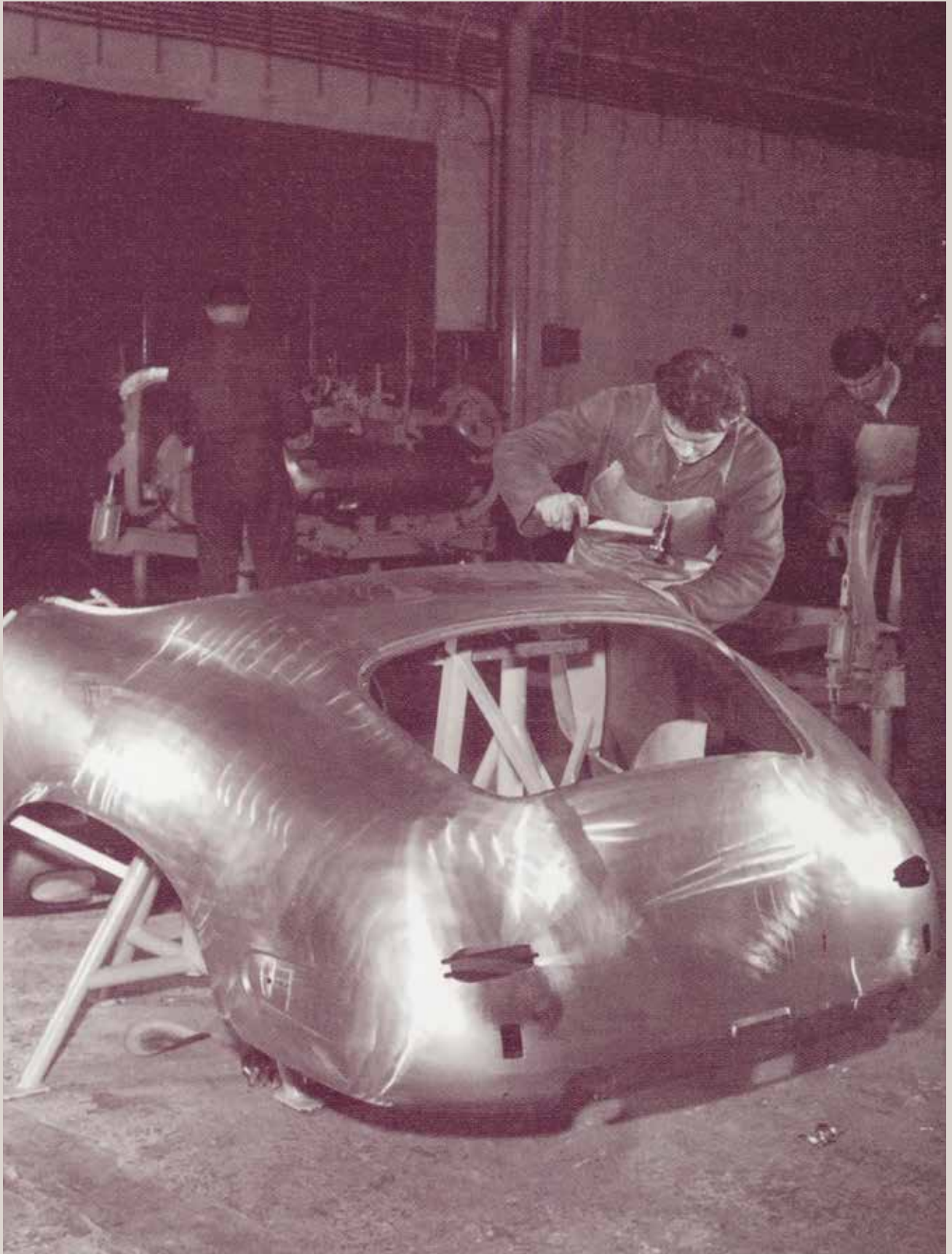


FSA HISTORICAR

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





THE CHANTILLY SALE

– 10.09.17 –

Vente exceptionnelle d'automobiles de collection

Dimanche 10 septembre 2017
Château de Chantilly, France

Bonhams est heureux de vous annoncer son retour dans le cadre exceptionnel du château de Chantilly. Organisée dans la magnifique enceinte du château et coïncidant avec le concours d'élégance Chantilly Arts & Élégance Richard Mille, cette vente sera limitée à un petit nombre d'automobiles de collection exceptionnelles.

RENSEIGNEMENTS

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

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

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



11ème au classement général et première de sa classe lors de la Carrera Panamericana 1997

MERCEDES-BENZ 300 SLS EVOCATION 'ALLOY COMPETITION ROADSTER' 1957

No. châssis 1980427500220

1,500,000 - 2,500,000€

*plus frais acheteurs et autres frais

Bonhams

bonhams.com/chantilly

Pour plus de précision sur les frais en sus du prix d'adjudication, merci de vous rendre sur bonhams.com/buyersguide

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
Ecurie Val d'Or
CBC Classic Car Club

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

Maison d'édition:

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

Tant de nuances de gris...



Fin 2016, notre pays comptait 7.301.766 véhicules immatriculés. 78% sont des véhicules personnels et utilitaires, 11% sont des camions (>3,5 tonnes) et 6% sont des deux-roues immatriculables. 60% de ces véhicules sont inscrits en Flandre, 31% en Wallonie et 6% en région bruxelloise. L'âge moyen du parc belge s'élevait début 2017 à 7 ans et 2 mois mais là encore, il existe des différences selon les régions: les voitures les plus jeunes sont en Wallonie, avec une moyenne de 6 ans et 7 mois. En Flandre, la moyenne est plus élevée de 7 mois et Bruxelles présente le parc le plus ancien, avec une moyenne de 8 ans et 6 mois.

Les diesels se taillent toujours la part du lion, avec 60% du parc. Mais il recule. Les voitures essence prennent 39% à leur compte tandis que les énergies alternatives (électricité en tête) ne représentent que 1%.

J'ai lu un jour que c'était en Belgique que Ferrari vendait le plus de voitures grises, et c'était parfaitement plausible. Chez nous, les couleurs les plus populaires pour une voiture sont en effet le gris (34%), le noir (16%) et le blanc (7%). En d'autres termes, plus que 50% du parc automobile belge se pare d'énormément de nuances de gris. Car le blanc et le noir ne sont pas vraiment des couleurs et avec un peu de bonne volonté, on pourrait les décrire comme une sorte de gris.

Ces chiffres vous donnent peut-être envie de savoir ce qu'il en est du parc "classique" du pays. Nos amis de la Febiac nous donnent à ce sujet quelques chiffres intéressants, relevés au 1er trimestre 2017. Ils nous apprennent ainsi que 102.376 véhicules de plus de 25 ans sont immatriculés chez nous. On parle ici de toutes sortes de véhicules, et on peut supposer qu'ils sont plus ou moins en état de rouler, considérant qu'ils disposent d'une plaque.

La DIV dispose elle aussi de chiffres en la matière, mais ils sont hélas moins fiables pour cause de multiples changements dans les catégories au cours du temps. Ce qui est sûr, c'est que 81.784 véhicules inscrits sont des voitures, soit 79,88%. 7,94% du parc total sont des motos. Et pour les amateurs, 1999 véhicules sont inscrits comme tracteurs agricoles. Mais on observe aussi des catégories plus étranges: 30 corbillards, 10 ambulances, 10 véhicules blindés légers, 5 véhicules blindés lourds...

Si on tente de catégoriser tout cela par tranche d'âge, on découvre que seulement 1.086 véhicules (1,06%) datent d'avant 1940. 15.419 véhicules (15,06%) ont plus de 50 ans et 35.438 véhicules (34,6%) datent d'avant le 31/12/1976, soit un âge de 40 ans au moins. Si on ne s'intéresse qu'aux voitures, on n'en trouve que 820 d'avant 1940, soit moins de 1% du parc oldtimer. 11.450 (14%) ont plus de 50 ans et 28.654 (35,04%) ont plus de 40 ans. On peut donc en conclure que la grande majorité des plaques "o" – 64,96% pour être précis – sont portées par des véhicules relativement jeunes, âgés de 25 à 40 ans. Et de ceux-là, combien sont utilisés "illicitement" par leurs propriétaires, c'est-à-dire non comme oldtimer mais comme véhicule du quotidien? Nul ne le sait...

Leo Van Hoorick

R - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL -
 BUĞATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -
 AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DETOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -
 CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN -
 MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO

AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS | BEAULIEU NATIONAL MOTOR MUSEUM |
 CITÉ DE L'AUTOMOBILE COLLECTION SCHLUMPF | LOUWMAN MUSEUM | MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

THE BIG FIVE

PRESENTING THE EUROPEAN NATIONAL MOTORMUSEUMS

CYCLECARS & GRAND SPORT

HIGHLIGHTING A FORGOTTEN MOTOR HISTORY



**BESTEL ONLINE
 MET KORTING!**
 > [INTERCLASSICS.BE](http://interclassics.be)

INTERCLASSICS BRUSSELS 2017

17 / 18 / 19 NOVEMBER 2017

BRUSSELS EXPO

BELGIUM'S PRIME CLASSIC CAR SHOW

SPONSORS Vander Haeghen & C° <small>Specific Insurance Underwriters</small>	PARTNERS <small>Federatie Belgische Padrijers voor Oude Voertuigen</small>					
				interclassics.be		

Sommaire

3	Edito
6-7	Photos d'antan
8-18	Entreprises marquantes : Moorkens - 1^{ère} Partie
20-25	Héritage belge: Porsche D'Ieteren Roadster
26-29	Classic futur : BMW 650i
31-38	Comparaison économique cheval-auto 3^{ème} partie

Annonces

2	Bonhams
4	Interclassics Brussels
11	Bank Delen
19	CRC
30	Livre FSA: The Pen & Ink Garage
39	Mercedes
40	KBC

Agenda

- *Spa Italia 18 juin 2017*
- *Chantilly Arts & Elegance, 10 septembre 2017*
- *13th Antwerp Concours d'Elegance, 9-10 septembre 2017*
- *Zoute Grand Prix, 6-8 octobre 2017*
- *Interclassics Brussels, 17-18-19 novembre 2017*
- *Dreamcar International, 16-17 décembre 2017*
- *Interclassics Maastricht, 11-14 janvier 2018*

Autoworld

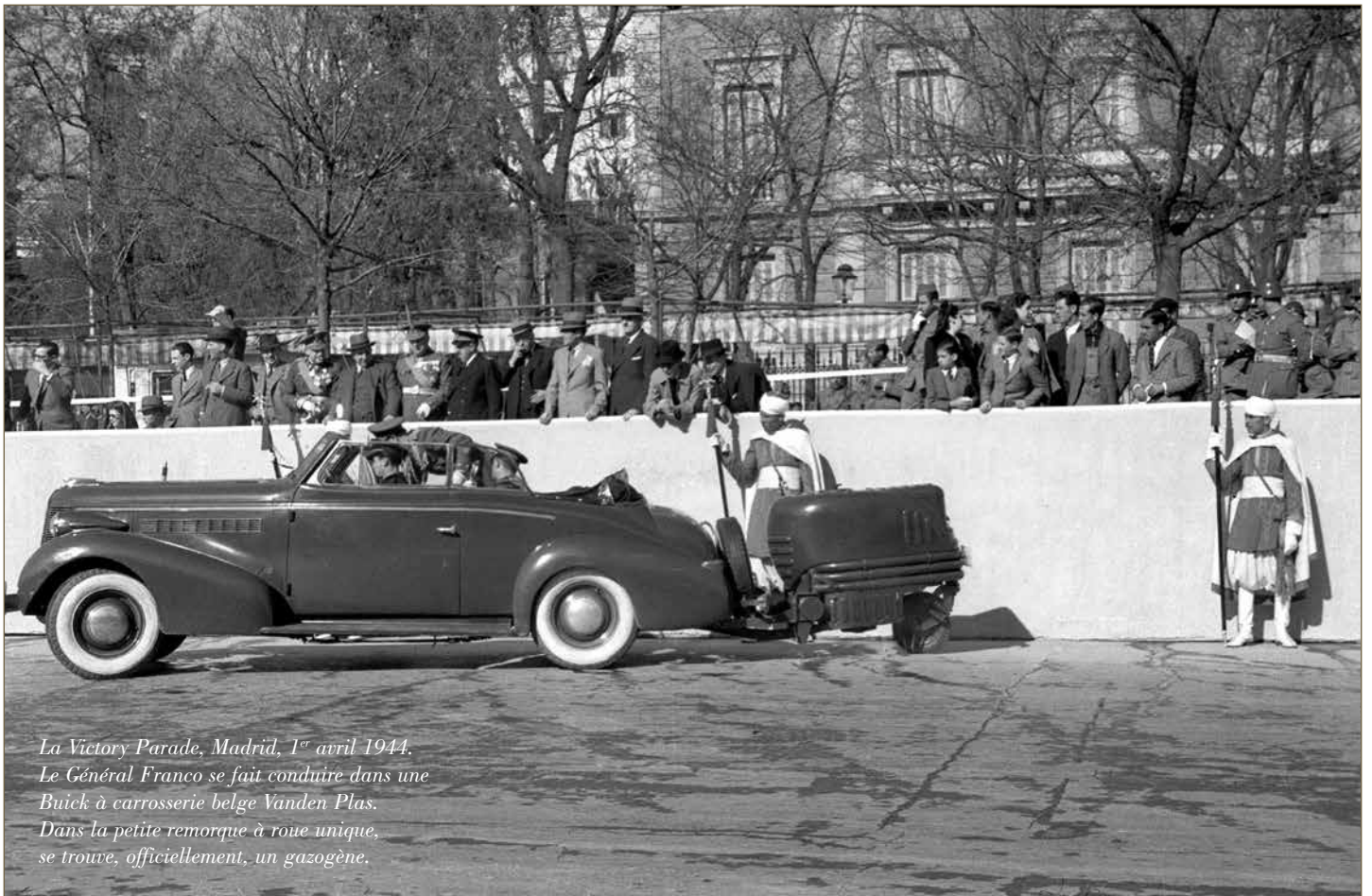
- *Ferrari 70 years: 16 juillet – 3 septembre*
- *AMG 50th anniversary: 9 septembre – 1 octobre*
- *Lotus 7 Story: 7 octobre – 5 novembre*
- *Brussels Old Timers: 7 novembre – 3 décembre*
- *American Dream Cars: 15 décembre 17 – 28 janvier 2018*

Pour plus de détails: www.autoworld.be



Couverture

De 1961 à début 1962, D'Ieteren a construit à Forest 724 Porsche 356 Roadster. Elles sont aujourd'hui très recherchées par les collectionneurs. Les éléments de carrosserie étaient encore travaillés à la main par de vrais professionnels. La longue expérience de la maison dans la carrosserie s'est certainement avérée très utile. L'assemblage proprement dit était réalisé de façon plus industrielle.



*La Victory Parade, Madrid, 1^{er} avril 1944.
Le Général Franco se fait conduire dans une
Buick à carrosserie belge Vanden Plas.
Dans la petite remorque à roue unique,
se trouve, officiellement, un gazogène.*

*Nos remerciements à
Antonio Silva et à
l'agence-photo EFE
de Madrid.*

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.

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

Photos d'antan

■ Buick 1937 Series 40 Vanden Plas (Bruxelles)

Suite à notre article consacré à Vanden Plas (Historicar 32), nous avons reçu d'Espagne un récit intéressant concernant une Buick Series 40 carrossée par la maison belge. C'est son propriétaire actuel, Antonio Silva, de Madrid, qui nous a contactés.

Durant l'entre-deux-guerres, la Buick Série 80 était entre-autres assemblée dans l'usine anversoise de GM. Le châssis court à moteur 8 cylindres dont nous parlons ici fut livré à Bruxelles chez Vanden Plas, pour y recevoir une carrosserie cabriolet deux portes. Ces carrosseries étaient uniques et encore entièrement réalisées à la main, une opération qui demandait deux à trois mois. Le châssis en X fut donc habillé d'une carrosserie ouverte à deux portes, pouvant accueillir quatre personnes. La partie avant, comprenant le tablier et le tableau de bord,

était identique à celle du modèle standard. Mais pour le reste, la voiture était très exclusive, avec un intérieur revêtu du cuir le plus fin, de vastes portières et d'une roue de secours très joliment intégrée à la magnifique poupe. La capote en mohair était fixée à un cadre en bois et acier, et même la partie intérieure était revêtue. Quand et comment cette voiture s'est-elle retrouvée en Espagne ? Personne ne le sait. Le fait est que le 21 février 1939, elle prit part à une parade célébrant la libération de Barcelone à la fin de la guerre civile. A son bord, des officiers italiens. Pendant la guerre, la voiture avait fait partie de la flotte du Général Franco, qui préférait toutefois se faire conduire dans une Hispano Suiza ou une Mercedes, 770K ou 540K. Car si l'Espagne était neutre, le Général n'avait toutefois pas oublié que le Führer l'avait soutenu durant la guerre civile. Quand il devint évident que le Troisième Reich allait s'effondrer, Franco jugea opportun de remettre en avant la neutralité de son

pays et dans ce contexte, il fut très pratique de ressortir des garages les voitures américaines, telles Plymouth et autres Buick.

En février 1944, il fut décrété que les voitures ne pourraient désormais circuler en Espagne que si elles étaient équipées d'un gazogène, de façon à garder pour les urgences les maigres réserves d'essence. Sachant cela, la photo noir et blanc est particulièrement intéressante. Elle fut prise durant la "Victory Parade" du 1er avril 1944. La Buick a à son bord le Général Franco, et tracte une élégante remorque. C'est dans cette remorque qu'aurait été logé le gazogène. Mais les historiens balayent cette affirmation. D'après eux, cette remorque ne servait qu'à faire croire au peuple que le Generalissimo se pliait aux règles. Et quiconque sait comment fonctionnait un gazogène sait qu'en réalité, il eût été impossible d'en installer un sur ce petit attelage.

La Buick fut achetée après la guerre par Pedro Romeu. Il la restaura et la préserva durant plus de 50 ans. En 2014, elle passa entre les mains de notre correspondant Antonio Silva. Ce dernier s'est aujourd'hui lancé dans une restauration complète, et voudrait savoir si d'autres voitures habillées d'une carrosserie Vanden Plas similaire ont survécu. Si vous avez des informations à ce sujet à partager, n'hésitez pas à nous envoyer un message à l'adresse leo@historicar.be.



■ Charles Palmers de Grootte

Charles Palmers de Grootte, de Stevoort (Hasselt), était un homme très doué pour la technique. Il habitait le château de sa localité et disposait d'un atelier bien équipé. Durant les années 80... du 19^{ème} siècle, il avait imaginé quelques véhicules équipés du moteur à vapeur de chez De Dion-Bouton-Trépanoux. "Une voiture sans chevaux qu'on entendait arriver de loin", disait-on encore à Hasselt bien des années plus tard.

Lorsqu'il rendit visite au Comte de Dion, Palmers remarqua qu'à Bruxelles, les voi-

tures à pétrole laissaient une désagréable odeur sur leur passage.

Pourtant, les deux hommes finirent par faire la transition vers le pétrole. En 1894, Charles développa une vis-à-vis qu'il fit construire par un atelier d'Herstal. Cette voiture bicylindre était presque aussi large que longue et ne pesait que 170 kilos. Charles Palmers de Grootte mourut en 1908. Sur sa table à dessin, il y avait une voiture 4 cylindres en devenir.

Steven Wilsens





*Albert Moorkens lors d'un motocross
à Louvain, 1934*

Dès son plus jeune âge, Albert Moorkens était un passionné de sports mécaniques. Avec entre autres Jacques Ickx, qui allait devenir l'un des plus grands journalistes automobiles belges et avoir deux fils nommés Pascal et... Jacky, il prit part le 11 mars 1934 à la compétition de motocross de Zoete Waters à Oud-Heverlee. Quelques années plus tard, il fit une profession de son hobby: en 1936, il ouvrit un négoce de motos au 'Oude Steenweg' de Berchem (Anvers) et jeta ainsi les bases d'un immense empire, que ses enfants et petits-enfants feront grandir jusqu'à la création, en 1980, de la holding Alcopa, regroupant aujourd'hui plus de 160 entreprises.

Par Leo Van Hoorick

Figures marquantes - Première partie

La Dynastie Moorkens

En 2011, à l'occasion du 75ème anniversaire de la fondation de la première entreprise de Moorkens, Jean-Albert, le plus âgé des fils, écrit l'histoire de la société, des débuts à la mort de son père en 1979. Il était donc logique que nous le choissions comme guide. D'autant que nous le connaissons en tant qu'administrateur de la FSA (Fondation belge pour le Patrimoine automobile et moto), qui est à la base du magazine *Historicar*.

Jean-Albert est le second de six enfants, deux filles et quatre garçons: Thérèse (°1936), Jean-Albert (°1937), Chantal (°1938), Léopold (°1940), Pierre (°1946) et Dominique (°1948).

Albert Moorkens n'était pas seul au

moment de créer son affaire, puisqu'il le fit avec son grand frère Gérard. Ce dernier était un vendeur de talent, tandis qu'Albert était plutôt l'entrepreneur, garant de la vision et de la stabilité. Avec son commerce de motos, il s'adressait à deux types de clients: le vrai amateur de motos d'une part, mais aussi les gens qui travaillaient au Port d'Anvers et avaient les moyens de s'en offrir une. Albert comprit rapidement qu'il y avait plus à gagner dans l'importation que dans le simple commerce. Il lança donc ses recherches en Grande-Bretagne, pays alors à la pointe tant en matière de motos que de voitures. Les grandes marques disposaient évidemment déjà d'une représentation sur le marché

belge, Albert Moorkens dut donc se rabattre sur un plus petit constructeur, en l'occurrence Calthorpe. La marque jouissait d'une bonne réputation et proposait deux modèles: une 350cc, et une 500cc baptisée Calthorpe Ivory. Ces motos étaient assez chères, et cela ne s'avéra évidemment pas être un avantage sur un marché qui tentait encore de sortir de la crise. Cette représentation ne dura donc guère, puisque Calthorpe mit la clé sous la porte en 1938.

Deux autres marques avaient cependant attiré l'attention d'Albert: Zündapp et NSU. Le constructeur de Neckarsulm était alors particulièrement populaire, grâce à une 125cc aux prestations plus qu'honorables et au tarif très serré. C'est d'ailleurs avec une de ces motos qu'Albert Moorkens remporta le 3ème trial du Hageland le 5 mai 1940, dernière compétition de moto d'avant-guerre. La légende dit que cette victoire, il la dut surtout à un câble d'accélérateur bloqué, qui l'avait contraint à disputer toute l'épreuve à plein gaz...

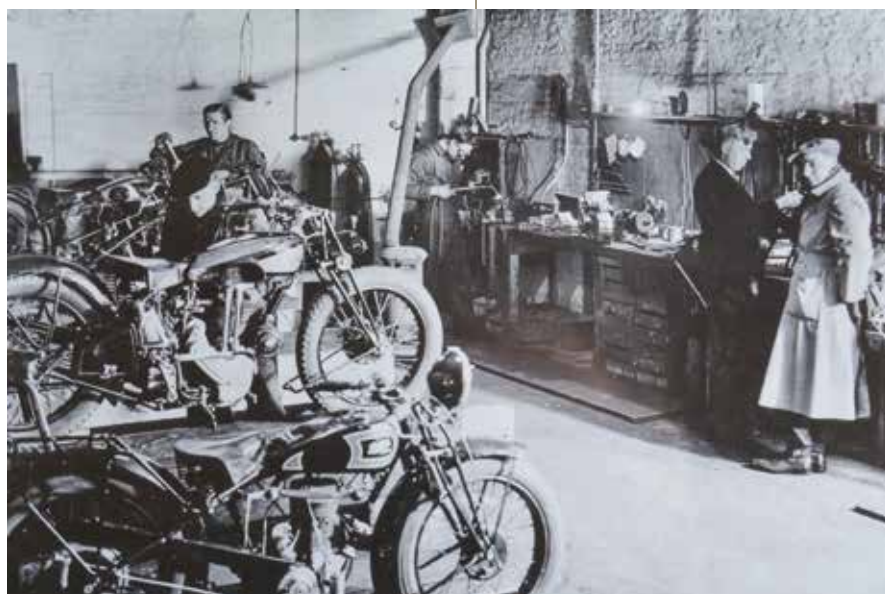
Zündapp (contraction de Zünd Apparat, ou dispositif d'allumage) construisait des motos depuis 1921. Le fondateur de la marque, M. Neumeyer, ambitionnait de motoriser les masses populaires, et c'est ce qu'il fit au moyen d'une série de motos modernes qui rompaient vraiment avec le passé. Il eut aussi la chance que cette motorisation de masse figurât assez haut parmi les priorités du Chancelier du Reich fraîchement élu. La marque proposait une demi-douzaine de modèles et la production évoluait rapidement: de 7.000 machines produites en 1933, elle passa à 27.700 en 1937. Ensuite, la production civile connut un sérieux coup d'arrêt au profit de la production militaire. Et ceci fut naturellement un problème pour le jeune importateur anversois, car la marque qui avait pour slogan "Zündapp Zuverlässig" (fiable) avait commencé à être distribuée par Moorkens dès 1938.

L'un des tout premiers employés de la jeune entreprise était René Milhous, un célèbre pilote moto, recordman mondial et membre du team F.N., qu'Albert

avait rencontré par le biais de Jacques Ickx. Les deux hommes allaient devenir amis pour la vie, et participer ensemble à de nombreuses compétitions. Ils gagnèrent par exemple les 24 Heures de Schaarbeek avec une Zündapp K500 à side-car, cela malgré un accident qui valut à Albert une épaule cassée. Mais nonobstant la douleur, ils n'abandonnèrent pas.

A cette époque, Albert était déjà marié depuis quelques années à Constance "Coco" Belpaire, une femme qui joua un rôle essentiel dans le succès de son époux. Jean-Albert décrit leur relation comme ceci: "Mon père apportait les blocs, ma mère apportait le ciment."

Jean-Albert Moorkens à côté de la BMW Isetta dans le hall d'accueil du siège de Kontich.



*Le tout premier atelier.
2ème en partant de droite, Gérard Moorkens*



■ Années de guerre

Comme tant d'autres, la famille Moorkens prit la fuite vers la France quand éclata le conflit. Mais arrivés à Abbeville, ils tombèrent au milieu des combats et Albert Moorkens décida rapidement de rebrousser chemin et de rentrer à la maison. D'autant que son épouse était sur le point d'accoucher. Deux jours après le retour au bercail, Léopold vint au monde. Les familles Milhoux et Moorkens s'installèrent au Tanghof à Kontich, la maison d'Albert. Le business, lui, était à l'arrêt. Avec la Première Guerre Mondiale encore en mémoire, ils pensaient que le ravitaillement en nourriture allait poser un sérieux problème, et ils décidèrent donc d'élever des lapins. Et vous connaissez les lapins... A la fin de l'été, on ne put que constater que les lapins avaient un appétit énorme et que toute la verdure des environs avait disparu. Il fut donc décidé de vendre la colonie de Géant des Flandres et de retourner au magasin du 'Oude Steenweg', où la vie reprit peu à peu son cours. L'importation était évidemment à l'arrêt, mais on parvint tout de même à vendre une douzaine de petites motos Gillet. On assura aussi l'entretien de quelques motos. Un jour, les Allemands découvrirent que Moorkens était importateur Zündapp. L'atelier fut alors réquisitionné et à partir de là, il allait être chargé de l'entretien des motos militaires de l'occupant. Grâce à cela, les pièces détachées commencèrent à affluer, dont

Après la guerre, Albert Moorkens prit encore part à des compétitions. Ici avec une Terrot 125cc

Cross à Louvain, 1942. Albert Moorkens (à gauche) remporta la course, à plein gaz. Notez la cocarde belge que tout le monde arbore.





DELEN

PRIVATE BANK

Delen Private Bank est une entreprise familiale spécialisée dans la gestion de patrimoines privés. En bon père de famille dynamique, nous avons pour ambition de protéger votre patrimoine tout en lui assurant une croissance saine. N'hésitez pas à nous contacter pour un rendez-vous sans engagement ou à consulter notre site.

Votre patrimoine mérite
notre expérience et notre
expertise.

www.delen.be

*André Milhoux avec une Terrot 500cc.
En arrière-plan, René Milhoux
en conversation avec Albert Moorkens
(sur la moto).*



un certain nombre disparurent clandestinement. Après quelques mois, l'atelier fut déménagé sur ordre des Allemands vers un plus grand garage de la Chaussée de Mechelen. En 1943, il fut même question d'envoyer toute l'équipe en Pologne, plus près du front. Heureusement, ce plan ne fut pas mis à exécution, et Albert Moorkens parvint

avec sidecar. A la libération d'Anvers, cette moto pilotée par Milhoux allait être utilisée par un Commandant de la résistance.

De septembre 44 à fin avril 45, Anvers allait vivre sous le joug des bombes volantes V1 et V2. Le port était le seul port de ravitaillement que les alliés avaient récupéré intact et à partir de 1944, l'activité y fut intense. Les motos qui avaient été cachées durant le conflit refirent leur apparition sur les routes, et le marché était alimenté par le butin de guerre. L'entreprise quitta alors son grand garage pour un autre établissement situé sur la Chaussée de Mechelen, à côté de l'église. Cet endroit présentait un étalage et un vaste atelier à l'arrière. Au rez-de-chaussée, on trouvait aussi un bureau pour Gérard et le magasin de pièces détachées, tenu par André Milhoux. Au premier étage, il y avait le bureau d'Albert et de M. Matthys, le comptable. La famille Milhoux vivait au deuxième étage. Au début, il régnait encore une certaine anarchie. Les soldats qui rentraient d'Allemagne revenaient avec des camions chargés de motos "confisquées", qu'ils cherchaient à revendre.

■ Retour à la compétition

Au milieu de ce chaos, Albert tentait de remettre un peu d'ordre. Il conclut ainsi un accord avec les douanes: il s'engageait à taxer chaque moto qui lui arriverait sans papiers ou avec des factures falsifiées, il paierait les droits de douanes et en échange, il recevrait les documents en bonne et due forme. Tout le monde était alors gagnant, puisque les douanes disposaient ainsi des moyens financiers qui leur manquaient, et Moorkens pouvait revendre en toute légalité la foule de matériel, souvent volé, qui arrivait chez lui. Mais bien sûr, ce butin de guerre ne suffisait pas du tout à faire tourner un commerce. Et comme la production de motos neuves était toujours à l'arrêt, Albert se mit à la recherche de surplus militaires. Il commença par des motos anglaises, plus spécifiquement des Ariel 350cc, dont il acheta des centaines d'exemplaires. Puis il mit la main sur 300 Harley-Davidson de l'armée

*Pour contourner les taxes belges
à l'importation, une moto "maison"
fut développée: la Cyclon.*



aussi à obtenir l'autorisation d'assurer l'entretien de véhicules civils pour ceux qui même en temps de guerre, comme les docteurs et les fonctionnaires, étaient autorisés à utiliser des véhicules à moteurs. A l'atelier, on réparait et repeignait aussi des vélos, et on vendit même quelques bateaux. A la fin du conflit, on parvint à subtiliser et à cacher une Zündapp K600

américaine. Plusieurs ouvriers étaient affectés à la démilitarisation des motos. Elles étaient entièrement démontées, nettoyées, sablées, puis repeintes et chromées. Le résultat était attrayant et sur un marché très en demande, les ventes allaient bon train. Evidemment, toutes ces motos mises sur les routes impliquaient aussi l'achat de pièces détachées. Pour cela, Albert put compter sur l'aide d'un militaire britannique, Clive Porter, qui allait devenir un contact important entre Moorkens et les constructeurs anglais.

L'Allemagne étant en perdition, l'objectif premier fut la Grande-Bretagne, nonobstant les difficultés à obtenir des licences d'importation. Matchless et AJS avaient renoué avec leurs importateurs d'avant-guerre, tout comme Norton. Un accord fut alors conclu avec Panther mais en raison des quotas d'importations imposés par l'Etat belge pour protéger la production locale, les chiffres restèrent très modestes. La marque la plus importante, BSA, était représentée en Belgique par les Ets Van Eyck de Bruxelles. Rowson, le directeur de BSA, pilote bien connu à l'époque, n'avait pas seulement couru avec René Milhous, mais connaissait aussi son père. Et cela facilita considérablement les négociations. La distribution en Belgique fut donc coupée en deux. Moorkens allait représenter la marque au nord du pays, tandis que Van Eyck conserverait Bruxelles et le sud. Le nombre de licences d'importation fut donc doublé.

Lorsque Van Eyck prit sa retraite, M. Gall, son associé pensa à créer une joint-venture. L'entreprise FAMO fut fondée, et elle gérait l'importation de BSA dans tout le pays. Deux ans plus tard, Gall prit à son tour une retraite bien méritée et vendit toutes ses parts à Moorkens. Mais le nombre de licences d'importation resta assez faible, et cela poussa Moorkens à explorer du côté de la France. Il y décrocha la distribution de la marque Terrot. Le premier modèle était une 125cc aux performances flatteuses, mais à la finition douteuse. La moto ne présentait pas le moindre chrome et la peinture était bâclée. Mais la

demande était grande et des centaines de motos furent importés. Le concessionnaire de Frasnes-lez-Couvin, à la frontière française, vendait énormément à des clients... français, car la production était principalement réservée à l'export et les délais de livraison en France étaient donc interminables.

En 1949, la marque présenta une 500cc dérivée d'un modèle militaire. Les performances étaient bonnes, mais la finition laissait encore à désirer. Sur le marché, ces motos recevaient le



Festivités autour de la ligne de montage Zündapp Bella, 1958.

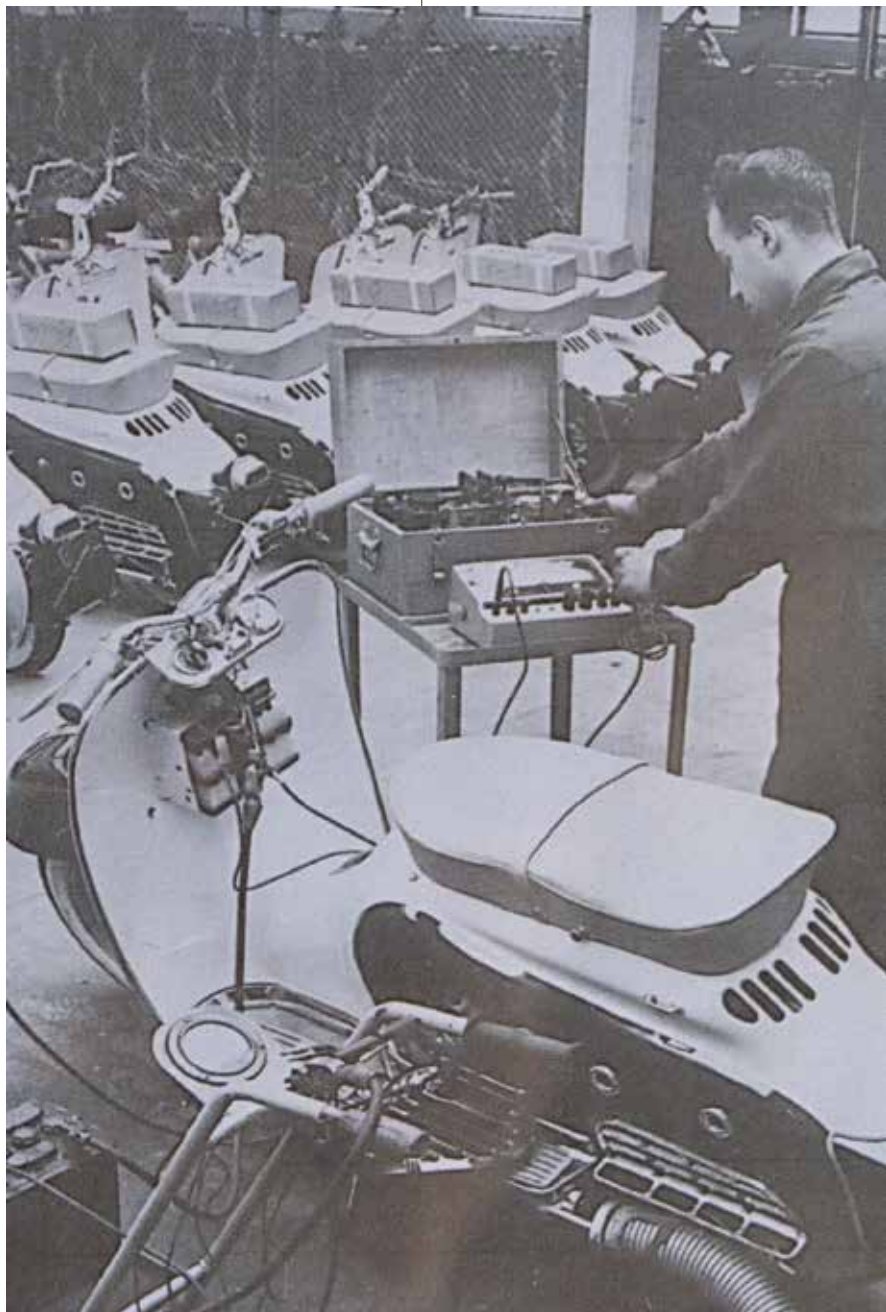
sobriquet de "pisseuse d'huile", tant elles fuyaient de toute part. Pendant ce temps, la concurrence allemande faisait un retour discret, avec des machines bien construites, et cela annonçait la fin de Terrot.

Peu de temps après la libération, Moorkens reçut une lettre de Zündapp offrant de livrer de nouvelles pièces détachées. Le courrier mentionnait aussi l'intention de relancer bientôt la production. La première Zündapp d'après-guerre fut une 200cc. Et Moorkens prit alors une décision qui allait avoir d'importantes conséquences pour l'entreprise: importer les Zündapp en morceaux, et les assembler en Belgique. Le problème des licences d'importation étaient ainsi contourné.

Albert Moorkens fut un témoin privilégié du redressement économique de



L'une des deux lignes de montage de la Zündapp Bella, 1957.



Essai final d'une Zündapp Bella.

l'Allemagne. A cette époque, il désirait augmenter son portefeuille de produit, d'une part pour être mieux armé en cas de faillite de l'un de ces fournisseurs, de l'autre pour éviter qu'un autre importateur le concurrence sur le marché avec d'autres marques. C'est pourquoi en 1947, il prit contact avec DKW. La marque avait alors encore une usine dans la partie ouest de l'Allemagne, et une excellente 125cc au catalogue. Le constructeur était un spécialiste des petites cylindrées, car elles convenaient mieux aux moyens limités dont disposait alors la population allemande.

Les licences d'importation représentant toujours un frein à la croissance de l'entreprise, il fut décidé de lancer

une marque de moto "maison". Ce fut Cyclon. Cette moto légère fut créée par René et André Milhoux. Elle ne disposait que d'une suspension arrière symbolique et pour le moteur, on avait le choix entre un BSA 125cc à magnéto, ou un DKW 125cc à bobine. Seule distinction entre les deux: le moteur anglais avait l'allumage sur le côté droit. Pour le reste, les moteurs étaient rigoureusement identiques, puisque BSA avait reçu une licence DKW en guise de compensation de guerre. Pour l'anecdote, on pourrait citer d'autres exemples du genre, comme le fameux moteur BMW 6 cylindres 2.0 litres, qui fit une belle carrière en Angleterre sous les capots Bristol.

■ L'âge d'or de la moto

Le 1^{er} juillet 1952, les règles de quotas furent levées et l'importation de motos devint libre. Pour Moorkens, cela fut synonyme d'une nouvelle période d'expansion. Le garage situé à côté de l'église était déjà au bord de l'implosion et ne pouvait donc accueillir une chaîne de montage. De nouvelles installations furent donc trouvées au 571 de la Chaussée de Mechelen. Au rez-de-chaussée, il y avait une salle d'exposition, un étalage et un magasin à l'arrière. Le deuxième étage offrait l'espace nécessaire à l'administration, mais aussi pour la division compétition et pour une zone de stockage. Celle-ci était indispensable, car la production était une activité à temps plein, alors que la saison des ventes courait surtout du printemps à l'automne. Dans cet atelier, on construisit des centaines de Zündapp et de DKW. Puis arriva la Vespa, qui rencontra un succès aussi immense qu'immédiat à travers toute l'Europe. Zündapp développa alors en un temps record son propre scooter, la Bella, qui était d'après Jean-Albert bien plus confortable et luxueuse que l'italienne. Le succès fut tel que durant les mois d'été, Moorkens dû les assembler 10 heures par jour, samedi compris. Rien qu'en 1957, Albert et Gérard vendirent 13.000 Bella et on estime qu'au total, quelques 50.000 exemplaires trouvèrent preneur.

A l'Exposition Universelle de 1958, les frères Moorkens installèrent une

petite ligne de montage de la Bella. Et cela allait conduire à une nouvelle étape dans le développement de l'entreprise...

■ Service courses

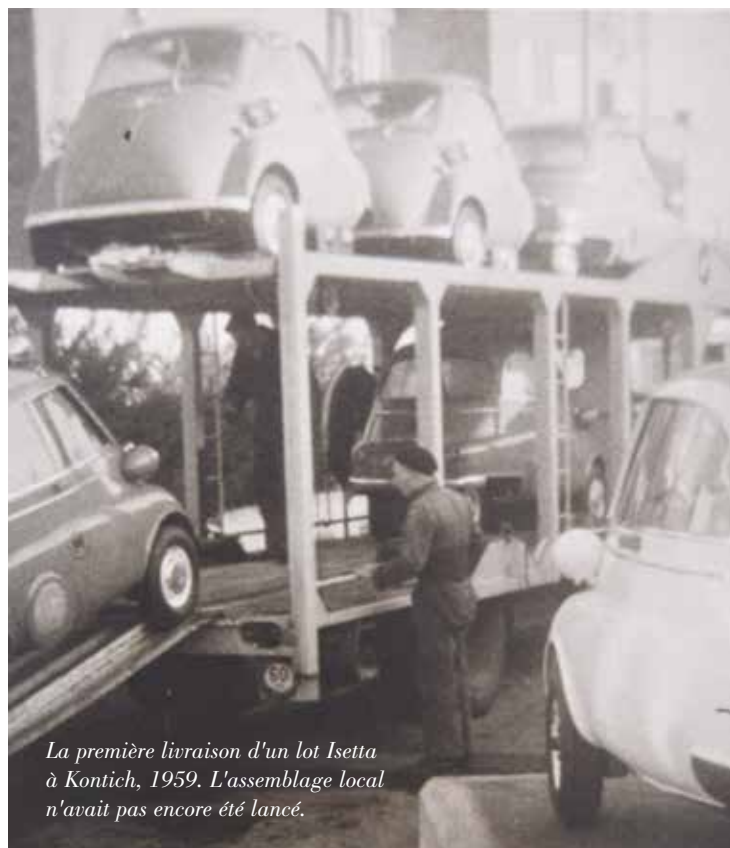
Albert Moorkens était un homme très sportif. Il avait pris part à d'innombrables courses de motos, d'abord seul, puis avec son ami intime René Milhoux. Pas étonnant donc que la compétition ait une part importante dans l'histoire de Moorkens. Avant la guerre, Milhoux avait établi plusieurs records mondiaux. Quand après la guerre – et jusqu'au milieu des années 50 – Jabbeke devint un lieu de choix pour les tentatives de record, principalement pour les Anglais, on ne tarda pas, à Berchem, à prendre part au jeu. En 1947, l'Union Motocycliste Belge avait déjà organisé un "kilomètre lancé" sur l'A12. C'est en 1948 qu'ils optèrent pour Jabbeke, où venait d'être construite une toute nouvelle portion d'autoroute. A l'époque, Moorkens venait de décrocher la distribution de Vincent HRD et l'ingénieur de la marque, Phil Irving, avait développé une machine à battre les records, baptisée "Gunga Din". Avec l'aide de Moorkens, l'engin fut envoyé en

Belgique pour participer à la compétition. Phil Irving avait décidé de piloter lui-même la moto vers la Belgique mais chemin faisant, il eut un accident: lui-même ne fut que légèrement blessé, mais la fourche et la roue avant de la moto étaient pliées. Elle fut donc enlevée d'urgence par camion au "Bateau-poste" à Ostende, et réparée à Berchem avec des pièces "empruntée" à une Black Shadow de l'étalage.

La moto était inscrite pour deux tentatives de record: solo et sidecar. Le pilote était René Milhoux. Ambition: 100 mph (160,9 km/h) pour le sidecar (un Imperial belge réglementairement lesté de 60 kg), et 120 mph (193 km/h) en solo. En sidecar, la machine termina à la 4ème place, à une vitesse de 97,5 mph. Mais en solo, elle l'emporta largement, à la vitesse de 120,5 mph, soit 193 km/h. La Norton pourtant envoyée directement par l'usine ne put faire mieux que 104 mph.

L'entreprise avait mis sur pied son propre département compétition et René Milhoux avait reçu carte blanche de son patron pour transformer un fourgon Citroën H1 jaune en atelier mobile. Le véhicule était utilisé pour assurer l'assistance d'André Milhoux,

Les premières lignes d'assemblage rudimentaires de l'Isetta à Kontich, 1959.





23-24 mai 1959:
une caravane publicitaire de 19 BMW
600 parcourt 737 km non-stop à travers
la Belgique en une journée, à l'occasion
de la XIIème Ronde FMB.
Ici lors d'une pause à Marche.
19 voitures au départ, 19 à l'arrivée.

qui défendait les couleurs de BSA. Mais de 1954 à 1958, il fut aussi présent sur de nombreuses compétitions de motocross. Puis avec l'arrivée des scooters, les ventes de motos connurent un important ralentissement et cela se fit ressentir jusque dans la division course. Arrivé en fin de carrière, le Citroën ne fut jamais remplacé.

En 1962, le fils de Jacques Ickx fit ses débuts en motocross avec une Zündapp 125cc, avec le soutien de Moorkens. Quelques années plus tard, Albert l'aida à obtenir une BMW 700 pour sa première expérience en tant que pilote automobile. Vous avez deviné, le prénom du jeune homme en question était Jacky.

■ L'évolution vers quatre roues

Après la guerre, différents constructeurs cherchèrent le salut dans les microvoitures entraînées par des moteurs de motos. Le pouvoir d'achat était alors en effet très réduit, et les matières premières étaient chères. En Allemagne, il y avait Messerschmitt qui, au début des années 50, fut l'un des premiers constructeurs du genre, et le plus populaire. En tant qu'importateur de Zündapp, Moorkens avait déjà vendu quelques véhicules à quatre roues, puisque cette marque de moto avait aussi développé une mini-voiture, la Janus. Celle-ci présentait des faces avant et arrière quasiment identiques, ce qui explique qu'elle reçut pour nom de baptême celui d'un dieu romain à deux visages. Le moteur, un monocylindre deux-temps de 245cc et 14 ch, était en position centrale. Le succès fut plutôt mitigé.

Au Salon de Turin 1953, Renzo Rivolta présenta un petit véhicule à trois roues et deux places, auxquelles on accédait par une portière... frontale. Heinkel et BMW s'empressèrent d'acquiescer une licence de fabrication, mais seule la marque bavaroise parvint à faire de cette petite machine un véritable succès populaire. Le moteur deux-temps bruyant et puant d'origine fut avantageusement remplacé par un monocylindre BMW de 250cc et 12 ch, et quelques modifications furent apportées au concept. On remplaça aussi rapidement l'unique roue arrière par

Le camion d'assistance Citroën jaune,
une silhouette bien connue aux abords
des circuits dans les années 50.



deux roues jumelées. BMW lança la production de l'Isetta en 1955. Outre les motos, la marque ne proposait alors que deux grosses et coûteuses automobiles, dont les ventes étaient confidentielles. La microvoiture BMW connut par contre un succès immédiat. Au cours de la première année, 13.000 exemplaires furent vendus et en 1957, la production approcha les 40.000 unités.

La petite ligne de montage de la moto Bella que Moorkens avait montrée à l'Expo '58 avait été remarquée. Grâce à elle et par le biais de Renzo Rivolta, les frères entrèrent en effet en contact avec BMW et furent invités à Munich. Le problème était que BMW avait déjà un distributeur en Belgique, le "Garage du Rond-Point de l'Avenue Louise". Ce dernier n'avait cependant vendu que 90 BMW en 1958, dont la moitié de voitures de luxe, et ce chiffre était évidemment très en-dessous des attentes de la marque. Les frères Moorkens firent donc à l'usine une proposition très attractive, peut-être inspirée par celles qu'ils avaient faite à BSA quelques années auparavant: laisser la gamme de luxe à l'importateur actuel, mais se charger de l'Isetta et de la nouvelle 600, et vendre au total 1.000 exemplaires la première année, le double l'année suivante. La proposition impliquait aussi un assemblage en Belgique, car une loi votée en octobre 1952 limitait à 250 exemplaires par marque l'importation de voitures à un régime fiscal avantageux. En pratique, cela signifiait que les voitures étaient frappées d'une taxe à l'importation de 24%, tandis que celle sur les pièces détachées n'était que de 12%. Globalement, Jean-Albert Moorkens (qui avait écrit une thèse sur le sujet à la fin de ses études) estimait que la taxe réelle sur les voitures assemblées chez nous s'élevait à 9%. Car les voitures présentaient aussi du "contenu local", comme les vitres, les batteries, les jantes, les pneus, etc. Une première ligne de montage fut mise sur pied à Kontich, où se trouvait le siège social.

Le lancement des petites BMW fut accompagné d'événements promotionnels comme on n'en avait jamais

vus, comme une caravane de centaines d'Isetta et 600 traversant les grandes villes. Et le succès ne tarda pas. En 1959, quelques 500 petites BMW furent immatriculées. En 1960, le chiffre passa à 2.350 immatriculations. Même les services postaux belges mirent une soixantaine d'Isetta rouge vif en service. Les frères Moorkens avaient donc tenu la promesse audacieuse faite à BMW. Bien des constructeurs de microvoitures



tentèrent leur chance, mais peu rencontrèrent le succès. Pour ce qui est de Moorkens, ce succès n'était pas seulement à mettre au compte de l'audace et de la vision des frères, mais aussi à celui de leur solide réseau de distribution, dont les concessionnaires étaient convaincus que leur avenir dépendait du succès des petites BMW.

Quand les frères Moorkens décrochèrent le contrat d'importation BMW, ils savaient déjà qu'une petite voiture "digne de ce nom" était en cours de développement: la 700. La voiture créée par Michelotti arriva sur le marché en 1959, d'abord sous forme de coupé, peu après rejoint par la berline 2 portes. Ce fut la première BMW à carrosserie autoportante.

A l'époque du lancement de la 700, BMW était dans une situation délicate. Le problème était le fossé qui existait dans la gamme entre les Isetta et 600

Livraison des premières carrosseries de la BMW 700 à Kontich. Plus tard, ces livraisons se feront avec des remorques adaptées.



•• Albert Moorkens fait un discours à l'occasion de la 10.000^{ème} BMW produite en Belgique, 1965.

•• Production de la 10.000^{ème} BMW à Kontich. Albert Moorkens (gauche) reçoit les clés de la part du directeur commercial René Milhoux. Son frère Gérard assiste à la cérémonie.



d'un côté, et les gros modèles V8 501 et 502 de l'autre. La marque risquait d'être rachetée par Mercedes-Benz, qui ne s'intéressait guère qu'à la capacité de production de la marque munichoise. L'acquisition ne fut évitée de justesse que grâce à quelques actionnaires minoritaires, aidés par l'actionnaire principal Herbert Quandt, qui échangea ses parts Mercedes contre des parts BMW. La 700 arriva juste à temps et est généralement admise comme la voiture qui a sauvé BMW de la disparition.

que soit prêts le nouveau hangar. En 1960 déjà, on put construire un second bâtiment, grâce à quoi il fut possible d'assurer l'assemblage et la peinture en un seul et même lieu.

La 700 coupé fut bien accueillie. Ses lignes sportives et les performances à l'avenant du moteur bicylindre boxer étaient saluées de toutes parts. La berline deux portes ne tarda pas à venir enrichir l'offre, la 700 LS Luxus coûtait alors 64.700 FB, tandis que la plus basique 700 LS était facturée 59.500 FB. Le réseau commercial se développa bien en Belgique et la marque commença tranquillement à acquérir un statut plus valorisant. L'évolution des immatriculations BMW en Belgique le montre d'ailleurs bien.

Pendant ce temps, l'outil de production se développait lui aussi et le 3 décembre 1963, M. Spinnoy, Ministre des Affaires Economiques de l'époque, inaugura de nouvelles installations. Il fut aussi décidé en ce temps de mettre un terme à la production de la 700 à Kontich, bien que les ventes fussent encore très satisfaisantes. Mais la décision s'était imposée pour pouvoir se consacrer pleinement à la production de la 1500 Berline de la "Neue Klasse", sur laquelle BMW fondait tous ses espoirs. Pour les frères Moorkens, cette décision allait d'ailleurs se révéler bien plus rentable... En même temps, le défi qui s'annonçait était de taille pour un réseau qui, en 5 ans à peine, était passé des motos aux microcars, puis aux voitures de classes moyennes.

A Suivre...

Immatriculations BMW en Belgique

1959	→	401 exemplaires	→	0,40% de parts de marché
1960	→	1.406 exemplaires	→	1,09% de parts de marché
1961	→	3.250 exemplaires	→	2,42% de parts de marché
1962	→	4.841 exemplaires	→	3,32% de parts de marché
1963	→	6.100 exemplaires	→	3,50% de parts de marché
1964	→	6.916 exemplaires	→	3,54% de parts de marché

La situation financière de BMW était si déplorable que les frères Moorkens devaient payer leur voiture à l'avance, comme s'en souvient Jean-Albert. Ils avaient tout de même reçu la garantie de la part des autorités bavaroises que leurs versements seraient remboursés si les voitures ne pouvaient être livrées. En 1958, un terrain de 36.000 m² fut acheté à Kontich, avec l'idée d'y construire un atelier de peinture. Les Moorkens purent racheter à Zündapp les équipements de peinture de la peu populaire Janus, et les stockaient à Kontich, à l'air libre, en attendant



FOR EVERY PART OF THE JOB.



Cleaners



Speciality



Lubricants



Additives



Anti-corrosion

www.crcind.com



Porsche 356B

1600 T5 Roadster D'Ieteren 1961

Personne n'ignore qu'après la guerre, D'Ieteren a fondé une grande entreprise d'assemblage dans la commune bruxelloise de Forest, pour y produire la Coccinelle. On sait par contre moins que l'usine produisit aussi des Studebaker. Et certains seront très surpris d'apprendre que même des Porsche sortirent des lignes.

■ Speedster/ Cabriolet D/ Roadster

La nomenclature appliquée à la Porsche 356 Cabrio peut s'avérer un peu complexe. Il faut en effet savoir que la Speedster a évolué pour devenir la Cabriolet D qui, en 1961, fut à son tour rebaptisée 356 Roadster. Et pour rendre les choses plus compliquées encore, la voiture reçut une double grille sur le capot en 1961, et cette version est connue sous le nom de 356 Twin-Grille Roadster.

Dès le commencement de la production de la 356, une déclinaison cabriolet figurait au programme de Porsche. Mais la première décapotable qui marqua vraiment les esprits fut la Speedster, apparue en 1954. Elle succédait à une production limitée à 15 exemplaires spéciaux de Roadsters très spartiates, particulièrement bien accueillis aux USA car très basiques, donc peu onéreux. Elles étaient appelées à concurrencer avec les roadsters

Héritage belge

britanniques, très bon marché et populaires dans ce temps. L'ironie de l'histoire veut qu'aujourd'hui, ces versions sont les plus chères de toutes les 356.

A cette époque, Porsche ne disposait pas de ses propres lignes d'assemblages et pour la 356, la tâche avait été confiée à quatre entreprises de carrosserie: Weinsberg, Karmann, Drauz et Reutter.

Lorsqu'en 1958 les ventes de Speedster commencèrent à faiblir, elle fut remplacée par la plus civilisée Cabriolet D. Le D est une référence au carrossier Drauz, de Heilbronn, qui construisait le modèle. Porsche avait fait appel à cette entreprise car le carrossier habituel Reutter était trop occupé. La voiture était 89 mm plus longue, présentait un parebrise plus vaste et des vitres latérales que l'on pouvait abaisser plutôt que les protection latérales en toile et plastique de la Speedster. La 356A Convertible D – son nom complet – était plus pratique que la Speedster, avait des sièges plus

confortables et une capote qui fermait plus efficacement. Le châssis et la carrosserie différaient peu de ceux de la Speedster mais grâce à une finition plus raffinée, la cabriolet D cadrait mieux avec l'image Porsche de voitures de sport plus confortables que radicales.

La Série A fut logiquement suivie par la Série B, qui fut en production de 1959 à 1963. C'est durant cette période que la 356 connut sa période de développement la plus intense, comprenant des améliorations importantes sur le plan des aptitudes routières et du confort, qui s'ajoutaient à des performances meilleures et à une fiabilité inégalée. La Série B fut construite en deux versions de base : la T-5 de septembre 1959 à août 1961, puis la T-6 de septembre 1961 à juillet 1963. La B ne fut proposée qu'en coupé et en cabriolet, jamais en Speedster. Mais en 1960, un nouveau design fut présenté : la Roadster, qui remplaçait la Convertible D.

La Roadster faisait plus ou moins revivre l'âme de la Speedster, mais en y ajoutant toutes les améliorations de la 356B. Les différences avec la Convertible D sont anecdotiques : portières modifiées, habitacle derrière les sièges différent et plus spacieux et nouvelle capote, tout cela pour obtenir une allure plus légère et plus sportive. Le modèle évoluait aussi techniquement, avec une pompe à huile plus grande, des bielles renforcées, une transmission améliorée, des tambours ventilés, des roulements plus robustes sur le train avant, un nouveau boîtier de direction ZF et la possibilité d'opter pour un moteur plus puissant, le Super 90 (nommé plus simplement "Super" dès 1960) à vilebrequin équilibré.

■ Roadster D'Ieteren

Le lancement de la Roadster coïncida à peu près avec le transfert de la production de Drauz vers l'usine D'Ieteren de Forest. Ce déménagement faisait suite à un incendie qui avait détruit à peu près tout l'outil de production de Drauz, et il fut donc décidé de transférer temporairement la production chez D'Ieteren Frères. L'entreprise construisait les coques

Roadster, en assurant la finition et montait tous les éléments, si bien que les voitures étaient livrées prêtes à rouler. La production démarra en 1961, sur les châssis T5 aisément reconnaissables à la grille unique sur le capot. Cette version fut produite à 473 exemplaires à Forest. En septembre 1961, Porsche lança la production du châssis T6, que D'Ieteren allait aussi utiliser dès cette période pour la Roadster. Cette version, c'est à la double grille du capot qu'on la reconnaît, et il faut souligner qu'elle profita également d'une série d'améliorations, comme les essuie-glaces à deux vitesses, les sièges aux réglages plus confortables, la serrure antivol sur le levier de vitesse, un bouchon de réservoir extérieur et la boîte de vitesse type 741/2A. Ces modèles recevaient en série le moteur 4 cylindres boxer 1600 cc de 75 ch, mais on pouvait choisir l'option Super 90, en combinaison avec un embrayage Hausserman renforcé. Lorsque fut arrêtée la production forestoise de Porsche en 1962, 246* roadsters T6 avaient été construits.

■ Au volant

Il y a quelque temps, un bon ami a acheté en Californie une 356B Roadster T5 D'Ieteren de 1961, n° de châssis 89459. Cette voiture avait été vendue neuve dans le Connecticut en 1961, et présente un historique complet. La teinte d'époque "Aenta Blue" et l'intérieur en vinyle rouge ont été conservés. La peinture semble même toujours être celle d'origine et a toujours fière allure. Détail amusant, cette teinte est proposée aujourd'hui encore pour les Porsche neuves.

Les Roadsters D'Ieteren sont rares, et donc assez recherchés dans les milieux porschistes. C'est encore plus le cas des T6 à moteur Super, puisqu'ils sont les moins répandus. Les gens qui ne comprennent pas tout à la marque ont tendance à dénigrer la 356, la qualifiant de "Coccinelle aplatie". Il est vrai que comme la Coccinelle, également conçue par Ferdinand Porsche, elle repose sur un châssis-plateforme, dispose d'un train arrière pendulaire et d'un moteur 4 cylindres boxer en position postérieure. Mais le parallèle

Il n'y a qu'un seul badge D'Ieteren, à la base de l'aile avant droite.



Les premières séries (T5) de la Roadster D'Ieteren présentent une seule grille sur le capot moteur.

** Concernant les chiffres de productions, il existe quelques incertitudes. Dans les archives de D'Ieteren, il n'est fait mention que de la production totale de 724 Roadsters, et nous partons du principe que ce chiffre est exact. Mais les différents auteurs que nous avons consultés parlent de 473 T5 pour 247 ou 249 T6. Dans les documents D'Ieteren, on trouve les chiffres de production par année (637 en 1961, 87 en 1962, pour un total de 724), mais pas par modèle.*



Durant notre essai, nous sommes tombés sur une pompe à essence à l'ancienne.

s'arrête là. Les premières 356 recevaient un bloc 1500 cc délivrant la bagatelle de 40 ch. A titre de comparaison, la Coccinelle 1200 du milieu des années 50 ne revendiquait que 28 ch, le moteur Porsche était déjà plutôt généreux pour l'époque. En 1961, la Porsche à moteur 1600 Super annonçait la puissance très respectable de 90 ch, pour à peine 908 kg.

Notre voyage commence par un passage à la pompe. Pour faire le plein, il faut ouvrir le capot du coffre avant, car c'est là qu'est logé le réservoir. A l'ancienne. Et on constate au passage que le volume de ce coffre est à peine suffisant pour un sac de sport normal. Heureusement, il reste de la place derrière les sièges avant. Nous ouvrons la capote, une opération assez rapidement exécutée même par une personne



Pour accéder au réservoir, il faut ouvrir le capot de coffre. Et il ne reste guère de place pour le reste.

La capote ferme bien et produit peu de bruits de vent.



seule, ce qui n'était pas toujours le cas des cabrios de cette période.

Le tableau de bord est très complet pour l'époque. Outre la jauge d'essence et le compteur de vitesse, on trouve un cadran de température et, au centre, le compte-tours, tout cela présentant des caractères verts sur fond noir. Le volant est un exemplaire rare, en bois, et pourvu d'un grand anneau qui actionne le klaxon. A notre avis, c'est le seul élément de la voiture qui trahisse vraiment son âge : le bois est craquelé et le vernis est usé. Dommage, car ce sera le seul contact physique permanent que nous aurons avec la voiture, et nous avons laissé nos mitaines de conduite à la maison.

Disons-le franchement, la puissance n'est pas époustouflante, mais elle est tout de même largement suffisante pour emmener la voiture à bon rythme sur les petites routes de Flandre Occidentale. La 356 ne doit pas compter sur ses accélérations foudroyantes pour faire impression, car elles ne le sont pas. Ses atouts sont sa légèreté et son comportement agile. Un peu comme un gros kart, qui n'accélère pas comme une fusée lui non plus, mais que l'on peut conduire diablement vite dans les virages et est assez facile à maîtriser. Avant de prendre le volant, notre principale crainte était que les pédales soient fixées au plancher, comme dans une coccinelle. Mais à notre grande surprise, elles sont suspendues, comme dans n'importe



Planche de bord bien équipée et volant rare.



Bleu et rouge : une combinaison classique que l'on voit rarement, mais qui marche bien.

Plaque d'identification sur le montant de portière gauche.



quelle voiture moderne. Les freins s'acquittent parfaitement de leur tâche et la direction très directe procure un bon touché de route. Notre modèle du jour avait été équipé en série du moteur 4 cylindres boxer 1.582 cc. Mas le moteur d'origine a été remplacé au cours de la vie de la voiture par un exemplaire identique, et il a récemment été révisé selon les spécifications 356C. Ce qui signifie en théorie que sa puissance est de quelques 75 ch, pour un couple de 117 Nm. Nous l'avons dit plus haut, le poids de la voiture est d'à peu près 908 kg, ce qui donne un rapport poids/puissance de 12,1 kg/ch. Juste ce qu'il faut pour avancer sérieusement, du moins quand le trafic n'en décide pas autrement. Selon le manuel, la vitesse de pointe est de 160 km/h. Honnêtement, nous ne l'avons

pas vérifié. Parce que c'est illégal, évidemment ! Plus sérieusement, le fait est que comme pour bien des voitures de ce temps-là, la vitesse de pointe est très théorique. C'est ça, où nos (grand-)pères avaient un instinct de survie bien moins développé que le nôtre...



L'usine de Forest

*Remerciements à
Catherine Rommelaere,
historienne à la
D'Ieteren Gallery.*

D'Ieteren, spécialisé dans la carrosserie de luxe, se transforma à partir des années '30 en importateur de voitures américaines de série. Les ateliers de la rue du Mail se virent reconvertis dès 1935 en hall de montage pour ces voitures livrées en pièces détachées. Pierre D'Ieteren se rendit compte, au lendemain de l'armistice, que les ateliers du Mail ne suffiraient plus à assurer la construction des nouveaux modèles Studebaker, beaucoup plus sophistiqués. Il réussit à convaincre les dirigeants de la firme américaine que sa société était capable, qualitativement et quantitativement, de reprendre l'assemblage. Entretemps, en 1948, D'Ieteren avait obtenu également la représentation générale pour la Belgique de la «Volkswagen», qui n'était qu'au tout début de son développement, et n'existait qu'en un seul modèle, la Typ 1, prédécesseur de la fameuse Coccinelle.

Cette même année, l'entreprise achète à Forest un terrain de 14.000m² raccordable au chemin de fer et sur lequel sera construite une usine destinée à l'assemblage de véhicules automobiles. Le 7 avril 1949, la première voiture Studebaker, une Champion Sedan à 4 portes et 6 cylindres, sort de la chaîne de montage. En octobre de la même année, le millième véhicule est produite à Forest.

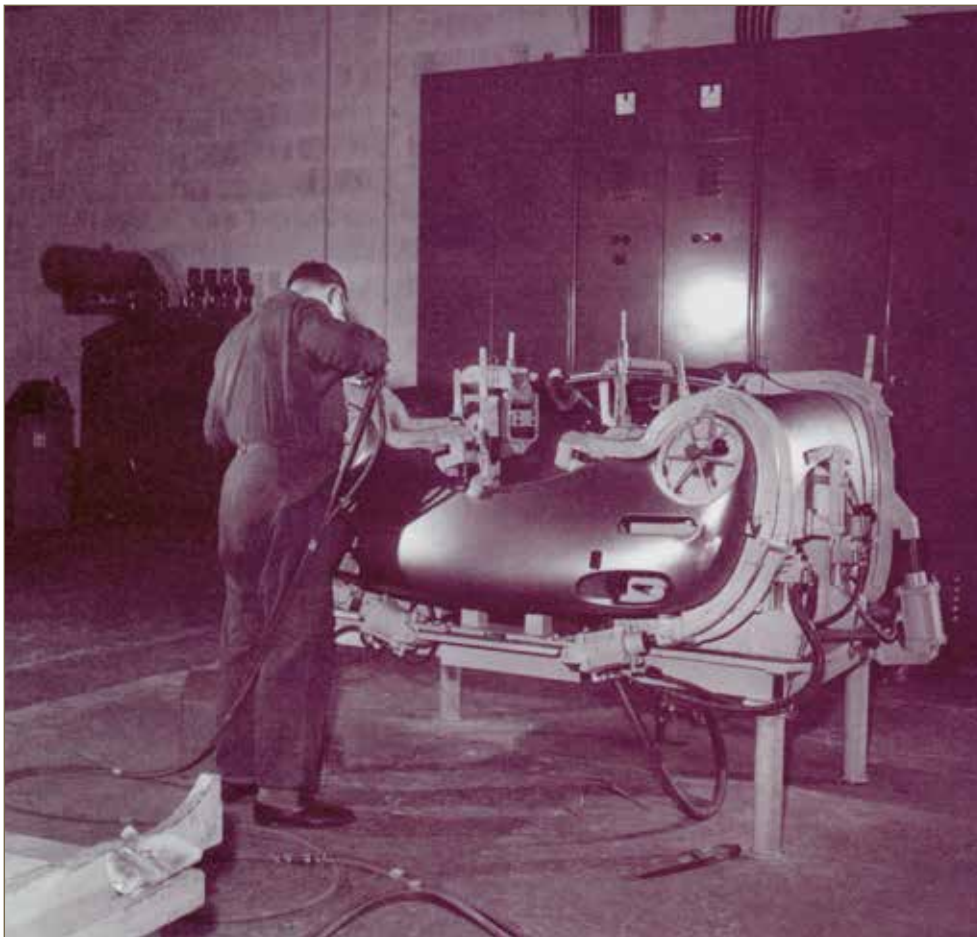
Suite au développement continu des activités, des extensions multiples du terrain suivent au cours des années suivantes. Dans le rapport annuel de la société de 1952 on peut lire : "Ainsi que nous l'avions fait pressentir dans notre rapport de l'exercice 1951, le Gouvernement a pris la résolution d'obliger les importateurs de véhicules automobiles étrangers à faire le montage de ceux-ci en Belgique. Nous avons, dès septembre 1952, mis à exécution les plans tout préparés que nous avons étudiés pour l'agrandissement de notre usine de montage de Forest, en vue de combiner l'assemblage des voitures VW avec celui des Studebaker, que nous montons depuis 1935. Les travaux sont déjà fort avancés. Deux halls de 3.900 m² sont actuellement en service. L'ensemble de l'usine aura une superficie de 35.000 m²."

C'est le 11 février 1954 que sortait la 1^{ère} VW montée en Belgique et la capacité de production a atteint déjà en décembre de la même année, 1.200 voitures et camionnettes VW. En juillet 1958, la 50.000^e VW sort des usines de Forest. Le 13 mai 1960 on fête le montage de la 100.000^e VW Coccinelle. La production des Studebaker est arrêtée en 1965.

Mais l'usine de Forest continua de se développer, construisant des cen-

*Contrôle scrupuleux des éléments de
carrosserie, sur le chemin de la ligne
d'assemblage.*





*Soudure de la partie avant,
Forest, 1961.*

Production Usine de Forest, période D'Ieteren 1949-1970

Modèles		Années		Nombre total
Studebaker voitures	→	1949-1965	→	18.759
Studebaker camions	→	1949-1964	→	2.916
VW Coccinelles	→	1954-1970	→	795.650
VW Utilitaires	→	1954-1962	→	16.560
Packard	→	1955-1956	→	60
VW Karmann-Ghia	→	1957-1959	→	636
Porsche	→	1961-1962	→	724

taines de milliers de Coccinelles, de Karmann Ghia, de Minibus VW, et même 724 Porsche, le sujet de cet article. Les nouvelles générations de voitures requièrent de nouvelles techniques de montage. Volkswagen AG demande à D'Ieteren d'agrandir l'usine de Forest et de rénover de fond en comble les installations, une investissement qui dépasse les possibilités de l'entreprise Belge, qui décide de vendre son usine à la maison de Wolfsburg. La vente est consommée à la fin 1970. La production continue : plus qu'un million de VW Passat,

plus qu'un million de Golf... En 2006 Volkswagen arrête la production et dès 2007 Audi Brussels reprend le flambeau, mais ça, c'est une autre histoire.

BMW 650i



**Pour vivre en grand,
il faut une grande voiture.
Une BMW 650i cabriolet,
par exemple.**

*Par Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*

Classic futur

Vos cheveux sont battus par les vents, vous profitez de l'air frais comme s'il était gratuit. Des sensations qui semblent si basiques et pourtant, rouler en cabrio est un plaisir si raffiné. Soudain, les smartphones deviennent superflus et tous les soucis s'envolent. Ce qu'il reste, c'est la pureté de la conduite automobile. Vous, votre passager et votre destination, plus rien d'autre ne compte. Parce que vous êtes plus proche des éléments et parce que vous vivez plus intensément "le moment", les tracasseries quotidiennes n'ont plus de prise sur vous. Voilà tout ce qui fait le charme de la conduite ouverte.

Sur papier pourtant, l'idée a tout pour être absolument risible. D'abord, des ingénieurs travaillent de longues années durant pour rendre une voiture aussi rigide qu'une mère supérieure et filtrer le moindre couinement, le moindre souffle de vent, le moindre petit bruit secondaire. Et d'un coup, ils décident de se débarrasser d'une chose aussi fondamentale que... le

toit. Et pouf! Adieu rigidité, isolation parfaite et contrôle idéal de la température à bord. Votre corps sans défense se retrouve exposé au soleil moqueur.

Et si les cabrios n'existaient pas déjà? Trouverions nous que c'est une bonne idée qu'un constructeur empoigne l'ouvre-boite pour ôter le toit d'une automobile?

D'autant que les cabrios sont rarement vraiment beaux. Les Jaguar Type E, Mercedes Gullwing, Porsche 911, Chevrolet Corvette et autres icônes du genre ont depuis longtemps prouvé que rien n'est plus désirable que les élégantes lignes d'un coupé.

Si l'on parle d'un grand cabrio 4 places, on tombe encore plus dans l'absurde. Car là, c'est un immense défi que de garder la rigidité torsionnelle sous contrôle et éviter que la voiture se comporte comme une boîte en carton mouillée. Aux places arrière, c'est rarement une partie de plaisir. A 40 km/h en ville, c'est encore supportable, si ce n'est qu'on est exposé

aux regards comme un jambon dans la vitrine d'un boucher. Et quand la route s'ouvre, qu'on dépasse les 60 km/h, le vent est si dérangeant qu'il faut être particulièrement motivé pour le supporter plus de quelques minutes. Pourtant, en dépit de toutes ces tares, l'offre en matière de cabrio quatre places n'a jamais été aussi vaste.

La Californie et la Floride sont les habitats de choix du cabrio 4 places. Ce n'est pas par hasard si Cadillac, Chrysler et Lincoln avaient jadis toujours quelques grandes décapotables au catalogue. Mais étonnamment, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Au grand désespoir des amateurs du genre, le Big 3 de Detroit a tourné le dos au côté élégant du cabriolet. Seule Buick propose encore la Cascada, qui n'est en fait qu'une Opel pourvue d'une autre calandre. Et ni la Ford Mustang, ni la Chevrolet Camaro ne sont vraiment de la trempe de ce dont on parle ici. En fait, elles ont été trop généreusement adoptées par Hertz et Avis, qui les louent en masse au moindre touriste européen venu se donner l'illusion de palper la culture américaine. Cadillac nous avait mis l'eau à la bouche avec la très mondaine Ciel, mais l'idée est

restée lettre morte. Aujourd'hui, quand même Cadillac ne jure plus que par le SUV, c'est vers l'Europe que doivent se tourner les amateurs de grands cabrios. De grands cabrios à capote en toile, bien sûr. Le toit rigide escamotable est devenu bien trop ordinaire depuis que Renault, Peugeot, Ford et tant d'autres marques de volume ont cédé à cette mode. Et on note au passage que tous ceux-là ont aujourd'hui pratiquement disparu du marché. Mais ça, c'est une autre histoire.

Il y a d'abord la Bentley Conti GT, mais elle est furieusement onéreuse et après quelques années de grande popularité, elle est devenue un peu cliché. Parce qu'une Maserati Gran Turismo accuse le poids des ans et parce que même ici, une Rolls est un peu too much, il ne reste que les Allemands. Bien qu'une Mercedes Classe S Cabriolet soit "découpée" à la perfection, une BMW 650i cabriolet est plus élégante, plus longue, plus tendue et plus sexy. Elle est aussi disponible dans des teintes plus affriolantes que les 50 nuances de gris de la Benz. Avec une robe rouge Melbourne et ses revêtements intérieurs blancs, la Béhemme est même superbe. Chez Audi, il n'y a



guère que l'A5 qui, allez savoir pourquoi, ne dégage pas la même grandeur, au sens figuré. Peut-être parce qu'elle est plutôt proche de l'A4, alors que la BMW Série 6 est en fait une variante de la Série 5, se positionnant donc d'emblée dans une catégorie supérieure. Tellement supérieure qu'elle est en mesure de faire face à la Classe S Cabrio, alors que cette dernière joue dans des sphères plus élevées encore.

Cette 650i Cabriolet, c'est le milieu de la gamme, avec son 8 cylindres twinturbo de 450 ch et 650 Nm. BMW propose aussi la 640i à moteur 6 cylindres, ainsi qu'une variante diesel. Car plus rien n'est sacré, même dans les segments premium. Au sommet de la hiérarchie, on trouve la M6 cabriolet, pour ceux qui trouvent que trop n'est pas encore assez. Mais soyons francs: avec un 0 à 100 abattu en 4,5 secondes, la 650i est largement assez rapide pour n'importe quelle personne sensée.

Malheureusement, vous ne serez pas surpris d'apprendre que ceci a un prix. Une 650i cabrio normale dépasse les 100.000€ et si vous ajoutez les options de rigueur – comme le Pack M,

l'affichage tête-haute et autres gadgets présents sur notre exemplaire d'essai – vous flirterez vite avec les 125.000€. Ca fait vraiment beaucoup d'argent. Pour citer une autre BMW, il faudra dépenser beaucoup moins pour s'offrir une M4 Cabrio, qui titille elle aussi les 450 ch, affiche elle-aussi des logos à l'hélice devant comme derrière, et offre elle aussi une banquette arrière pour vos passagers. Mais bon, vraiment, ce n'est pas pareil. La M4 est bien trop brute pour cadrer avec l'idée délicate de la balade ouverte et insouciant. Il lui manque le raffinement, le confort, la joie de vivre. Bref, tout ce que propose la 650i, à foison.

Pour le dire simplement, la 650i n'est pas une athlète en tenue décontractée. Elle est une luxueuse GT et c'est comme telle qu'elle se comporte. Elle est remplie de tout ce qui peut rendre la vie à bord plus agréable, et tout cela peut-être configuré selon vos goûts les plus personnels grâce aux infinies possibilités de BMW Individual. Quant à la planche de bord, elle est évidemment typique de la marque: pas particulièrement belle ou élégante, mais finie à la perfection.

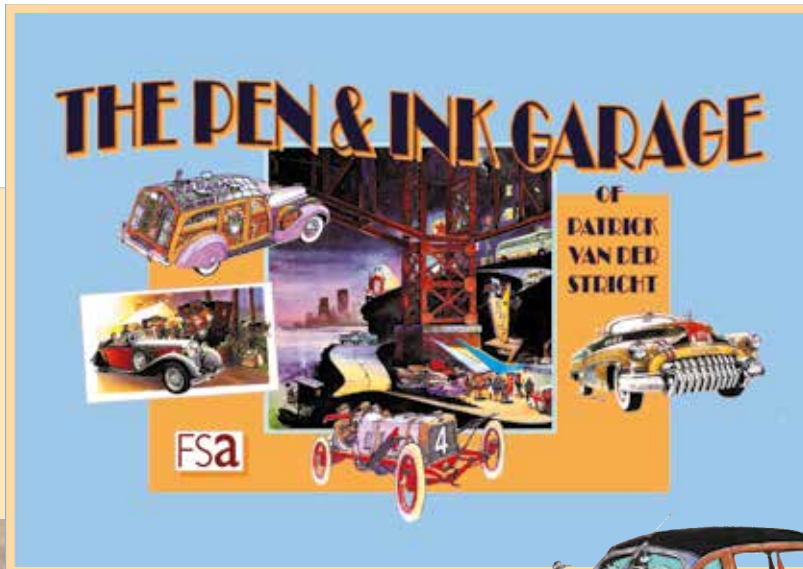




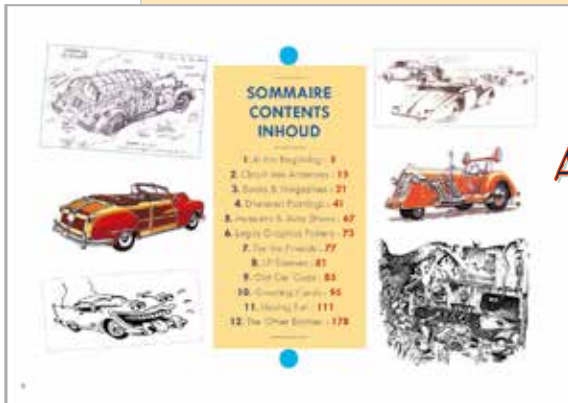
En dépit de l'allure sportive que dégage chaque BMW sans sembler le chercher, la 650i est surtout une compagne confortable qui ne veut ni vous bousculer, ni se bousculer elle-même. Elle a certes tout ce qu'il faut pour livrer des performances impressionnantes, mais là n'est pas sa spécialité. Le V8 par exemple ne se livre pas de façon spectaculaire et ne manifeste aucune envie d'aller tenter sa chance dans les régions les plus hautes du compte-tour. De son côté, la boîte automatique 8 rapports est irréprochable, presque clinique dans son fonctionnement et de l'échappement, sort un agréable ronronnement plein de sérénité. Pas de quoi faire s'envoler les pigeons terrorisés. La BMW aime donc la douceur, et peut-être même un peu trop que pour se montrer digne de son Pack M Sport. Ce V8 est un roi du couple qui apprécie particulièrement de ronronner en 4.000 et 5.000 tours. Au-delà, on ne lui fait pas honneur, un peu comme si on demandait à Frank Sinatra de danser le pogo. La voiture n'est pas non plus affûtée comme un rasoir et ne peut jamais cacher son embonpoint. Et d'ailleurs, ce grand cabrio manque de la plus nécessaire rigidité qui lui permettrait de balader son corps de virage en virage avec l'agilité d'une ballerine. Même en mode Sport, elle se laisse trop volontiers rouler vers ses flancs – comme un Allemand bon-vivant à un

comptoir – et le contrôle dynamique des suspensions intervient toujours un peu trop tard. La direction demande quant à elle une certaine accoutumance, alors que c'était pourtant jadis l'un des grands points forts des bavaroises. Freude am Fahren, qu'ils disent. Il faut donner au volant bien plus d'angle que ce qu'on imagine, et c'est donc un peu en catastrophe que l'on corrige dans les premiers virages. Tout se passe finalement bien, mais on reste avec la désagréable impression que c'est le département marketing qui a pris les rênes de la marque, comme le prouve par exemple le fait de devoir cocher dans la liste d'option des choses comme l'Active Steering, et de devoir déboursier 2.000 euros pour cela. Ce qui n'avait manifestement pas été fait dans le cas de notre voiture d'essai. Bien sûr nous coupons un peu les cheveux en quatre, et il n'en reste pas moins que la BMW est une splendide machine qui comble à elle seule un trou dans le marché. Car on n'en trouve pas tant, des cabrios quatre places à la fois compétents sur la route, spacieux, joliment dessinés, d'un luxe absolu et pourvus d'un coffre digne de ce nom. Et même si la facture finale de la BMW est assez salée, ses tarifs sont plutôt contenus quand on les compare à ceux d'une Mercedes ou d'une Bentley.





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 (chercher : fsa)
"The Pen & Ink Garage" - ISBN 978-9-49234-708-4



Suprématie technique

L'automobile vis-à-vis du cheval, 3^{ème} 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 troisième.



Avant de s'imposer vis-à-vis du cheval, l'automobile se devait d'être concurrentielle sur le plan économique (voir Historicar précédent), mais surtout prouver qu'elle pouvait offrir d'autres services que le loisir d'une classe privilégiée. Nombreux dans cette classe étaient considérés comme des excentriques, perception récurrente au travers de l'humanité, à chaque fois que le progrès cherchait à vaincre les conservatismes de la société.

La suprématie technique de l'automobile sur le cheval s'est imposée en trois étapes :

■ **1890 > 1895** : oligopole de 4 constructeurs (Benz, chef de file avec jusqu'à 40% du marché, Daimler, Panhard & Levassor et Peugeot) et seulement deux motoristes durant les premières années (Benz et le moteur produit sous 'licence Daimler');

■ **1896 > 1907** : dominance de l'industrie automobile française;

■ **1908 > 1914** : 'internationalisation' de l'industrie et mort du cheval?

■ 1890-1895

Avant 1895, l'automobile ne pouvait rivaliser avec le cheval, ni même avec la bicyclette, ainsi qu'en témoignent en 1891 des articles sur la course cycliste Paris-Brest-Paris, organisée par 'Le Petit Journal', le plus gros tirage de France.

Le vainqueur Charles Terront, accomplit les 1200km sans dormir en 71h18' (moyenne 17km/h) avec 8h d'avance sur le second. Mais la presse s'intéressa également à l'incroyable performance d'une Peugeot qui réussit

l'exploit de ne pas se faire distancer par le peloton des vélos, dont le plus léger dépassait pourtant largement les 20kg !

Tant que les performances n'étaient pas améliorées, le rêve automobile resterait un jouet irrationnel, dont le coût importait peu. Par rapport au cheval, elle n'était supérieure ni en vitesse, ni en autonomie (rayon d'action, approvisionnement en carburant, fiabilité, arrêts fréquents pour la maintenance de l'allumage, de la carburation et de la lubrification etc...), ni en infrastructure (chemins dégradés, relais de poste et maréchal-ferrants...).

Dans l'immédiat, le cheval n'avait donc pas grand-chose à craindre, car :

■ les routes n'étaient pas encore adaptées à l'automobile ;

■ le cheval restait la seule vraie réponse aux besoins 'utilitaires' ;

■ pour les longues distances on prenait le train et pour des distances de moins de 20km, l'abandon du cheval n'était même pas envisagé par les futurologues de la 'Belle Epoque' ;

Michelin avait imaginé le pneumatique démontable qu'il expérimenta d'abord sur bicyclettes avant l'automobile : ce vélo Humber de Terront en était équipé.

Produite de 1894 à 1902 en 1200 exemplaires, La Benz 'Velo' fut la première automobile construite 'en série'. Atteignant jusqu'à 20km/h suivant les versions de 1,5 à 3,5cv (soit moins qu'une petite tondeuse à gazon actuelle) la 'Velo' fut également assemblée et vendue en France sous le nom de son licencié Roger, appel-



Benz Velo.

lation moins germanique après le pénible souvenir de la défaite militaire française de 1870-71 contre les Prussiens.

Même le grand Carl Benz préconisait pour l'automobile une allure fixe* de 12km/h, soit l'équivalent d'un cheval

au trot. Si ses modèles permettaient plus, c'était, dans son esprit, uniquement pour permettre un dépassement rapide et sécurisant, vu le danger des écarts des chevaux et de la poussière aveuglante.

Rarissimes étaient donc ceux qui utilisaient au XIX^{ème} siècle une voiture pour les besoins de leur fonction. Il aura fallu l'aide du Saint Esprit pour trouver une exception dès 1891. C'est l'abbé Gavois, curé de campagne près d'Amiens (Fr), qui acheta la deuxième Panhard & Levassor et qui l'utilisa pendant plus de vingt ans. Dans le monde entier, les fidèles rencontraient leur curé à pied, à vélo et parfois même à cheval, mais jamais derrière une 'queue de vache' (nom familier donné au timon, que le volant remplacera en 1900). Pour Panhard & Levassor c'était comme un cadeau du ciel et la marque doyenne française exploita 'urbi et orbi' ce divin témoignage de fiabilité et de parcimonie paroissiale.

Publicité photographiant l'abbé Gavois pour une exposition automobile à Saint Petersburg. Le lecteur attentif aura remarqué que cette annonce date d'avant la révolution d'octobre 1917 !

** Avant l'invention de l'accélérateur, le moteur tournait à régime constant et la vitesse dépendait uniquement du rapport de transmission sélectionné, d'où le nom 'changement de vitesse'.*

■ Automobiles et véhicules utilitaires 1896-1907

A l'approche de 1900, en moins de 5 années, l'oligopole mené par Benz avait volé en éclat et généré une myriade de producteurs, dépassant largement le millier, principalement en France. Cette industrie ne sortait pas du néant mais provenait de la reconversion de tout ce que le XIX^{ème} siècle comptait de producteurs d'armes de précision (Hotchkiss, Cadillac, Frazer Nash, BSA-British Small Arms, Royal Enfield, Martini, Ansaldo, Skoda, Nagant, FN...), de cycles (Peugeot, Clément-Bayard, Chenard et Walcker, Hurtu, Rochet-Schneider, Sizaire et Naudin, FN, Minerva, Ceirano, Bianchi, Marchand, Humber, Morris, Riley, Rover, Singer, Sunbeam, Durya, Peerless, Pierce Arrow, Adler, Opel, NSU...), de machines textiles et d'outillage mécanique (Peugeot, Panhard & Levassor, Delahaye, Vermorel, Prinetti & Stucchi, Wolseley...), de chaudières (Delaunay-Belleville, Mors...) de matériel ferroviaire (Berliet, Mors, Lorraine Dietrich, Germain, Metallurgique, Nesseldorf-Tatra...), et évidemment de carrosses (D'Ieteren, Diatto, Züst, Spyker, Lohner et Studebaker des cinq frères Staudenbecker, d'origine allemande).

De plus, chacun avait commencé à développer son propre moteur et, grâce à cette émulation, des solutions techniques de plus en plus novatrices allaient assurer la pérennité du moteur à explosion.

Dans l'euphorie industrielle de l'époque, certains étaient même convaincus que les performances comparatives de l'automobile finiraient par exclure toutes les autres formes de locomotion et pas uniquement le cheval.

La suprématie 'fonctionnelle' du cheval devint de moins en moins évidente, même si, grâce à l'inertie des habitudes ou l'hésitation d'investir dans un matériel plus coûteux, le cheval de trait resta encore en service jusqu'après la 2^{ème} guerre mon-



diale, soit pour de très courtes distances urbaines aux arrêts répétitifs (charbon, boissons) soit, occasionnellement, pour des services plus prestigieux, qui n'avaient du dépannage que l'apparence...

En 1905, c'est avec fierté que ce cheval tracte une Mors de compétition vers la ligne de départ.

Deux chevaux de trait, conscients de leur privilège, emmènent cette Rolls Royce Phantom au Salon Automobile du Grand Palais : une voiture de prestige tractée par une modeste remorque à Paris à l'époque gouvernementale du Front Populaire, cela peut faire croire au peuple que les riches sont en panne.

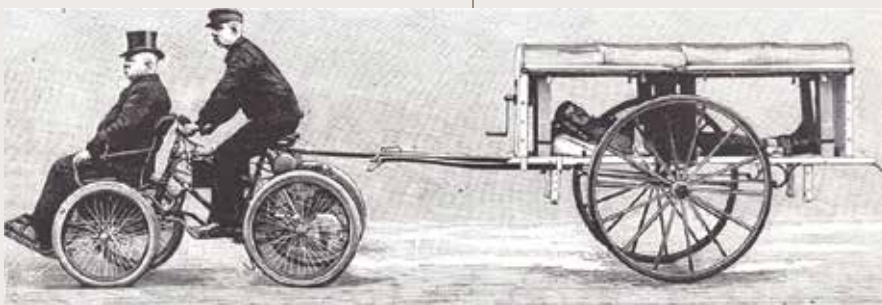
Malgré quelques balbutiements initiaux, de nouveaux marchés 'niches' stimulèrent la créativité de l'industrie nouvelle...

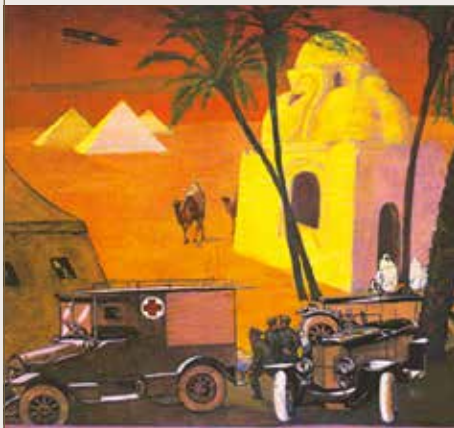
Les balbutiements de l'ambulance motorisée

Par rapport à deux brancardiers à pied ou à une litière-ambulance tractée par un cheval ou par deux tandems jumelés, le quadricycle ambulance motorisé était déjà un réel progrès, mais le progrès ne s'arrête jamais et l'automobile allait offrir de nouvelles opportunités.

En quelques années, partout en Europe, la mise en place des services 'pronto soccorso' fut salutaire grâce à la célérité mécanisée de leurs interventions.

Entre cet ancêtre du 'quad' tractant une remorque-ambulance de 1899 (en haut à dr) et l'ambulance Daimler à la veille de la 1^{ère} guerre, il y a une décennie de balbutiements et de progrès : même si le blessé ne pouvait plus profiter de la beauté des pyramides à travers les côtés ajourés de sa remorque, véritable vibro-masseur sur planche de bois, ses traumatismes





MERCEDES
Daimler-Motoren-
Gesellschaft.
Stuttgart.
Untertürkheim.



Sür die Landwirthschaft:

Ein „Daimler“ ist ein gutes Thier,
Sieht wie ein Ochs, du siehst's allhier;
Er frisst nichts, wenn im Stall er steht
Und sauft nur, wenn die Arbeit geht;
Er drischt und sägt und pumpt die auch,
Wenn's Moos dir fehlt, was oft der Brandt;
Er kriegt nicht Maul- noch Klauenseuch
Und macht die keinen dummen Streich,
Er nimmt im Dorn dich nicht aufs Horn,
Verzehrt die nicht dein gutes Korn,
Denn hanst nur ein solches Thier,
Dann bist besorgt du für und für.

Cannstatt
zum Volksfest 1897.
Daimler-Motoren-Gesellschaft.



apprécieraient bientôt le confort des pneumatiques, auparavant réservés au seul médecin en gibus et à son ambulancier !

Les camions étaient-ils plus performants qu'un attelage ?

La première camionnette de livraison Peugeot, munie d'un moteur Daimler, date de 1895 : elle fut construite en cinq exemplaires.

Aujourd'hui cette camionnette Peugeot mériterait plus sa place au musée du Louvre, que dans les garages des 'Grands Magasins' du même nom.

En 1896, trois des quatre pionniers, Daimler, Panhard & Levassor et Peugeot, lançaient simultanément leurs camions, établissant d'emblée une crédibilité technique dans le domaine du véhicule utilitaire.

Pour Gottlieb Daimler c'était normal : il n'avait cessé de rêver du 'moteur universel' et chaque nouvelle application le mettait dans une humeur lyrique : dans une ode bucolique, composée par lui et récitée aux ouvriers de Cannstatt lors de la fête populaire (Volksfest), le camion Daimler se voyait promu au rang de 'bonne bête' (=gutes Thier), mais la complaisance s'arrêtait là, car plus loin il en énumérait poétiquement tous les défauts allant de la gourmandise à la désobéissance en passant par les nombreuses affections de la machoire (=Maul) ou des sabots (=Klauen).

Grâce à son utilité pratique et les avantages objectifs par rapport au

cheval, le marché du camion intéressa bientôt de nouveaux arrivants comme Marius Berliet (F) qui jouera un rôle prépondérant dans le développement du camion.

L'Autobus plus sûr que la diligence à chevaux ?



L'opinion publique, nous l'avons vu, craignait les chevaux et invitait les pouvoirs publics des grandes villes à rechercher d'autres solutions.



1897: Omnibus à vapeur De Dion Bouton. En-dessous, un landau de 1895 de Benz transformé en omnibus motorisé de 8-places, ancêtre des autobus.

Pour les constructeurs, le transport de voyageurs représentait un enjeu industriel plus profitable que celui des marchandises car ils pouvaient non seulement construire le véhicule mais aussi créer et exploiter des lignes de transport public. Ce n'est donc pas par hasard qu'ils avaient précédemment expérimenté toutes les

formes d'énergie sur les omnibus: vapeur, électricité et même air comprimé... restait donc l'essence.



Le premier tram Daimler de 1888 dont le moteur avait remplacé le cheval. Personne n'avait pris le temps d'effacer l'ancienne inscription 'Pferdeisenbahn' (chemin de fer à chevaux).

Daimler, fidèle à son obsession du moteur 'universel', avait repris la même recette que pour sa première automobile : partir d'un carrosse à cheval. Il métamorphosa en 1888 un tram hippomobile en tram motorisé. Celui-ci fut immédiatement mis en service sur la ligne Stuttgart – Cannstadt, conduisant les ouvriers à l'usine.



Le premier autobus Daimler de 1899, exporté en Angleterre. On y ajouta une impériale et dès 1907, plus de 600 'double deckers' Milnes-Daimler imposèrent leur silhouette dans le paysage londonien.

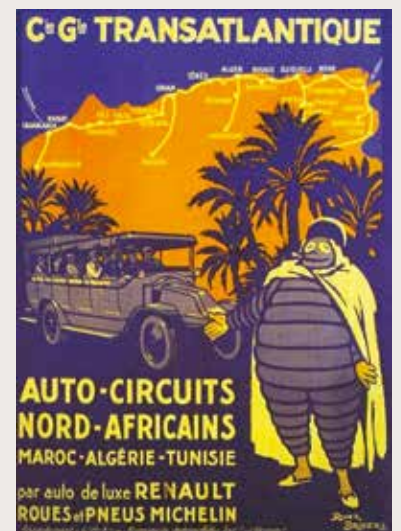
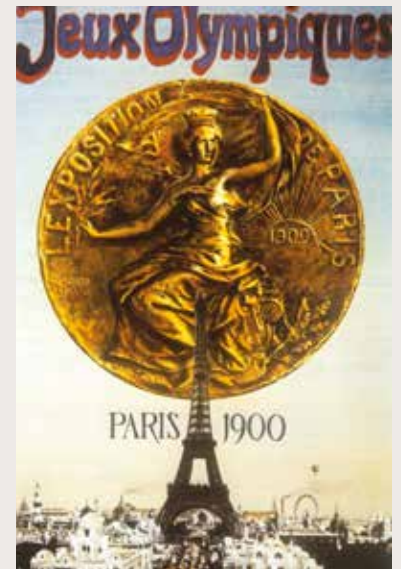
Enfin en 1899, un an avant sa mort, Gottlieb Daimler présentait un véritable omnibus 8cv bi-cylindre qui fut importé en Angleterre par George Milnes. Le pionnier ne travaillait donc pas uniquement avec la Daimler-England, licencié autonome depuis sa création, mais aussi avec la

société Milnes-Daimler, plus spécialisée en poids lourds. L'association fut une réussite mais dû être dissoute en 1914, la guerre ayant séparé les deux camps.

Pendant ce temps à Paris, deux ans avant le métro aérien de Berlin, les grands boulevards étaient éventrés pour la première ligne de métro allant de la Porte Maillot à Vincennes. Roulant à la vitesse impressionnante pour l'époque de 30km/h, elle fut inaugurée le 19 juillet 1900, pour permettre au public d'assister aux épreuves des Jeux Olympiques dans le parc de Vincennes.

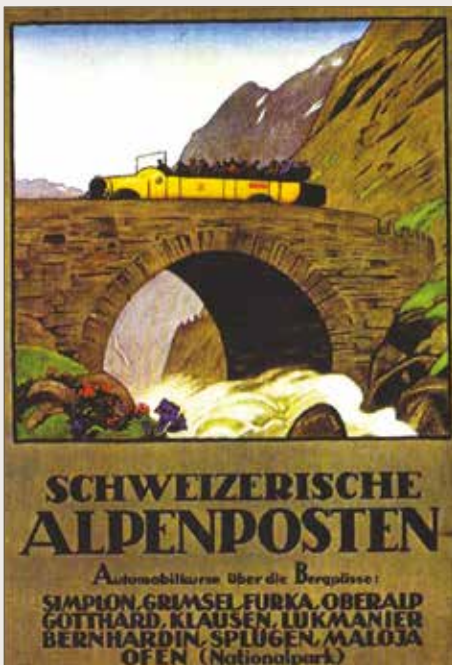
Pirelli fit de même en se développant en Lybie avec la complaisance serviable de ce chameau qui, comme le cheval en Europe, ne se rendait pas encore compte qu'il pouvait perdre son boulot.

Vu la pression démographique et les besoins de transport urbain, 92 km sur 11 lignes souterraines furent construites avant la guerre de 14-18. Les Parisiens étaient gâtés car en plus des 102 bateaux-mouches qui remontaient la Seine en permanence, les plus claustrophobes que le métro rebutait, bénéficièrent du renouvellement du transport en surface, éliminant tous les trams et omnibus à traction animale.



Pour réussir cet exploit en 10h de Martigny jusqu'au col, soit 48km et 2000m de dénivellée, les chanoines bernardins n'ont pas eu besoin de se porter au secours de ces passagers téméraires. Quant au chien qui pose complaisamment pour la photo, il restera dans la vallée, ce n'est pas un chien Saint-Bernard !





A Londres, Winston Churchill devait presque en manger son chapeau bicorne, quand il n'avait pas d'autre choix que d'emprunter un des 500 taxis Renault achetés par la General Cab Company pour se rendre au palais royal de Buckingham.



6 et 7 septembre 1914 : départ en ordre de marche.

En Europe ces mêmes progrès permirent de s'attaquer à des itinéraires beaucoup plus accidentés. La société suisse Saurer, qui avait sorti son premier poids lourd en 1898, s'est faite une renommée avec le car postal jaune reconnaissable de loin grâce à son avertisseur à tonalité multiple et à sa voie étroite, conçue pour les routes sinueuses de montagne. Cet autobus a permis l'accès aux vallées les plus reculées sans alternative de transport, sinon par mules ou bovins.

Toujours en Suisse, comment passer sous silence l'improbable ascension du col du Grand Saint Bernard (2469m) à la frontière du Val d'Aoste en 1905. Pour respecter la loi du Valais sur ce sentier raide et caillouteux imprégné d'histoire depuis Charlemagne, le bi-cylindre Dufour de 16cv fut précédé, *mais non tracté*, par un cheval tout au long du chemin.

Fiacres ou taxis ?

Les fiacres (taxis à chevaux) et métiers de louage furent confrontés à la crise.

Même à Londres le premier taxi à essence fut une voiture française, la Prunel en 1903, mais c'est le taxi Renault qui allait s'imposer partout, que ce soit à Paris dès 1903, à Londres en 1906 ou même à Berlin.

Ce même Renault (type AG muni d'un modeste bicylindre 1205cc de 8cv, qu'on peut encore admirer aux 'Invalides' à Paris, ainsi qu'au tout nouveau musée de la guerre à Meaux-Fr) est devenu héroïque, quand 600 'Taxi de la Marne' porteront en 2 trajets (et seulement 4 pannes !) 6000 soldats français jusqu'au front situé à 30km à l'est de Paris. L'opération se déroula sous la direction du général Gallieni et du comte André Walewski, propriétaire des 'taxis G7' et arrière-petit-fils de Napoléon Ier et de Maria Walewska, la seule 'ancienne amie' qui avait brisé la solitude de l'empereur sur l'île d'Elbe, lors de son premier exil.

Les derniers récalcitrants aux chevaux mécaniques



Paradoxalement, les pompiers, qui furent les premiers à adopter le moteur à essence pour les pompes à eau (les moto-pompes), furent en même temps les derniers en 1907 à se convertir à la locomotion à essence.

A l'exception d'une réalisation antérieure et très particulière de Lohner-Porsche, où l'on reconnaît les roues avant du système 'electromobil' inventé par le prolifique et jeune

Ferdinand Porsche, Daimler fut une fois de plus parmi les pionniers, immédiatement suivi par l'Anglais Dennis qui en fit sa spécialité.

■ 1908-1914

Pourquoi cette nouvelle période débute dès 1908 ?

■ L'industrie européenne (et automobile) était entrée en crise : elle en connaîtra d'autres !

■ Les progrès techniques automobiles permettaient de nouveaux développements.

■ Après cinq années de suprématie française, l'internationalisation profitait surtout aux Etats-Unis, où le 27 septembre 1908 Henry Ford lançait son fameux modèle 'T'.

La Ford 'T'

Des bibliothèques entières, nous y reviendrons, ont été écrites sur la Ford T vu qu'elle a marqué de son empreinte l'histoire industrielle. Si sa notoriété fut rapide, son impact sociologique sur l'aménagement de l'infrastructure est moins connu : c'était pourtant un préalable indispensable pour l'essor de la gigantesque industrie automobile américaine.

Plus tard, G. Agnelli qui, comme A. Citroën, s'est souvent inspiré de H. Ford, comprendra aussi l'importance des routes et investira dans les grands travaux d'infrastructure en Italie. Mais l'Américain, fidèle à sa parcimonie* légendaire, avait fait mieux : contribuer aux travaux de réaménagement des routes sans dépenser un dollar ... comment ?

Les riches propriétaires d'automobiles avaient coutume de s'adonner au pic-nic dominical campagnard, sans se soucier de la quiétude du monde rural, qui finit par devenir hostile. Vu l'état des routes, les enlèvements ou les troncs d'arbres entravant la chaussée (parfois volontairement), les touristes d'un jour furent contraints de faire appel à du dépannage 'local'. Bien vite cette aubaine devint pour les paysans un métier



d'appoint lucratif... jusqu'à l'arrivée de la Ford T.

Ce modèle au cahier des charges polyvalent, répondait parfaitement aux multiples besoins de l'exploitation agricole par son châssis surélevé et adaptable, y compris dans les domaines réservés au cheval. De plus, comme dès 1908 le prix de la Ford T allait décroissant d'année en année, elle devint le 'must' du 'farmer yankee'. Du coup, pour faciliter l'accès à son propre champ, le cultivateur-saboteur de routes campagnardes, se métamorphosa en cantonnier-bénévole après ses heures.



'L'American Dream' automobile fut largement facilité grâce à la remise en état du réseau routier. Désormais à la campagne, le dur labeur des animaux fut assumé par celle qu'on appellerait affectueusement 'Tin Lizzie' ... et les chevaux retournèrent au Texas à l'écurie de John Wayne.

Ami de Thomas Edison, Henry Ford avait compris la notoriété qu'offrait le cinéma. De plus le genre comique et l'autodérision étaient une manière irrésistible de séduire la clientèle. La photo nous montre que même avec Laurel et Hardy la solidité légendaire de la Ford T ne résistait pas entre deux trams.

Buy a Ford
and Spend the difference
Henry Ford

\$285
F.O.B. DETROIT

Your deliveries made quickly at less expense; your trade zone enlarged; your patronage increased; your business made more progressive by the use of a Ford Chassis and a body to suit your requirements. Let us figure it out for you. Terms if desired.

** à ne pas confondre avec son sens 'marketing' du progrès social quand il augmentait ses ouvriers pour accroître son marché potentiel.*



* 'La Bande à Bonnot' a fait l'objet d'un film spectaculaire en 1968 avec quelques grandes vedettes disparues comme Annie Girardot, Jacques Brel et Bruno Kremer.
 ** Prison bâtie à l'emplacement d'une ancienne 'maison de santé' construite par Anne d'Autriche, mère et régente du jeune Louis XIV.

Parmi les centaines d'adaptations Ford T, cette ambulance de l'American Field Service (AFS), organisation que tous les étudiants américanophiles connaissent bien.

Pendant 20 années, le modèle Ford T, produit à plus de 15 millions d'exemplaires partout dans le monde, restera unique dans les annales de l'histoire automobile car il aura répondu à toutes les utilisations et adaptations imaginables.

L'automobile et la motorisation des gangsters

Dès que l'automobile fut plus rapide que les forces de l'ordre à vélo ou à cheval, les gangsters en firent leur outil de travail.

En Europe, la fameuse 'Bande à Bonnot'* sema la terreur au volant des Delaunay-Belleville ou De Dion Bouton volées aux riches bourgeois. Bonnot termina sa carrière sanglante de criminel et d'anarchiste politique en 1913 à Paris sous la guillotine de la 'bien-nommée' Prison de la Santé**. Le hold-up auto était donc bien une invention française, que les italo-américains de Chicago n'ont fait que perfectionner plus tard. Parmi les voitures mythiques des gangsters des années '30 on compte la Packard d'Al Capone et la révolutionnaire Traction-Citroën, bien plus performante que les archaïques Citroën 'Rosalie', dont les forces de l'ordre devaient se contenter lors des poursuites.

Au cinéma, l'automobile remplaça les chevaux dans tous les films d'action sauf, bien entendu, chez Sergio Leone...

Automobile – cheval : le test ultime

L'ultime 'domaine réservé' du cheval, la dernière motorisation applicable au moteur à essence, était aussi un ultime voyage : les funérailles. Les contraintes mécaniques requises pour ce type de transport particulier étaient nombreuses et incontournables :

- allure processionnaire et 'tout en douceur';

- recueillement et silence, y compris mécanique, souhaités ;

- la lenteur obligée du cortège pouvait provoquer une fatale surchauffe du moteur, même si les circonstances ne réchauffaient pas le coeur des participants;

- tout imprévu pouvait donner lieu dans l'assistance à une réaction tragi-comique des plus inconvenantes...

Même après la 1^{ère} guerre mondiale, certains entrepreneurs de pompes funèbres n'abandonneront le cheval que pour le corbillard électrique réputé silencieux. Si, à la longue, le moteur à essence finit par s'imposer, l'observateur objectif ne peut y voir qu'un ultime test de crédibilité en faveur de ce type de motorisation.



Cet ancien corbillard motorisé de 1907 est éternel...



La publicité de l'époque n'était ni moins audacieuse, ni moins imaginative qu'aujourd'hui et c'est avec un humour stylisé qu'au début du siècle, Joë Bridge vantait la vitesse des Vermorel.



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

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

True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



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.



PwM
The Banker
Financial Times

Best Private Bank Belgium
2014 – 2015 – 2016



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be