite la maladie d'Alzheimer, qui prit possession de lui jusqu'à sa mort en 2009. Aujourd'hui encore, l'entreprise qu'il avait fondée tourne avec succès grâce au travail de Dirk et Guy, qui ont tous deux hérité de leur père du virus de la voiture de sport. En témoigne une superbe Iso Grifo, qui sommeille toujours tranquillement dans le Garage. Cette pièce maîtresse porte le numéro de châssis 340.408 et avait été vendue neuve en 1973 à un client de Neerpelt. Quelques années plus tard, l'épouse du client avait contacté Antoine: son fils venait de trouver la mort au guidon d'une puissante moto et de peur de perdre aussi son époux, elle demandait à Antoine s'il accepterait de reprendre la Grifo. Depuis, la voiture est restée la propriété de la famille Van den Abbeele.

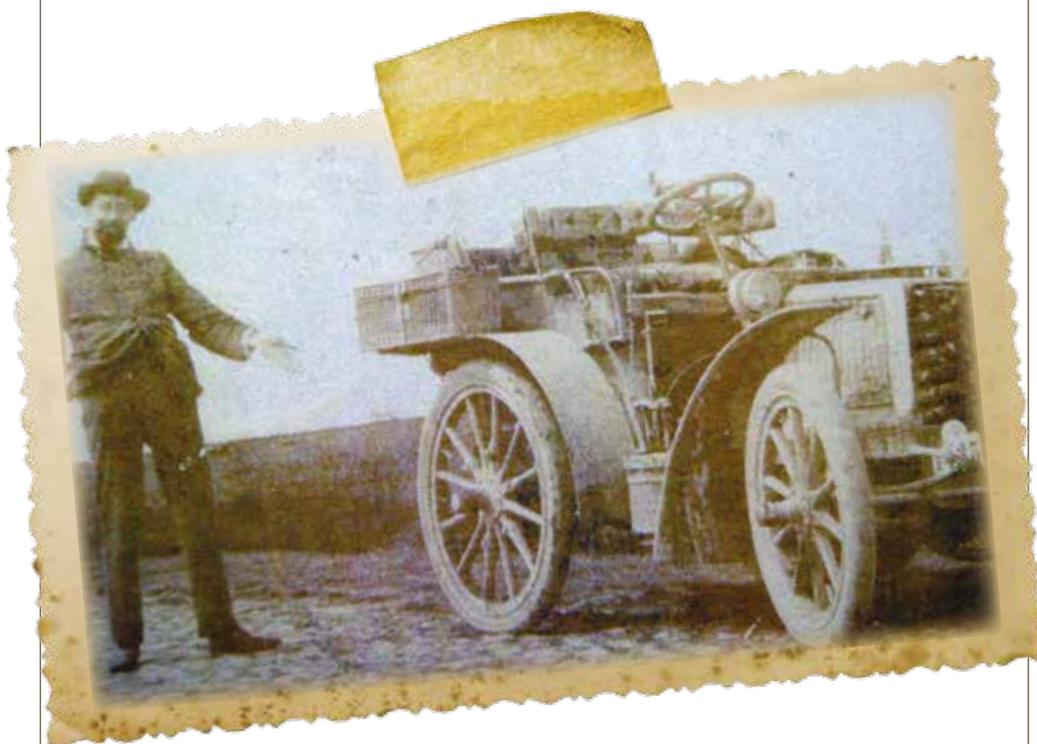
Vers 1900, sortie sur les bords de Meuse près de Freÿr pour les familles Dewandre et Dulait. Le tricycle est enregistré au nom de Gaston Dulait, de Châtelet. (Archives famille Dewandre)



Les vieilles photos tirées d'albums de famille ou d'ailleurs sont souvent de passionnants documents historiques qui n'ont pas vu la lumière du jour depuis très longtemps. Et c'est toujours un plaisir que de les partager avec nos lecteurs. Pour vous... de mettre le nez dans ces recueils poussiéreux, Nick Jonkheere a recherché, pour ce numéro, des véhicules belges datant de la fin du 19<sup>ème</sup> et du début du 20<sup>ème</sup> siècle.

Aux alentours de 1900, Le Comte Visart de Bocarmé, de Bruges, posséda lui aussi une très belle Germain. Notez les roues arrière plus grandes encore que les roues avant. La voiture dispose d'un volant, ce qui était très moderne pour l'époque. En général, on conduisait les voitures au moyen d'un levier, aussi appelé "queue de vache". (Collection Raoul Thybaut)

## Photos d'autrefois





*La famille Dewandre gérait les finances de la Société Anonyme Germain de Charleroi qui, à partir de 1898, a construit des Panhard et Levassor sous licence. On voit ici Paul Dewandre à bord d'une Germain de 1898 à peu près, enregistrée au nom de Paul Maskens, de Bruxelles. (Archives famille Dewandre)*

*Cette Pipe a été photographiée en 1907 en forêt de Soignes durant un "Paper Hunt", compétition au cours de laquelle on cherche sa route en repérant des petits bandeaux de papier coloré. La voiture était enregistrée au nom de Son Altesse Royale le Prince Albert de Belgique.*



*Une des toutes premières automobiles Dasse, enregistrée au nom de Lucien Bastien, de Verviers. (Collection Michel Bedeur)*

*Le Comte semble avoir été témoin d'un accident, suite à quoi tout le monde unit ses efforts pour sortir une voiture du canal. (Collection Raoul Thybaut)*

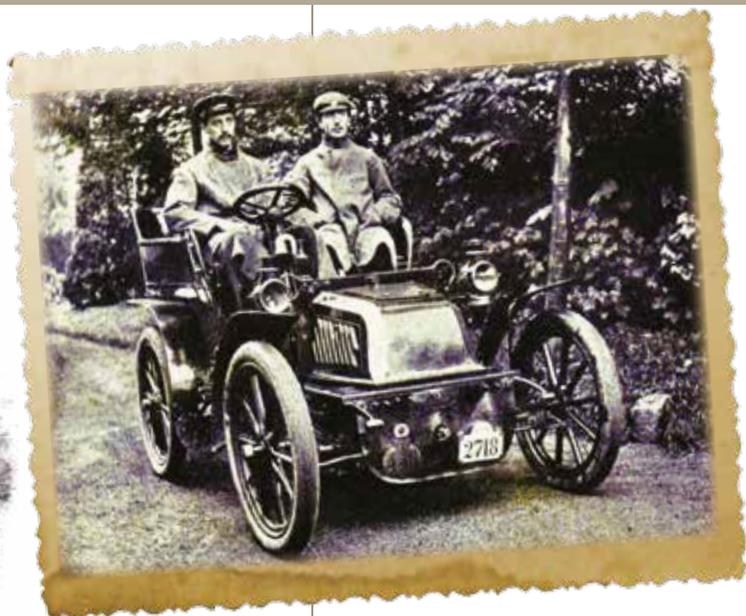
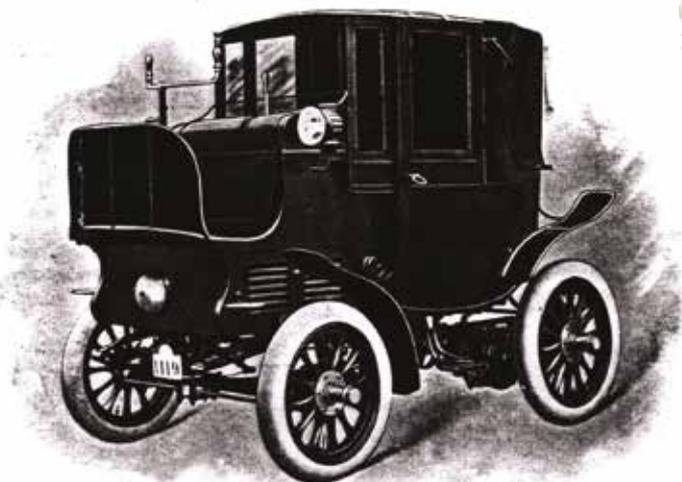


# La Minerva mystère



Autoworld nous a transmis une question concernant la voiture figurant sur cette photo. C'est un collaborateur de l'organisation britannique National Trust qui a trouvé cette image à Wimpole Hall, à côté de Cambridge. Avant d'entrer dans le giron de la National Trust, le domaine appartenait à la fille de Rudyard Kipling, l'auteur du célèbre "Livre de la Jungle". Elle avait épousé le Capitaine George Bambridge, qui fut entre-autres détaché militaire à Paris entre 1926 et 1931. Le couple déménagea ensuite à Wimpole Hall, où ils possédèrent cette automobile. Le collaborateur en question se demande de quelle voiture il s'agit, et qui a construit sa carrosserie. Il s'agit de toute évidence d'une Minerva, mais de quel type, de quelle année et carrossée par qui (vraisemblablement un carrossier français), là sont les mystères. Merci d'envoyer vos suggestions à [leo@historicar.be](mailto:leo@historicar.be).

*Une Lefert électrique, construite à Gand et distribuée vers 1900 à Bruxelles et Anvers par Le Roy. (Collection Raoul Thybaut)*



*Une Déchamps à carrosserie tonneau d'une puissance de 6 ch, datant à peu près de 1900. Propriété de Léon Gérard, de Bruxelles.*



*Une Vivinus 3,5 ch de 1899, propriété de Spanjard van der Wyck, de Bruxelles. (Collection Peter Van Inderdael)*

## Nous faisons appel à vous

Si vous possédez un album familial comportant des photos "historiques" de voitures (ou motos), n'hésitez pas à nous les soumettre en prenant contact par email à : [leo@historicar.be](mailto:leo@historicar.be).

Nous accordons la préférence aux véhicules d'avant-guerre, car les illustrations de ceux-ci sont plus rares. Bonne recherche !



# Ferrari 488 Spider

A une époque où l'on attribue peu à peu tous les malheurs du monde à l'automobile, plus rien n'est sacré. Même à Maranello. Car là non-plus, on ne résiste plus au chant de la sirène turbo. Un peu pour obtenir plus de chevaux, beaucoup pour maintenir le CO2 et la consommation dans des limites acceptables.

*Par Bart Lenaerts  
Photos: Lies De Mol*

## *Sacrilège*

Il faut être sourd, aveugle et venir d'une autre planète pour ne pas voir que depuis quelques années, l'automobile est devenue le bouc-émissaire idéal. Actuellement, les vitesses moyennes relevées sur nos routes ne cessent de baisser, en partie à cause de la congestion du trafic, en partie pour cause de limitations de plus en plus strictes. Il n'en est donc que plus étonnant que paradoxalement, l'offre en matière de sportives sauvages et sans concessions soit de plus en plus riche. Dans les années 80, on pouvait s'offrir pour un budget raisonnable une Porsche 911, une Ferrari 308 ou une Maserati Merak, et avec celles-ci, on avait à peu près fait le tour des possibilités. Aujourd'hui, les acteurs de la catégorie sont bien plus nombreux, et leurs gammes sont largement plus étendues. En plus des cadors que sont Ferrari, Lamborghini ou McLaren par exemple, il y a l'Audi R8, la Honda NSX et bien d'autres encore, prouvant que bien des constructeurs se détournent des Grand Tourisme et misent gros sur de pures sportives à moteur central sans trop de compromis. Chez Ferrari en fait, c'est plutôt le contraire. Outre la LaFerrari déjà Sold Out, seule la 488 dispose désormais d'un moteur

central. On ne s'étonnera donc pas que le constructeur ait tout fait pour qu'elle soit une vraie merveille.

Le constructeur a aujourd'hui pris la bonne habitude de remettre tous les 5 ans sur le métier sa sportive à V8 central. On ne parle pas ici d'un genre de facelift tel que le conçoivent des constructeurs généralistes comme Renault ou VW pour leurs voitures des classes moyennes. Ces mises à jour là vont bien au-delà des nouveaux phares ou des pare-chocs plus agressifs. Chez Ferrari, on retravaille à peu près tous les aspects techniques et toute la carrosserie. Ce fut le cas quand la 430 remplaça la 360, et c'est à nouveau le cas aujourd'hui, alors que la 488 reprend le flambeau à la 458.

Le lien familial est évidemment toujours indiscutable, mais cela s'explique en grande partie par les proportions très particulières des Ferrari à moteur central. Et ces proportions sont encore plus à leur avantage maintenant que l'on a donné à proue et poupe des formes plus raffinées. Et entre les deux, il s'est passé énormément de choses. Alors que les portières de la 458 ressemblaient à un pliage digne des origamis les plus complexes, celles de la 488 sont simplifiées et dominées par d'énormes prise

d'air qui courent sur le flanc, telles des narines surdimensionnées sur le visage angélique de Julia Roberts. Le chef du design Flavio Manzoni ne les a pas créées parce qu'elles sont d'une beauté redoutable, mais parce qu'elles étaient demandées par les types qui créent les moteurs. Il leur fallait en effet des tonnes et des tonnes d'air pour faire respirer leur nouveau bébé V8, équipé maintenant de turbos. Ouais, des turbos, comme ces souffleries vulgaires qu'on trouve sur le moindre 4 cylindres 1.5 diesel et qui sont aussi sexy qu'une soirée échangisme dans une maison de retraite.

Il fut un temps où ce n'était pas comme ça. Durant les folles années 70, les turbos étaient des gadgets que BMW était ivre de fierté de pouvoir afficher sur le spoiler avant de la 2002. Et en caractères inversés s'il vous plaît, histoire que tous les mécréants sans turbo comprennent qu'ils devaient dégager de la bande de gauche. Et qui se souciait alors que ces engins buvaient comme des templiers et avaient la voix plus enrôlée que Marianne Faithfull avec une grosse gueule de bois? Et ne parlons pas du fameux "effet retard" du turbo, qui durait parfois plus longtemps qu'une Messe de Minuit. Mais la claque dans le dos qui en résultait était le top du cool et était perçu comme plus moderne encore que le Concorde.

Depuis, l'eau a bien coulé sous les ponts, et encore plus d'air a traversé les collecteurs d'échappement. Bref, les temps ont changé. Aujourd'hui, le turbo est la providence des classes moyennes. Et le tueur du fun dans une voiture de sport. Parce qu'ils étouffent dans leurs tubulures le son remarquable d'un indomptable V8 ou V10, parce qu'ils en lissent le caractère explosif et coupent toute envie d'aller explorer les zones les plus élevées du compte-tours, là où un moteur atmosphérique italien chante traditionnellement sa joie. Regardez – et écoutez – une Formule 1 d'aujourd'hui, et vous comprendrez ce que peuvent faire les turbos au plaisir pur.

Bien sûr, ils présentent aussi des avantages. Alors que la Terre se réchauffe dangereusement, que le CO2 domine les débats et que l'électronique surveille étroitement chaque voiture, les turbos sont la solution idéale pour garder sous contrôle les émissions et la consommation. Et c'est pour cela qu'on affuble de ce moulin à café jusqu'au plus petit 3 cylindres diesel. Et donc, même la 488, car le Cavallino Rampante n'est plus au-dessus des problèmes et défis du 21<sup>ème</sup> siècle.

Il faut cependant admettre qu'il est bien agréable de pouvoir tirer des turbos une puissance quasi infinie. Quand beaucoup n'est pas assez, il suffit d'ouvrir le robinet



en un peu plus grand. Voilà comment la 488 peut compter sur 670 ch, bien plus que les pourtant déjà très satisfaisants 570 ch de la 458. Quiconque avec un peu de sens commun n'aurait pu dire que la 458, avec son V8 atmosphérique, était un peu lente, mais c'est l'intention qui compte.

Bien sûr, Ferrari a usé de tous les trucs disponibles et s'est reposé sur la haute technologie pour conserver à la 488 tout son attrait, et faire oublier le fait que ce sont bien deux turbos qui assurent le boulot. Et ils ont eu raison. Car au grand désespoir de toutes les F12 et GTC4 Lusso de ce monde, c'est bien la 488 qui est le cheval (!) de bataille de Maranello. Ferrari peut bomber le torse. Bien que le V8 suralimenté soit un peu moins réactif aux coups de gaz qu'un V8 atmosphérique, on remarque à peine la présence des turbos, voire pas du tout. Finalement, seuls ces trous béants sur les hanches ondulantes de la Belle, par lesquels s'engouffre l'air si indispensable, trahissent la présence des turbines. Et cet air qui s'engouffre, on l'entend. Car bien que les ingénieurs acousticiens aient travaillé plus dur que Jean-Michel Jarre pour atteindre la perfection sonore, celle-ci reste un peu artificielle. Principalement parce qu'elle est générée par des valves actives qui s'ouvrent vers 2.500 tours, et que si l'on reste sous ce régime, la 488 sonne comme une Toyota Prius. Et au-delà, comme une toupie musicale aux

tendances maniaco-dépressives. Et si on joue des gaz autour de ce régime, c'est un concert de trompettes à la façon de Glen Miller qui retentit.

Pour permettre de garder le contrôle de tout ce que le moteur a à donner, Ferrari a bourré sa deux-places d'électronique. Si l'on excepte les pare-soleils, le moindre aspect de la voiture est scruté par des lignes infinies d'algorithmes, de bits, de bites. Et éperonné, aussi. Et le plus grand mérite de Ferrari est qu'on n'en perçoive rien. La voiture ne donne évidemment pas des sensations aussi purement mécaniques qu'une F40 des années 80, l'autre Ferrari suralimentée. Ici, les turbos permettent d'obtenir une voiture bien plus accessible, qui se laisse bien plus facilement conduire. Ce qui n'est à priori pas évident quand on se rappelle qu'elle met 670 ch à disposition du pied droit. Qu'on parle de la plage de régimes ou de la tenue de route, cette voiture est impressionnante tant elle est utilisable. Au point qu'on en oublie presque d'être au volant d'une Ferrari. Presque, car elle donne plus d'émotions que Luciano Pavarotti en transe. Elle a même une garde au sol suffisante pour permettre de négocier les casse-vitesse sans la moindre angoisse, et sa visibilité périphérique est largement suffisante. De nombreux moteurs turbo sont cliniquement morts après 2.000 tours et s'effondrent sur eux-mêmes comme un soufflé raté après 4.500. Cette petite mer-



veille continue à pousser sans fatigue. Même jusqu'à 7.000 tours. Et au-delà. Des régimes ahurissants pour un moteur turbocompressé.

Il est possible de moduler le caractère de ce moteur selon ses envies grâce au Manettino, ce vilain commutateur du volant qui veut vous donner l'impression d'être Sebastian Vettel. Là encore, les ingénieurs ont admirablement fait leurs devoirs sans que cela paraisse artificiel, comme c'est trop souvent le cas dans d'autres marques qui vous proposent des modes Sport et Race. En mode Sport, la 488 livre en fait toutes les sensations qu'on attend d'une Ferrari dans la circulation quotidienne. Et en Race, elle y ajoute un certain sens de la dramaturgie. Elle emmène ses systèmes vers un niveau d'indulgence encore supérieur, de manière à autoriser quelques décentes, délicieuses et aisément contrôlables dérobades. Conduire très fort n'a jamais été plus facile. En même temps, elle durcit un brin ses amortisseurs – un peu trop pour certaines routes italiennes mal entretenues – mais elle vous permet aussi de remédier à cela via un bouton supplémentaire placé sur le volant. Si vous tenez tant à tracer des mètres de lignes de gomme sur l'asphalte, il vous faudra désactiver l'ESC. Et là, vous avez intérêt à vraiment savoir ce que vous faites. Car au fond, ceci reste une sportive à moteur central de 670 ch.

La transmission est telle que vous la désirez : avec des palettes fixes sur la colonne de direction, assez vastes pour susciter la jalousie d'un éléphant, et avec des passages de rapports fulgurants. Elle est même capable de redescendre de 4 rapports d'un coup lorsque vous maintenez la palette de gauche tirée. Les sept rapports sont par ailleurs très bien choisis. Ils couvrent toutes les plages de régime sans vous perdre dans leur abondance, comme c'est parfois le cas dans certaines allemandes. Et jamais on ne regrette l'absence d'une boîte manuelle. Qu'importe le régime, les changements sont toujours rapides. Très rapides. Ultra rapides. D'une rapidité extra-terrestre. Sans pour autant que ça na paraisse agressif. La boîte n'est ni clinique – comme une DSG – ni exagérément "méchante", comme celles de certaines Maserati.

La Ferrari est aussi belle à l'extérieure



qu'elle est bordélique à l'intérieur. Les sièges sont particulièrement durs, pourtant étonnamment bons. On trouve immédiatement la position parfaite et même après des centaines de kilomètres parcourus en un seul jour, on n'en sort pas en morceaux. Il y a à bord de l'espace à foison, ce qui témoigne une fois encore de sa faculté à être utilisable au quotidien. Mais sur le plan de l'ergonomie, c'est une catastrophe nationale. Trop de fonctions sont regroupées en trop peu de boutons de commande, et tout est exactement là où ne s'attend pas à le trouver. Les commandes de clignotant sur le volant, par exemple. Voilà qui est particulièrement peu pratique. Ça ne serait certes pas un problème si on ne devait plus jamais conduire autre chose. Mais c'est à cause de détails comme ceux-là qu'une automobile passe à côté du titre de "voiture idéale". L'habitacle n'est pas non plus très beau. Certaines de ses formes ont été bannies des écoles de design dans les années 80, et il serait temps que le département design comme les gens du marketing comprennent que la fibre de carbone nue, ce n'est ni cool, ni souhaitable. Il est trop évident que Ferrari essaie par cet artifice naïf de donner à ses clients l'impression de conduire une F1. C'est probablement pour la même raison que le Manettino semble sorti d'un prototype de jadis, et que les diverses fonctions sont associées à des couleurs qui vont si mal ensemble. Tout cela n'est acceptable que dans un environnement extrêmement professionnalisé. Bref, ce n'est pas beau. Mais c'est cohérent, et donc assez sympa, finalement. Comme toute la voiture elle-même.



# Comparaison Economique

automobile vis-à-vis cheval, 2<sup>ème</sup> 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. Dans le numéro 33 paraissait la première partie, en voici la deuxième.



Les années passant avec sa succession de crises économiques, puis politiques et la première guerre mondiale, l'évolution normale de l'automobile fut chamboulée. Mieux valait remettre jusqu'à l'après la guerre la poursuite de toute analyse économique.

## ■ Maîtrise des coûts après la guerre 1914-18 ?

Contrairement à l'automobile, l'entretien d'un cheval était connu depuis la nuit des temps. Les publicités raisonnées de l'après-guerre tentaient de combler ce déficit de connaissance, tout en insistant sur l'évolution technique. C'est le cas pour cette Fiat 509 de 1925, dont l'argumentation économique appelle trois commentaires sur la relativité des coûts dans le temps :

**1 Prix d'achat** : à l'origine la voiture ouverte (spider ou cabriolet) était la version de base, moins chère que la berline. Du temps des carrossiers, le même châssis équipait plusieurs versions, dont la plupart s'inspiraient



de l'ère hippomobile et en portaient l'appellation (spider, cabriolet, coupé, phaeton, landaulet...). Le châssis fut abandonné grâce aux carrosseries auto-portantes apparues en 1922 sur la Lancia Lambda (brevêt en 1919, voir chap X), mais généralisées à partir de la 2<sup>ème</sup> guerre. Le coût relatif berline/ spider s'inversa car, en l'absence d'un toit rigidifiant l'ensemble monocoque privé de son châssis, le spider nécessitait un surcoût justifié par des renforts de caisse, une demande de mécanisme complexe facilitant l'ouverture de la capote et une production trop limitée.

**2 Pneumatiques** : à cause du prix exorbitant de la matière première\*, de nombreux constructeurs préféraient afficher le prix de leurs véhicules 'hors pneumatiques', laissant le choix de cette dépense et de sa qualité au client. Ce tarif Turicum (Zürich-Suisse 1912) nous montre non seulement le prix 'hors pneumatiques', mais aussi une partie de la liste d'accessoires, qui, en plus de la carrosse-

**CHASSIS TURICUM (type 1891)**  
à transmission par friction  
4 cylindres 12-16 HP pour voitures

Fig. 16. — Châssis 12-16 HP, 4 cylindres en plan.

Fig. 15. — Le même, en élévation.

**Dimensions et Prix du Châssis**

Empattement 2-90		Voie des Roues 710	
Hauteur Arrière	.....	Force de pousée en poids	.....
Empattement total	.....	Largeur (Pneumatiques)	.....
Empattement disponible pour la carrosserie	.....	Largeur (Pneumatiques)	.....
Largeur des roues	.....	Largeur (Pneumatiques)	.....
Voies moyennes	.....	Largeur (Pneumatiques)	.....

**Prix du Châssis complet, sans pneus, ← 1**  
**Fr. 5.900**

Après chaque châssis, nous fournis, gratuitement, un jeu de plans complets et un manuel.

Chez tous les constructeurs sérieux, le prix du châssis analogue au nôtre est catalogué entre 7 et 9.000 francs.

**SUPPLÉMENTS DIVERS**

Après avoir que telle latitude	.....	80 fr.
Après avoir que telle latitude	.....	50 fr.
Maintiens aux ressorts	.....	40 fr.
Double amortisseur (y compris amortisseurs)	.....	200 fr.
Boîte amortisseur de réglage	.....	80 fr.
Ressort de frein	.....	10 fr.
Pneumatiques de réserve en plus	.....	135 fr.
Séjourneur VHS	.....	30 fr.
Empattement pour camion de 10 et 12 et 13 et 14 m.	.....	20 fr.

rie, pouvait sensiblement augmenter le coût total. Si on se contentait d'une carrosserie 'ouverte', il fallait ajouter 2000 Fr, ce qui n'était que le double du budget de 5 pneumatiques (200 Fr pièce), représentant à lui seul plus de 10% de la dépense 'tout compris' ! Même avant les pneumatiques, soit avant 1900, les prix étaient affichés avec des roues en bois cerclées de fer et 'en supplément' avec des bandages en caoutchouc.

### 3 Double exagération :

**a** « la durata » (longévité) n'était pas illimitée et rarement la vie d'une voiture atteignait les 20 ans insinués. Dans la pratique, une voiture de 100.000km était passablement 'fatiguée' ;

**b** de même l'affirmation « il valore di realizzo vicino a quello d'acquisto » (revente proche du prix d'achat) n'était crédible que par l'illusion que donnait la 'surchauffe' du marché. La saturation momentanée des capacités industrielles de production aggrava la bulle économique, que la crise de 1929 ne manquerait pas de faire éclater.

## ■ Calcul comparatif des coûts en 1930 (voir tableau)

Que ce soit par une publicité instructive ou par la presse, le client de 1930 avait appris à connaître son automobile et à en maîtriser les coûts. Pour faire l'économie d'un chauffeur, il ne suffisait pas de conduire soi-même, car un minimum d'instruction mécanique était indispensable et amplement disponible dans les manuels d'utilisation fournis avec le véhicule : avec un peu de réflexion et d'outillage on réussissait à se dépanner tout seul.

Depuis lors, comme me confiait le regretté et brillant pilote-journaliste Paul Frère, qui était pourtant un expert en mécanique : « en cas de panne, mieux vaut un téléphone portable qu'une trousse à outil ou qu'un manuel d'emploi ».

L'acheteur des années '20 connaissait donc bien sa voiture, s'y intéressait mécaniquement et maîtrisait suffisamment le détail des dépenses pour comprendre cet exceptionnel tableau, véritable répertoire des éléments comparatifs 'cheval-auto'. Tout aussi remarquables sont les 'pictogrammes' de l'époque, qui ne manquaient ni de

*\* les caoutchoucs naturels du début du XXIème siècle étaient chers, de provenance lointaine et de qualité inconstante. Développés à partir de la 2ième guerre mondiale, les différents caoutchoucs synthétiques, issus de la pétrochimie prennent la relève.*

*Rappel : pour faciliter la compréhension dans le temps, imaginez 1 lire = 1 €*

SPESE VARIE PER UN CAVALLO E UNA VETTURA		Servizio annuale 6.000 Km.	
CAVALLO: L. 3500 Easo può percorrere 60.000 chilometri Costo chilometrico ..... L. 00,5		L. 600,—	
FINIMENTI: L. 1000 Servizio: 90.000 chilometri Costo chilometrico ..... L. 00,1			
VETTURA: L. 2500 Può percorrere 60.000 chilometri Costo chilometrico ..... L. 00,4			
FORAGGIO Al giorno ..... L. 20,—			
MANISCALCO 12 ferrature a ..... L. 24,—			
CARRADORE Grasso per le ruote ed illuminazione			
SELLAIO Articoli di scuderia			
VETERINARIO Medicinali			
ASSICURAZIONE			
TASSA BESTIAME E DI UTENZA STRADALE (in media)	TASSE 		
Totale per anno			L. 8.748,—
			<b>24 lire al giorno</b>

SPESE VARIE		Per un servizio di 6.000 Km. per anno
AUTO L. 15.000 Può percorrere 100.000 chilometri Costo chilometrico ..... L. 0,15		L. 900,—
BENZINA ED OLIO Ogni 100 chilometri ..... L. 23,50		L. 1.410,—
4 PNEUMATICI CONFORT BIBENDUM Ammortamento in 15.000 chilometri		L. 380,—
MANUTENZIONE, RIPARAZIONE Ogni 100 chilometri, circa ..... L. 17,—		L. 1.050,—
REVISIONE Dopo 20.000 chilometri l'auto ha bisogno d'una revisione da parte d'un meccanico. Ogni 1000 chilometri si devono perciò metter da parte circa L. 75,—		L. 450,—
ASSICURAZIONI		L. 430,—
TASSE	TASSE 	L. 510,—
Totale per anno		L. 5.130,—
		<b>14 lire al giorno</b>

réalisme, ni de cynisme, à commencer par la main rapace et anonyme, qui sort d'un obscur trou taxatoire ! Malgré l'absence de datation, l'estimation est aisée, car le prix et le style (roues en tôle, profil des pneus, pare-brise incliné, garde-boues...) rappellent le début des années '30. Quant au modèle, même s'il s'agit d'un modèle fictif, le libellé en liras italiennes nous oriente tout naturellement vers une sorte d'hybride entre la Fiat 509 (990cc) en fin de carrière (1928) et la future Balilla (995cc) de 1932 avec moteur de 514 (1438cc) de 1929.

La clarté didactique du tableau permet une analyse économique, qu'elle soit détaillée ou superficielle. D'ailleurs, pour faciliter la compréhension instantanée, il suffit de l'interpréter suivant une parité fictive '1 lire italienne ancienne=1€ actuel', ce qui permet d'observer des analogies intemporelles surprenantes entre son propre budget et la réalité de 1930.

**Prix cheval-automobile:** en 1930, 3500 liras pour un cheval ou 15000 liras pour une automobile étaient des prix 'moyens' représentatifs ;

■ en 1930, l'automobile représentait 2 ans ½ du salaire ouvrier (salaire mensuel 500 liras+) ;

■ en 2016, cette auto actualisée vaut à peine plus d'un an de ce même salaire de référence ;

■ en 2016 le prix du cheval de 3500€ correspond à un 'mid-point' raisonnable entre moins de 1000€ (valeur boucherie) et 5000€ pour un cheval de qualité ;

■ en 2016 le prix d'une auto 'moyenne inférieure' (entre segments 'B' et 'C') est de 15000€.

**Amortissement kilométrique:** le fait de comparer une voiture 'privée' avec un cheval d'apparence 'utilitaire' est la seule faiblesse de ce comparatif, d'où cette double correction des amortissements kilométriques :

■ un cheval de labour peut aisément tripler les 16km de service par jour, soit 18000km/an au lieu des 6000km/an proposés.

■ une automobile, plutôt que d'atteindre les 100000km d'une retraite méritée après 15 longues années, avait plus de chances d'atteindre les mêmes 100000km en seulement 5 ans avec moins de soucis ;

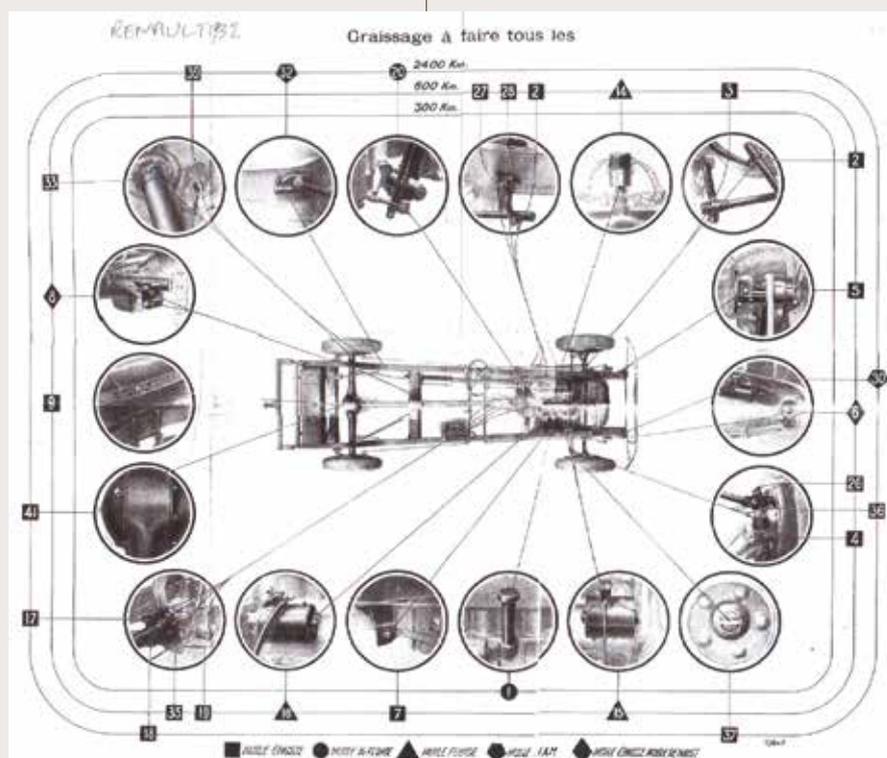
■ bien entendu, si la morphologie du cheval évolue peu, l'évolution de l'automobile depuis 1930 permet d'aisément doubler ou tripler cette longévité de 100 000km.

**Finimenti-vettura** (harnachement-charette): le total actualisé de 3500€ est toujours d'actualité, même si à l'intérieur de ce budget la charrette est devenue plus économique et le harnachement relativement plus cher.

**Foraggio, benzina, olio** (fourrage, essence, huile): la consommation quotidienne des deux protagonistes est devenue plus économique :

■ avec 20 liras/jour on nourrissait 1 seul cheval, contre plusieurs avec 20€ aujourd'hui ;

■ en 1930, une voiture consommait une moyenne de 8l au 100km (=12,5km/1l) par 1000cc de cylindrée et souvent plus d'un litre d'huile par 1000km. Aujourd'hui, un budget essence de 23,50€, permet de faire rouler un gourmand 4x4 (pour combien de temps encore?).







automobile devient beaucoup plus équivalent qu'il n'en paraît, sans tenir compte évidemment des autres paramètres, plus techniques, qui avaient évolués en faveur de l'automobile... car, au niveau des performances en 1930, le cheval ne supportait plus, depuis longtemps, la comparaison avec la voiture, le camion ou le tracteur. Mais sur le plan des coûts, l'évolution était tout aussi inexorable et, suite à trois facteurs simultanés, l'automobile renvoyait le métier de cocher au musée du folklore et le cheval à l'équitation :

- le coût de la main d'oeuvre,
- la démocratisation de l'automobile,
- la simplification de sa conduite.

De la même manière qu'un ingénieur choisit son techno-polymère aujourd'hui, le charron choisissait ses essences de bois (chêne, acacia, orme, frêne, hêtre...) en fonction des contraintes mécaniques exigées (jante, rayon, moyeu...) et les révisions se faisaient après chaque voyage. Dans l'atelier Panhard & Levassor en 1900 ce même travail, datant des diligences, continuait son activité.

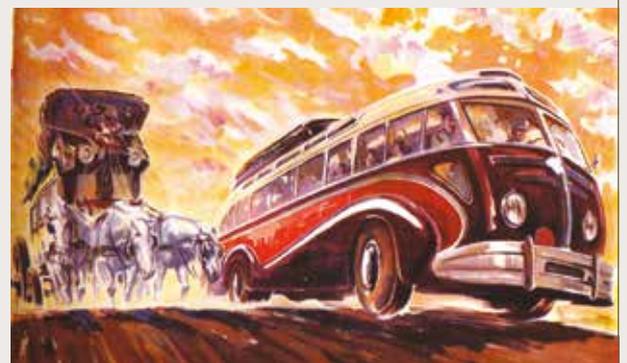
En 1930, plus besoin de doubler l'achat d'une automobile avec l'engagement d'un chauffeur-mécanicien, alors qu'une génération plus tôt, cette profession faisait l'objet de

guides et d'un véritable apprentissage, tant la conduite était compliquée et physique. de Dion-Bouton fut le précurseur des véhicules à conduite simplifiée, comme ce tri-cycle présenté par Georges Bouton.

### ■ Improbable 'come-back' du cheval?

Pour certains écologistes, le doute n'est plus permis, le bannissement de l'automobile du paysage urbain est une évidence et plusieurs communes ont déjà réintroduit sous le signe de 'la modernité durable' le cheval pour des services de ramassage et de fournitures urbaines. Pour les gens sensés, conscients des nuisances chevalines, d'autres solutions, à commencer par des véhicules à propulsion électrique, restent bien plus souhaitables, mais c'est sans tenir compte du romantisme pédagogique.

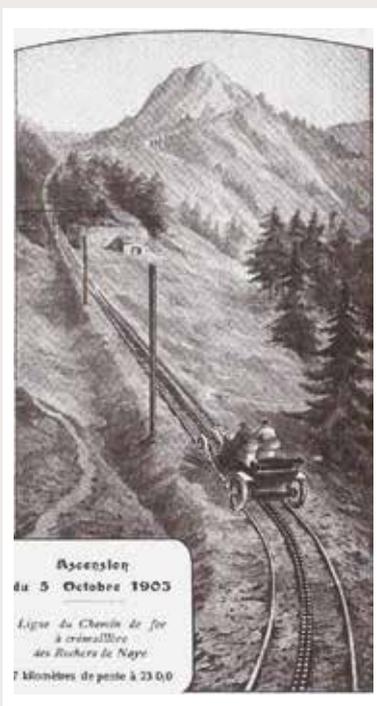
Les remises en question et mutations font partie de l'évolution normale : l'automobile avait succédé aux calèches, les autobus aux diligences (dessin de Geo Ham) et les nouveaux tramways,



une 'première électrique' en mobilité urbaine, aux 'impériales tractées'.

### ■ Le cheval, l'automobile et les autres...

Au tram hippomobile, lancé entre New-York et Harlem en 1832 par John Stephenson, avait succédé le tramway électrique, développé à Berlin en 1881 par Werner von Siemens. Pourtant c'est à l'initiative de l'industrie belge (Empain, Traction & Electricité...), que le tram se développa partout dans le monde, de Shangai au Caire.



Cette mécanisation électrique connut un succès immédiat, car elle éliminait la pollution équine, diminuait sensiblement les accidents en ville et réduisait substantiellement le coût d'entretien de la multitude de chevaux, qui se relayaient 'non-stop' pour ce lourd service. Rien qu'à Paris il y avait 16.500 chevaux pour une trentaine de lignes de tramways, certaines lignes occupant jusqu'à la centaine de chevaux !

Même si l'infrastructure du tram pouvait transfigurer les villes, comme à Lisbonne dans le fameux quartier d'Alfama ou avec le 'cable-car' à San Francisco, ce mastodonte des ruelles, après avoir éliminé le cheval, s'était lancé à l'assaut des automobiles.

Un combat de rue entre David et Goliath, qui invitait les automobiles à insister sur leurs vertus de mobilité urbaine et, c'était moins évident, sur leur avantage économique.

Face au cheval, au tram et à la bicyclette, l'automobile pouvait sans craintes rivaliser sur le plan des performances, certaine de le remporter à tous les coups... mais pour frapper les esprits au début du siècle dernier, il fallait imaginer d'autres défis, plus inaccessibles. Pourquoi ne pas rivaliser avec l'avion ? Pourquoi un train serait-il plus vélocé et confortable qu'une voiture montée sur pneumatiques ?

Dès 1903, une Martini suisse escaladait la pente de 23% d'un train à crémaillère.

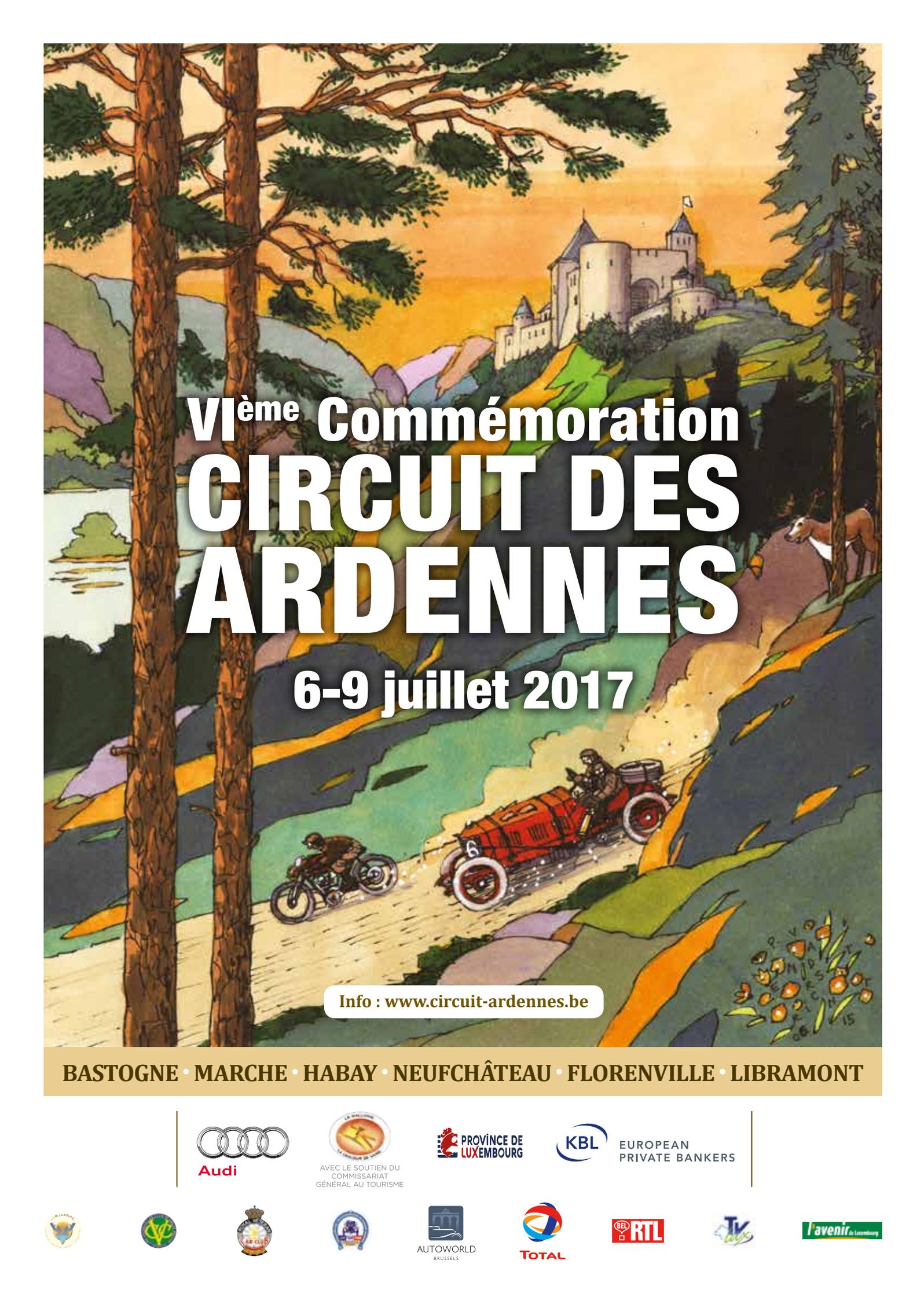


Dans cette publicité des années '30, la Fiat Balilla, première vraie 'populaire' de la marque, comparait son coût à celui d'un tramway, supposé plus démocratique.

Et les défis se succédèrent sur terre comme dans le ciel : le confort (?) et la vitesse d'une Panhard, chaussée de nouveaux pneumatiques démontables Michelin et la Bugatti Brescia en plein dépassement aérien.

*Un remerciement particulier à Fortunato Visentini, conservateur du musée automobile de la Fondation Gianadda à Martigny (Suisse) et Pol Sonet, grand collectionneur belge, ainsi qu'à mes amies cavalières qui se reconnaîtront...*





VI<sup>ème</sup> Commémoration  
**CIRCUIT DES  
ARDENNES**  
6-9 juillet 2017

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

BASTOGNE • MARCHE • HABAY • NEUFCHÂTEAU • FLORENVILLE • LIBRAMONT



Audi



AVEC LE SOUTIEN DU  
COMMISSARIAT  
GÉNÉRAL AU TOURISME



PROVINCE DE  
LUXEMBOURG



EUROPEAN  
PRIVATE BANKERS



# Livres sérieux et moins sérieux

L'année éditoriale de la FSA a été bien remplie. Outre le triptyque sur l'histoire du sport automobile belge signé Jean-Paul Delsaux, la maison a aussi publié cette année un livre particulièrement sympathique des croquis automobiles de Patrick Vander Stricht.

*Leo Van Hoorick*

Jean-Paul Delsaux est reconnu comme l'auteur le plus qualifié pour traiter cette riche matière qu'est Le Sport Automobile en Belgique. Outre son talent de narrateur, il possède les plus vastes archives dans ce domaine qui le passionne depuis des décennies. Voici comment l'auteur décrit lui-même son ouvrage :

« Terre d'artistes, d'inventeurs, d'industriels... et d'écrivains, la Belgique compte (beaucoup) plus d'hommes célèbres qu'on ne le croit généralement. Dans le domaine de l'automobile, elle a été parmi les pionnières et, dans celui des compétitions mécaniques, elle a tout simplement suivi directement la France qui avait donné l'impulsion.

## ■ Volume 1: 1896-1965

Le premier volet s'ouvre sur une introduction courant de 1896 – année de la fondation de L'Automobile Club de Belgique, ancêtre du RACB – à 1946 et se compose de "moments clés illustrés", catégorisés en trois périodes. A partir de 1950, le "calendrier annuel" (national et international) devient plus complet, et des chapitres spécifiques sont consacrés à différentes compétitions ou disciplines.

A partir de 1960, les choses sont bien lancées et chaque année commence par un calendrier des compétitions (nationales et internationales) et leur récit. Certaines de ces compétitions sont évoquées plus largement dans les pages suivantes.

Pour 1960 par exemple, on évoque les compétitions nationales comme le Grand Prix de Bruxelles, le Grand Prix de Spa, le Grand Prix de Belgique, Liège-Rome-Liège, le Tour de France Automobile et la Course de Côte de Namur. La plus grande partie de l'ouvrage est donc consacrée à la période de 1960 à 1965.

## ■ Volume 2: 1966-1980

Ceux qui appartiennent à la même génération que Jacky Ickx, Eddy Merckx et Joël Robert auront certainement beaucoup de plaisir à parcourir ce livre. En 1966, ces hommes avaient 21 ans, l'âge qui était alors celui de la majorité.

Pour beaucoup, les années 60 et 70 étaient un âge d'or du sport automobile mondial... et la fin de cet âge d'or. A l'époque, une vingtaine de pilotes formaient l'élite de la Formule 1. Ils étaient Britanniques ou d'Europe Continentale et parmi eux, deux Belges. Et cela jusqu'aux essais des 24 Heures du Mans 1969.

Jacky Ickx n'a pas toujours eu la chance de son côté, mais ça ne l'empêchera



L'Automobile Club de Belgique a été le deuxième à être créé, après l'Automobile Club de France. Le Circuit des Ardennes, de Crawhez, de Caters, Jenatzy, Hautvast, (les trois) Pilette, Germain, Pipe, Spa-Francorchamps, Chimay, Frère, Gendebien, Mairesse, Zolder, Bruxelles... combien de noms d'hommes et de lieux ne pourrait-on pas citer ? »

pas de remporter quelques Grand Prix comptant pour le Championnat du Monde, et il sera même deux fois Vice-Champion du Monde. Il deviendra aussi LE grand spécialiste à l'échelle mondiale des courses d'endurance pour sport prototype, et enchaînera les victoires.

D'autres coureurs automobiles ont suivi les traces de Jacky Ickx, mais en disposant de moins bon matériel peut-être, en étant moins bien préparés, moins aidés, et aussi probablement moins talentueux et confiants, cela dans un climat qui deviendra subitement moins favorable. Les sponsors se précipitent alors à la rescousse, notamment l'industrie du tabac. Aujourd'hui, les cigarettiers sont accusés d'être responsables de toutes les plaies d'Égypte mais à l'époque, ils étaient des héros. Ils étaient en tout cas sympathiques et généreux.

Les compétitions les plus importantes

étaient disputées sur le magique circuit de Francorchamps, juste à côté de Spa, la perle des Ardennes. On y atteignait des vitesses absolument folles. De vingt à cent-mille Belges s'y rendaient trois fois par an pour y suivre les 24 Heures, la Coupe de Spa, les nouveaux 1.000 km, et le Grand Prix de Formule 1.

### ■ Volume 3: 1980-2016

Le tome 3 de « 120 ans de sport automobile belge » diffère légèrement des tomes 1 et 2 de la série. Il donne non seulement un aperçu des courses les plus importantes pour les années 1981-2015, mais raconte en quelques chapitres également l'histoire des événements phares de l'histoire de la compétition automobile belge tels le Grand Prix de Belgique, les 1000 kilomètres de Spa-Francorchamps ou les 24 Heures de Francorchamps. Il y a aussi des chapitres consacrés au rallyes, les courses de côte, le rally-cross et le karting.

Après avoir connu plusieurs âges d'or, le sport automobile belge change de rythme dans les années 80. Avec Stoffel Van Doorne, la relève semble aujourd'hui assurée. Mais la venue de ce champion providentiel, ainsi que celle d'autres comme Thierry Neuville, masque peut-être un peu trop l'extraordinaire richesse de notre sport "national" actuel. Parmi les brillants de la planète depuis plus d'un siècle, le sport automobile belge connaît un succès sans précédent. Cet ouvrage peut être considéré comme un hommage à tous ceux qui contribuent à ce succès.

*Les trois volumes ont un format de 30x21 cm et une couverture dure. Ils comptent entre 320 et 340 pages. Le prix par volume est de 59€, + 15€ de frais de port (pour la Belgique). Pour les amateurs, il existe aussi un coffret contenant les trois volumes, au prix de 190€, + 15€ de frais de port.*

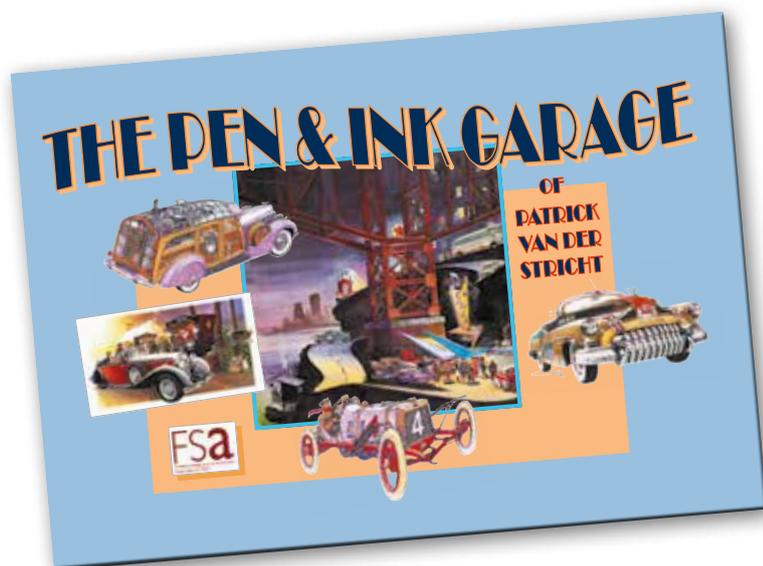
### ■ The Pen and Ink Garage

L'auteur, Patrick Vander Stricht, est architecte, illustrateur et Belge. Il dessine depuis son plus jeune âge et n'a jamais arrêté. Ce livre rassemble ses meilleurs dessins d'automobiles, les plus réalistes comme les plus romantiques et les plus loufoques.

A 16 ans, il remporte un concours de dessin du magazine Tintin, qui recherchait alors de nouvelles formes pour les voitures de Michel Vaillant. L'un des dessins de Patrick remportera ensuite les 24 Heures du Mans! Son amour du dessin et des automobiles est soutenu par une connaissance approfondie de l'histoire et de la technique, et pimenté

par une imagination débordante et un humour réjouissant. La plupart des dessins sont accompagnés d'un court texte explicatif ou narratif. Ce livre s'adresse autant aux amis de l'automobile qu'à ses détracteurs, et espère éveiller quelques sourires même chez ces derniers.

*Format 21 x 30 cm - Couverture cartonnée - 180 pages. Toutes en couleurs - Plus de 450 illustrations - Textes français, néerlandais et anglais Prix 29 EUR + frais d'envoi 15 EUR (en Belgique)*



**Pour tous les livres de cette rubrique**  
FSA c/o Fondation  
Roi Baudouin, Bruxelles.

**Pour commander**  
[www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be)  
(cherchez : fsa)



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

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

# True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



# Chaque patrimoine a son histoire.

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



**PwC**  
The Banker

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

**EUROMONEY**

Private Banking Surveys  
2013 - 2014 - 2015

**INTERNATIONAL**  
**Banker**

Banking Awards 2014

**Best Private Bank Belgium**



**Private Banking**

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