

FSA HISTORICAR

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



Marreyt Classics

Het geluk delen zich met de mooiste classics van deze wereld te kunnen omringen.



Delahaye 135 M Compétition
Chapron Cabriolet - 1938



Jaguar XK120 Oblin - 1951



Mercedes 300SL Roadster - 1960



Maserati 3500GT - 1962

La chance de pouvoir s'entourer des plus belles voitures classiques au monde.

HOME

Tel: +32 2 582 59 28
Gsm: +32 475 26 78 65



Twin Cam

Kennis en ervaring om deze droomwagens tot een prachtstaat te restaureren en te handhaven.



Bugatti T57 Stelvio - 1936



«Alfetta» ex-Barchino
Esplosivo - 1947



2 x Lancia Aurelia B24 Spider
'America'



Lancia Aprilia Prototype Pininfarina
Convertible - 1947

La connaissance et l'expérience pour amener nos voitures de rêves au top niveau et les y maintenir.

SHOWROOM & WORKSHOP

Tel: +32 53 63 12 33
Fax: +32 53 63 29 33

www.marreyt-classics.com

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
Kerkstraat, 55 - 1701 Iitterbeek

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Chaussée de boitsfort 15/85 - 1050 Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

Jacques Deneef - Christian Durieux -
Paul E. Frère - Eric Jansen - André Filée -
Xander Van Hoorick - Bart Lenaerts -
Lies De Mol - Laurent Zilly -
Patrick Van der Stricht

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

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

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

Maison d'édition:

S.A. Draaiboornken
Kerkstraat 55, B-1701 Iitterbeek
TVA: BE0414-830-002

Electro-sceptique



Au 19^{ème} siècle, en pleine naissance du monde de l'automobile, les moteurs à vapeur, à combustion et électriques se disputaient le rôle de leader. Et à cette époque, les choses semblaient prometteuses pour le moteur électrique: vers 1900, les Records du Monde de vitesse n'étaient tentés qu'avec des voitures électriques. Mais le moteur à combustion débuta sa spectaculaire montée en puissance, au propre comme au figuré, en parallèle avec le développement ininterrompu de l'automobile. Nous prenons à ce propos en exemple la vue d'ensemble de Patrick Van der Stricht, plus loin dans ce numéro. Ce développement du moteur à combustion reste toujours aussi intense aujourd'hui mais ces dernières années, le moteur électrique est en pleine résurrection, que ce soit sous la forme hybride ou sous la forme 100% électrique.

Moi-même, je suis un électro-sceptique. Je ne crois pas en la solution 100% électrique, du moins pas tant qu'elle reposera sur des batteries lourdes et/ou coûteuses qui, dans tous les cas, n'offrent qu'une capacité de charge très limitée. Je n'en suis pas moins ouvert à de nouveaux développements et grâce à Renault, un Kangoo Z.E. (100% électrique) fut mon compagnon de route quelques jours durant.

Le silence de fonctionnement est étonnant. On tourne la clé, et on est accueilli par un bip et une lumière verte au tableau de bord qui dit «Go!». Juste dessous, on lit une autonomie de 120 km. Après quelques centaines de mètres au volant, cette autonomie a déjà perdu 2 km. Ca commence bien... Et que c'est pneus sont bruyants! Pourra-t-on rentrer à la maison si on allume la radio? Nous plongeons dans le trafic urbain et faisons preuve d'une grande prudence à l'égard de la pédale des gaz (doit-on encore la nommer ainsi dans une voiture électrique?). La voiture se montre très vive et

ralentit avec autant de vigueur lorsqu'on relâche la pédale de droite, bien plus que dans une auto traditionnelle. Cela s'explique par le fait que le moteur d'entraînement fait aussi fonction de générateur de manière à recharger les batteries lors des phases de décélération. Et oui, après quelques kilomètres de plus, notre autonomie est toujours de 118 km. Très bien, moyennant une adaptation du style de conduite, on peut donc parcourir plus de kilomètres que «l'autonômètre» le laisserait croire. A peu près 20% de plus. On découvre donc vite que si l'on se maintient sous les 70 km/h, ceci est un engin très économique. Mais attention, si on pousse le bouchon de la vitesse un peu trop loin, l'autonomie baisse bien plus vite que la distance réellement parcourue.

L'ordinateur de bord livre aussi d'autres informations intéressantes, comme la consommation moyenne de 15 kWh/100 km. Cela, il est vrai, avec un pied très léger et en utilisant presque uniquement le freinage «naturel», comprenez le lâcher des gaz. Les kWh, ça ne parle pas vraiment à notre sens de la dépense. Il faut donc prendre une calculette. Un kWh coûte en moyenne 0,22 €, si j'en crois le site monenergie.be. Le Renault ne m'aurait donc coûté que 3,30 € par 100 km? Le diesel, lui, coûte 1,37 € le litre. Cela signifie donc que le Kangoo électrique consomme l'équivalent de 2,4 l/100 km! Oh là! Voilà un coût de revient au kilomètre vraiment compressé! Ce sont là des arguments qui plaident en effet en faveur du 100% électrique. Cela dit, il faut verser à Renault 75 € + TVA par mois pour la location des batteries, car si vous pouvez acheter la voiture, ce n'est pas le cas des batteries. Et c'est peut-être une bonne chose. Ces frais sont naturellement à prendre en compte dans le calcul du coût au kilomètre. Et une autonomie de 120 km en conditions idéales est peut-être bel et bien suffisante dans un usage quotidien normal... à condition de ne devoir aller «nulle-part» et de ne pas devoir rentrer à la maison le soir, avec les phares allumés. Bref, c'est une auto sympathique qui dans certaines conditions offre d'indiscutables avantages. Mais désolé, je reste encore électro-sceptique.



Leo Van Hoorick

Prendre le futur en charge.

La nouvelle Audi A6 hybrid, parfaite combinaison entre structure allégée et technologie hybride de pointe.

Grâce à son moteur thermique 2.0 TFSI et un moteur électrique haute performance, elle assure des performances exceptionnelles tout en garantissant une faible consommation pour sa catégorie. De plus, avec sa batterie Lithium Ion, elle peut atteindre une vitesse de 100 km/h en utilisant seulement le moteur électrique.



Modèle présenté avec options et accessoires.
Informations environnementales (AR 19/03/04): www.audi.be.

  DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

6,2 L/100 KM • 145 G CO₂/KM.

Audi
Vorsprung durch Technik



Sommaire

6-15	90 ans de salons, 110 ans d'automobile
16-17	40 ans HVCB
18-24	Auto-Canon-Mitrailleuse Minerva-Mors
26-33	Joska Bourgeois "Madame Jaguar"
34-38	Morgan Three Wheeler

Liste des annonceurs

2	<i>Marreyt Classics</i>
4	<i>Audi</i>
13	<i>Le grand livre de l'automobile belge</i>
19	<i>Delen Private Bank</i>
23	<i>ACM</i>
25	<i>Mercedes Benz</i>
39	<i>Model Cars</i>
40	<i>KBC</i>

Agenda

- o *Concours Het Loo, Apeldoorn (Hollande) 23-24 juin 2012*
- o *Goodwood Festival of Speed (GB) 28 juin – 1 juillet 2012*
- o *Goodwood Revival (GB) 14-16 septembre 2012*
- o *Antwerp Concours, Kasteel Belvedere, Broekstraat, Wijnegem 9 septembre 2012*

1 juillet au 31 août 2012: Model Car Festival@Autoworld

Notre couverture:

Joska Bourgeois a été une figure légendaire et flamboyante dans le monde automobile belge d'après-guerre. «Madame Jaguar» comme on l'appelait, a très vite rencontré du succès avec «sa» marque. Plus tard, elle introduira les automobiles Toyota sur le marché belge. Vous découvrirez dans ce numéro, la première partie de sa fabuleuse aventure, une véritable saga

Erratum

Article "La Famille de Crawhez", *Historicar XXIV*, décembre 2011

La présentation de cet article, préfacé par Jacques Deneef mais non signé en finale, a pu créer la confusion sur l'auteur de celui-ci.

Nous précisons donc que tout le contenu rédactionnel et iconographique de l'article a été fourni par Madame Florence de Crawhez (mentionnée dans l'introduction de M. Deneef) qui détient tous les droits sur celui-ci.

Leo Van Hoorick, rédacteur en chef





Une des plus belles voitures de son temps - et naturellement de l'expo fut cette Talbot T150 SS de 1939 avec une carrosserie en 'goutte d'eau' réalisée par Figoni & Falaschi.

110 ans d'automobile et
90 Salons de L'Auto

Un siècle de voitures de rêve

Drive Your Dream...

C'est depuis quelques années le slogan du Salon de l'Auto et de la Moto de Bruxelles. Mais bien sûr, les voitures du Salon ont toujours fait rêver, depuis déjà 90 éditions et 110 ans (ne sont-ce pas plutôt 125 ans, chers organisateurs?)

Texte: Leo Van Hoorick - Patrick Van der Stricht

Photos: Eric Jansen - Leo Van Hoorick

Dans ce cadre Febiac, organisateur du Salon de l'Auto depuis 1902, a demandé à FSA de bâtir une exposition retraçant 110 ans d'histoire automobile et 90 Salons de Bruxelles.

Sur un stand central au cœur du Palais 6, deux voitures de chacune des décennies passées étaient exposées: une sportive emblématique de son époque, et un véhicule de luxe. Cette expo était aussi

un hommage rendu au travail de conservation des collectionneurs privés et des musées automobiles, et en particulier Autoworld.

Pour illustrer ce propos, vous trouverez une photo de toutes les voitures exposées. Chacune d'entre elles a, à sa manière, participé à l'histoire vibrante de l'automobile. L'une par son confort exceptionnel et son image, l'autre par

Durant la soirée de Gala, «Le Grand Livre de l'Automobile Belge», réédité par FSA, fut officiellement présenté. Même le Premier ministre Di Rupo en reçut un exemplaire. On le voit ici entouré du Président de la Febiac Thierry Van Kan, de l'administrateur délégué de la Febiac Luc Bontemps et de Pierre Hermant, Directeur général du Salon de l'Auto.



Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1839	Pneus	Vulcanisation du caoutchouc	Goodyear	USA	
1888	Pneus	Pneumatique	Dunlop	UK	
1891	Pneus	Chambre à air	Michelin	FR	
1895	Pneus	1ère Voiture montée sur pneus	Michelin	FR	
1896	Alimentation	Carburateur	Daimler	DE	
1897	Electricité	Allumage électrique (par magnéto)	Bosch	DE	
1898	Moteur	Abre à cames en tête	Matheson	USA	
1899	Moteur	Moteur électrique + essence, propulsion hybride	Lohner-Porsche	AT	
1901	Construction	Construction en série	Oldsmobile	USA	
1901	Direction	Volant de direction	Packard	USA	
1901	Alimentation	Pédale d'accélérateur	Packard	USA	
1901	Electricité	Avance automatique de l'allumage	Packard	USA	
1902	Freinage	Freins à disque (en cuivre!)	Lanchester	UK	
1902	Moteur	Moteur V4	Marmon	USA	Série: Lancia Lambda 1922
1902	Moteur	Graissage moteur sous pression	Marmon V4	USA	
1902	Transmission	4 roues motrices	Spyker	NL	

son avance technologique révolutionnaire, son design qui montra la voie à suivre ou ses performances impressionnantes. Chaque pièce est une œuvre d'art qui a suscité l'admiration de générations d'amateurs d'automobile.

Cette rétrospective illustre aussi de manière évidente la constante et toujours

étonnante évolution de l'automobile. Des panneaux didactiques donnaient, décennie par décennie, un aperçu des dix plus importantes trouvailles du monde de l'auto. La liste originelle qui servit de base de travail dans l'établissement de ces panneaux a été établie par Patrick Van der Stricht. Nous la reproduisons ici dans son intégralité. Cette liste n'a

Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1903	Moteur	Moteur V8	Ader	FR	
1903	Moteur	Moteur 6 cylindres en ligne	Napier	UK	
1903	Moteur	Soupapes en tête	Buick, Welch	USA	
1903	Moteur	Culasse hémisphérique	Welch	USA	
1903	Accessoires	Invention de l'essuie-glaces	Mary Anderson	USA	
1906	Moteur	Moteur V6	Marmon	USA	Série: Lancia Aurelia 1950
1908	Moteur	Culasse démontable	Ford T	USA	
1908	Suspension	Amortisseurs hydrauliques	Houdaille	FR	
1908	Electricité	Phares électriques	Peerless	USA	
1909	Freinage	Freins sur les 4 roues	Argyll	UK	
1910	Alimentation	Injection sur moteur diesel	Adams-Farwell	USA	



Jacques Deneef présente "Le Grand Livre" en présence des auteurs Jacques Kupélian (milieu) et Jacques Sirtaine.

Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1910	Electricité	Mécanisme Bendix (démarrreur)	Bendix	USA	
1911	Suspension	Suspension AV indépendante (coulissante)	Morgan 3-wheeler	UK	
1911	Accessoires	Rétroviseur	Marmon		
1912	Electricité	Démarrreur électrique standard	Cadillac		
1912	Electricité	Allumage par batterie et distributeur (Delco)	Cadillac	USA	
1912	Moteur	Vilebrequin équilibré	Mercer	USA	
1913	Construction	Construction à la chaîne	Ford T	USA	
1914	Refroidissement	Contrôle thermostatique du radiateur	Cadillac	USA	
1914	Carrosserie	Carrosserie tout acier (Budd)	Dodge	USA	
1914	Electricité	Verrouillage central	Scripps-Booth	USA	
1915	Suspension	Suspension pneumatique	Pneumobile	USA	
1916	Moteur	Moteur V12	Packard Twin-Six	USA	
1916	Alimentation	Filtre à air	Packard Twin-Six	USA	
1916	Refroidissement	Thermostat monté sur le moteur	Pierce-Arrow	USA	
1917	Alimentation	Choke automatique	Franklin	USA	
1919	Freinage	Servo-frein mécanique	Hispano-Suiza	FR	
1919	Moteur	Moteur 8 cylindres en ligne	Isotta-Fraschini	IT	Inventé 1904 (Dufaux)
1920	Freinage	Freins hydrauliques	Duesenberg A	USA	
1921	Electricité	Double allumage	Bentley	UK	
1921	Accessoires	Feu de recul	Wills-Ste-Claire	USA	
1921	Suspension	Suspension à barres de torsion	Leyland	UK	



Cette Renault de course date de 1902, cette année-là, elle participa à la course "Paris-Vienne". Elle est équipée d'un monocylindre de 1.600 cc.

Cette superbe Germain avec carrosserie type "Roi des Belges" est mue par un six cylindres 3.996cc. Avant la Première Guerre, Germain était un des constructeurs les plus importants de la Belgique, avec une grande usine à Monceau-sur-Sambre, fondée en 1897.

Ce modèle, avec un radiateur rond, typique pour la marque, date de 1908. ➔

pas la prétention d'être exhaustive, mais elle illustre bien l'évolution permanente qui caractérise l'automobile. D'ailleurs toutes les techniques ou technologies que l'on retrouve aujourd'hui dans nos voitures ne trouvent pas forcément leurs origines dans le monde de l'automobile. Ainsi l'automobile moderne doit beaucoup à l'aviation commerciale et à la marine marchande.

L'exposition fut un grand succès et nous ne pouvons qu'espérer que la Febiac aura noté cet intérêt du public, et proposera à nouveau lors des prochains salons des expositions historiques. Par exemple, si on s'intéressait cette fois

aux voitures exclusives, pourquoi ne pas jeter un coup d'œil, la prochaine fois, sur les voitures qui ont vraiment mis notre société sur des roues?

Des voitures populaires produites à des centaines de milliers, voire à des millions d'exemplaires, mais dont il reste peu de représentantes en état d'origine ou restaurées? On pense bien sûr aux détentrices de records de production que sont les Ford T ou VW Coccinelle, ou encore aux 2CV, Tractions, Fiat 500, 4L, Kadett, Taunus... et tant d'autres voitures populaires dont l'histoire regorge.





Une variante sportive de la Ford T datant de 1913. La Belgique comptait dans ces années-là plusieurs constructeurs de roadsters pareils.



Tableau de bord d'une Bentley 3 litres de 1923. Le tripmaster à gauche ne faisait pas partie de l'équipement de base.



Packard était une marque américaine de prestige dans les années '20 et '30, pouvant se mesurer avec ce qu'il y avait de meilleur sur le marché. Cette 733 Phaeton date de 1930.



Elle semble prête à partir, cette belle Minerva Landauet de 1909. Dans ces années-là, Minerva était un des grands avocats du moteur «'Sans Soupapes», brevet Knight. Ces moteurs avaient comme avantage leur marche silencieuse. La consommation d'huile était considérable, mais l'huile était bon marché...



De cette Rolls Royce 20/25 de 1933 ne furent construites que 24 exemplaires.

Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1921	Alimentation	Compresseur d'admission	Mercedes	DE	Inventé 1906 (Chadwick)
1921	Moteur	Double arbre à cames en tête	Ballot	FR	Utilisé en course 1912 (Peugeot)
1921	Refroidissement	Ventilateur débrayable	Wills-Ste-Claire	USA	
1922	Carrosserie	Carrosserie autoporteuse	Lancia Lambda	IT	
1924	Moteur	Filtre à huile remplaçable	Chrysler	USA	
1924	Freinage	Servo-freins à dépression	Pierce-Arrow	USA	
1924	Transmission	Traction avant	Tracta	FR	compétition: Christie 1902
1925	Freinage	Freins auto-régleurs	Cole	USA	
1926	Moteur	Ventilation du carter moteur	Cadillac	USA	
1926	Transmission	Convertisseur de couple mécanique	Constantinesco	FR	
1926	Transmission	Différentiel hypoïde	Packard	USA	
1927	Alimentation	Pompe à injection (diesel)	Bosch	DE	inventée en 1924
1929	Transmission	Boîte de vitesses synchronisée	Cadillac	USA	
1929	Accessoires	Première autoradio	Motorola	USA	
1929	Sécurité	Verre Securit	Cadillac, LaSalle	USA	
1930	Moteur	Moteur V16	Cadillac	USA	
1930	Transmission	Coupleur hydraulique	Daimler	UK	

Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1931	Transmission	Traction avant et moteur transversal	DKW	FR	compétition: Christie 1902
1931	Moteur	Coussinets remplaçables	Studebaker	USA	Déjà utilisé sur moteurs d'avion
1932	Carrosserie	Peinture métallisée	Graham	USA	
1932	Alimentation	Choke automatique moderne	Oldsmobile	USA	
1933	Suspension	Amortisseurs hydrauliques télescopiques (Monroe)	Hudson	USA	
1933	Moteur	Poussoirs hydrauliques	Pierce-Arrow	USA	
1934	Transmission	Overdrive	Chrysler & DeSoto	USA	
1934	Suspension	Suspension étudiée scientifiquement	Airflow	USA	
1934	Suspension	Roues AV indépendantes par triangles	GM, Chrysler	USA	
1934	Carrosserie	Toit rétractable	Peugeot Eclipse (carr. Pourtout)	FR	inventé par Georges Paulin
1935	Confort	Sièges-couchette	Nash	USA	
1936	Moteur	Moteur Diesel dans une voiture de série	Mercedes 260D	DE	Inventé 1897 (Rudolf Diesel)
1936	Electricité	Phares rétractables	Cord	USA	
1936	Freinage	Double système de freinage (Méca/hydr)	Hudson	USA	
1939	Accessoires	Clignoteurs de direction	Buick	USA	
1939	Transmission	Boîte de vitesses automatique	Oldsmobile Hydramatic	USA	
1939	Carrosserie	Capote à commande automatique	Plymouth	USA	
1940	Confort	Air conditionné	Packard	USA	
1940	Confort	Lève-glaces électrique	Packard	USA	
1946	Freinage	Freins autorégulateurs modernes	Studebaker	USA	
1946	Pneus	Pneu à carcasse radiale	Michelin	FR	
1947	Pneus	Pneu tubeless	B.F. Goodrich	USA	De série sur 1954 Packard
1947	Carrosserie	Carrosserie tout aluminium	Land Rover	UK	



Un Chrysler "Town and Country" de 1946 avec une carrosserie en bois très à la mode.



Il semblerait qu'une expo de voitures anciennes ne peut se passer d'une Mercedes 300 SL 'Papillon'. Le modèle exposé datait de 1955.



Cette Lancia B24 Spider faisait ses débuts en première mondiale au Salon de Bruxelles en 1955 comme en témoigne la petite photo.

Non, ceci n'est pas une Veritas, bien qu'elle ait la même base: une BMW 328 d'avant-guerre. Le carrossier "Dreys" construisit trois de ces "roadsters" en 1946, clairement inspiré des Veritas, qui avaient une grille similaire.



Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1948	Transmission	Convertisseur de couple hydraulique	Buick Dynaflo	USA	
1948	Suspension	Suspension en caoutchouc	Tucker	USA	
1949	Moteur	Commande démarreur à la clé de contact	Groupe Chrysler	USA	
1949	Freinage	Freins à disque (modernes)	Chrysler Crown Imperial	USA	
1949	Carrosserie	Carrosserie "hatchback"	Kaiser Traveler	USA	
1949	Suspension	Suspension AV type McPherson	Ford Vedette	FR	
1949	Sécurité	Ceintures de sécurité (en option)	Nash	USA	
1950	Moteur	Moteur à turbine	Rover	UK	
1951	Direction	Servo-direction	Chrysler	USA	inventée 1926 (Pierce-Arrow)
1952	Alimentation	Injection sur moteur à essence (Bosch)	Goliath, Gutbrod	DE	Inventée 1925 (Hesselman)
1952	Suspension	Rotules de suspension/direction (ball joints)	Lincoln	USA	
1952	Carrosserie	Poignées de portes basculantes	Nash	USA	
1953	Carrosserie	Carrosserie en plastique	Chevrolet Corvette	USA	
1954	Freinage	Quatre freins à disque	Austin Healey 100S	GB	
1955	Suspension	Correcteur d'assiette automatique	Citroën DS19	FR	
1956	Différentiel	Différentiel à glissement limité	Packard	USA	
1957	Refroidissement	Système de refroidissement pressurisé	Cadillac Eldorado Brougham	USA	
1957	Confort	Cruise Control	Chrysler Imperial	USA	
1958	Accessoires	Autoradio AM/FM	Lincoln	USA	
1958	Transmission	Transmission à variabilité continue (Variomatic)	DAF	NL	Précurseur du CVT moderne
1958	Sécurité	Ceintures de sécurité (équipement standard)	SAAB	SE	
1959	Sécurité	Ceintures de sécurité 3 points	Volvo	SE	
1959	Sécurité	Colonne de direction compressible	Mercedes	DE	
1960	Electricité	Alternateur	Chrysler	USA	
1960	Sécurité	Clignoteurs de détresse	Voitures US	USA	
1962	Freinage	Double circuit de freinage	Cadillac	USA	
1962	Alimentation	Turbo-compresseur sur moteur à essence	Oldsmobile Jetfire	USA	Déjà utilisé sur moteurs d'avion
1963	Electricité	Allumage électronique	Pontiac GTO	USA	Inventé 1960 (Delco)
1965	Direction	Volant réglable en profondeur et inclinaison	Cadillac	USA	
1966	Freinage	Système anti-blocage des freins mécanique	Jensen FF Syst. Dunlop	UK	inventé 1929 (Avions Voisin)
1968	Carrosserie	Parechoc en plastique déformable	Pontiac GTO	USA	
1968	Alimentation	Injection électronique (Bosch)	Volkswagen	DE	Inventée 1957 (Bendix)
1972	Electricité	Batterie sans entretien	Prestolite	USA	
1974	Sécurité	Airbags	Oldsmobile Toronado	USA	
1975	Anti-pollution	Convertisseur catalytique	Toutes marques US	USA	inventé en 1950 en Californie
1978	Freinage	ABS électronique en option	Mercedes S	DE	

Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1978	Alimentation	Turbo-compresseur sur moteur diesel	Mercedes 300 SD	DE	
1983	Anti-pollution	Garnitures de frein sans amiante	SAAB	SE	
1984	Freinage	ABS de série	Mercedes	DE	
1985	Suspension	Suspension contrôlée électroniquement	Nissan	JP	
1987	Sécurité	Traction Control System (TCS)	BMW, Mercedes	DE	
1987	Electricité	Cablage multiplexé	Cadillac Allante	USA	
1987	Direction	4 roues directrices (en option)	Honda Prelude	JP	
1987	Transmission	Transmission à variation continue électronique	Subaru	JP	
1990	Confort	GPS intégré	Mazda Cosmo	JP	

La Jaguar E-type, voiture emblématique des années soixante.

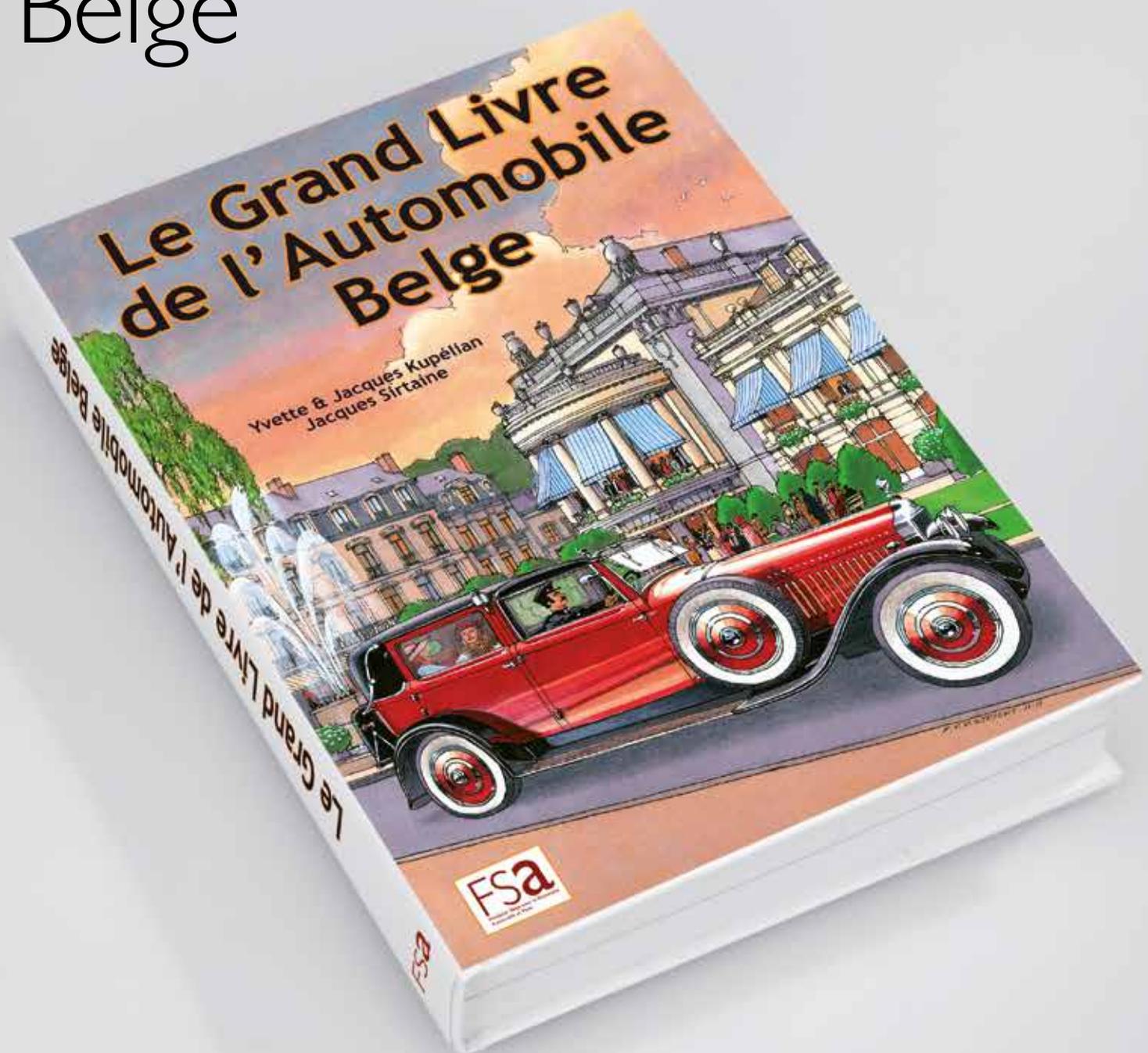


Une Porsche Speedster 1958 qui vraisemblablement adore faire des rallyes. C'était déjà le cas dans les années '50, comme en témoigne la photo dans le fond.

Année	Catégorie	Nouveauté	Marque	Pays	Remarques
1990	Suspension	FAS (fully active suspension system)	Infiniti Q45	JP	
1992	Carrosserie	Carrosserie en fibre de carbone	Mc Laren F1	GB	déjà utilisée en F1
1992	Moteur	Moteur V10	Dodge Viper	USA	
1993	Moteur	Système d'injection Common Rail	Elasis (groupe Fiat)	IT	Repris par Bosch en 1994
1995	Sécurité	Electronic Stability Program ESP	BMW, Mercedes, Toyota	DE, JP	
1998	Electricité	Phares bi-xenon	Audi	DE	
1998	Electricité	Feux AR LED	Maserati	IT	
2003	Direction	Direction assistée variable	BMW	DE	
2003	Transmission	DSG Transmission à double embrayage	Volkswagen (Borgwarner)	DE	
2005	Moteur	Moteur W16	Bugatti Veyron	DE/IT	
2008	Electricité	Phares AV LED	Audi, Lexus	DE, JP	

A NOUVEAU !

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



Fsa
Fondation Belge pour le Patrimoine
Automobile et Moto

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

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



Les années '50 (et le début des années '60) étaient dignement représentées par cette Cadillac Model 62 coupe de 1959. C'était le temps des ailes massives.



En 1980 cette Lamborghini Countach était une voiture de rêve pour nombre de gens.



Une Ferrari 275GTS de 1966 avec un douze cylindres de 3,3 l.

Il y avait des voitures pour tous les goûts, comme en témoigne cette Lincoln Mark IV de 1975.



Le carrossier français Henri Chapron construisit pendant de longues années des cabrios séduisants sur base de la Citroën DS. Entretemps ces voitures sont très prisées sur le marché de la voiture ancienne. Le modèle gris présenté datait de l'année révolutionnaire 1968.





La petite Mazda MX-5 est sans doute le roadster le plus populaire des 25 dernières années, sinon de toute l'histoire de l'auto. Elle méritait donc sa place à cette exposition. Ce modèle de 1991 était coiffé d'un hard-top pour l'occasion.

La Lexus LS faisait parler d'elle en 1992 comme première berline grand luxe japonaise sur le marché européen.



Que des cris d'admiration pour cette Bugatti Veyron. Son moteur 8 litres 16 cylindres 4 turbos livre 1001 ch, la faisant la voiture de série la plus puissante de l'histoire. Non, elle ne perd pas de l'huile, on a simplement oublié d'enlever le plastique protégeant le tapis!

Parmi les voitures, il y avait aussi quelques motos, comme cette FN motocross imposante de 1949.





40 bougies pour le HVCB

En mars dernier, le Historical Vehicle Club of Belgium (HVCB) connu dans le milieu comme l'Historical, fêtait son 40ième anniversaire avec une exposition et une réception festive à Autoworld.

Le 9 mars dernier, Henri Niclaes souhaitait la bienvenue aux membres et nombre d'invités du monde old-timer à Autoworld à une réception, entourée des voitures historiques. A cette occasion, le club organisa une exposition de quelques voitures classiques significatives de ses quarante dernières années, provenant des collections des membres de l'HVCB.

Le 27 octobre 1972 quelques amateurs de voitures «classiques» ont créé l' 'Historical Vehicle Club of Belgium'. Il est aujourd'hui le plus

important club d'old-timers multi-marque de la période 1925-1965. Il compte environ 200 membres qui représentent une collection de plus que 600 voitures historiques.

Cela fait 40 ans que les membres du HVCB organisent chaque année dans une atmosphère d'amitié et de convivialité plusieurs randonnées avec leurs ancêtres aussi bien en Belgique qu'à l'étranger avec comme point culminant le «May 1 Meet».

Ces événements permettent aux membres du club de faire admirer leurs «bijoux» de véhicules historiques et de les montrer à leur entourage en état de marche pour parcourir non moins de 40.000 km cumulés par an. Henri Niclaes a remercé dans son mot de bienvenue tous les membres qui pendant ces 40 ans ont bénévolement été actifs dans la gestion du club en dans l'organisation des rallies.



Le club avait organisé une petite expo avec des voitures significatives des 40 (et même plus) dernières années.

«L'Historical» donne aux amateurs la possibilité d'élargir leur connaissance, de vivre leur hobby d'une manière encore plus agréable et de comparer leurs voitures avec celles des autres collectionneurs. Etre

membre de l'HVCB est donc complémentaire au membership d'un club de marque.

«Nous vivons actuellement dans une période d'incertitude en ce qui concerne les statuts et réglementations que les autorités belges et européennes vont imposer à nos ancêtres. Il est évident que si nous voulons préserver l'état d'origine de nos voitures, il sera nécessaire que ces autorités comprennent et acceptent que certaines lois et règlements ne peuvent pas directement être appliqués à nos ancêtres (pots catalytique pour réduire les polyaromatiques – taxes sur les émissions de CO₂ – réglage des phares - % de éthanol dans l'essence etc.)»

Le HVCB et le Royal Veteran Car Club of Belgium (RVCCB) coopèrent depuis plusieurs années à la promotion du patrimoine socio-culturel que représente l'histoire de l'Automobile. Afin que le secteur de la voiture ancienne soit défendu et représenté auprès des autorités publiques qui fixent les dispositions légales et réglementaires qui nous concernent, ceci tant au niveau national qu'international, les deux clubs sont membres de la FIVA dont ils sont fondateurs et sont aussi membres de la FBVA. Le HVCB a également rejoint la FBVA à la direction «Histoire et Patrimoine» pour défendre la position statutaire et culturelle de la voiture historique.

L'Historical et le Royal Véteran Car Club partagent ce patrimoine belge,



Président-Honoraire Jacques Deneef entouré de Marius Butaye et Roland D'Ieteren, deux membres de la première heure.

trésor d'oldtimers multi-marques produites des origines jusqu'en 1965. Cette coopération amicale et constructive nous aide à défendre la position de nos clubs dans la société moderne et dans le futur, soulignait Georges Chaudron, Past-Président du RVCCB.

Le président Henri Niclaes concluait en remerciant le Président-Honoraire Jacques Deneef et le Past-Président Thierry Flament, qui étaient les organisateurs de cet évènement réussi.



← *Past-President Thierry Flament.*



Président Henri Niclaes et le Past-Président du Royal Automobile Club de Belgique Georges Chaudron.



La reconstruction de
l'Auto-Canon-Mitrailleuse Minerva-Mors

Un projet ambitieux

À ce baron Gust Filée
en souvenir de la
campagne de Russie
1917

L'année 2014 approche. Elle sera l'occasion de commémorer la Première Guerre Mondiale et le 100e anniversaire de la déclaration de guerre le 4 août 1914 par l'Allemagne à la Belgique. Dans le cadre de ceci, quelques amateurs ont l'intention de recréer en grandeur nature un des premiers «blindés» de l'histoire, dont la construction fut une initiative belge.

Texte André Filée

La Première Guerre a été le premier conflit «mécanisé» de l'histoire. Les usines d'armement, de production de véhicules divers et d'avions tournèrent à plein régime.

Des officiers belges tels le Baron de Crawhez et d'autres avaient, bien avant le conflit, pressentis le remplacement des chevaux par les moteurs, le Baron de Caters allant jusqu'à «blinder» sa voiture personnelle pour faire des incursions en territoire occupé pour récolter des renseignements. L'état belge commanda des blindés notamment chez Minerva et SAVA, qui restaient de nombreux années après la guerre en service à la Gendarmerie notamment. Ce fut toutefois le major Collon que le Baron de Broqueville chargea de constituer un corps d'autos blindées. L'état major s'étant replié en

France lors de l'invasion allemande, Collon commanda des Autos-Canons-Mitrailleuses (ACM) à la firme de construction automobile parisienne Mors. La Belgique avait sauvé de justesse des moteurs construits par la firme anversoise Minerva. Ce sont ces derniers qui furent montés sur les châssis.

Signalons au passage que ces moteurs, sans soupapes, construits sous licence Knight, étaient particulièrement silencieux ce qui convenait parfaitement à un véhicule de reconnaissance et d'intervention rapide pour lesquels, l'effet de surprise est primordial.

Le carrossier Kellner devait habiller les châssis: incapable de travailler des tôles d'une épaisseur de 7 mm, il dut les commander aux aciéries

DELEN

PRIVATE BANK



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



Highly commended as 'Best Private Banking Boutique' by 'Professional Wealth Management Magazine' and 'The Banker Magazine' Both publications of the FINANCIAL TIMES Group

Supporting Historicar

www.delen.be
02 511 84 10 - 03 244 55 66

Avant de quitter la Russie, les troupes belges réduisaient les ACM à l'état de ferraille à Kiev.



Maquette de l'ACM réalisée par M. Belien.

Imphy. Les blindages fournis étaient essayés avant réception et devaient être à l'épreuve des balles de fusil.

Question armement, les véhicules étaient équipés d'une mitrailleuse et, pour certains, d'un canon de marine de 37 mm, tous deux fabriqués par Hotchkiss. Les deux armes étaient montées sur un pivot commun, placé au sommet d'une crinoline tronconique, un petit blindage protégeait les serveurs. Les bouches de feu étaient dirigées vers l'arrière du véhicule,

ce qui avait comme conséquence qu'on devait positionner le blindé en marche arrière pour l'attaque!

■ Un Corps autonome

L'idée d'ensemble, révolutionnaire pour l'époque, était de constituer un Corps totalement autonome, entièrement équipé pour se suffire à lui-même et pouvant être engagé d'une manière souple et rapide dans n'importe quel endroit du front. C'est ainsi que l'unité comptait parmi ses 361 hommes des cyclistes, des motocyclistes, des ambulances, des camions atelier et camions citernes sans oublier les transports de munitions, équipement et ravitaillement. C'est grâce aux instructions de techniciens et officiers belges que les voitures furent construites sur base de châssis de voitures particulières. Le Major Collon avait, en plus d'une





vision de l'organisation, une idée précise de l'utilisation de son unité.
Citation:

«Parmi les caractéristiques qui distinguent les autos-canon de 37 mm. des autres bouches à feu, on peut citer sa mobilité et son invulnérabilité à la balle. Ces deux qualités permettent de l'employer avec un très grand avantage; non seulement avec la cavalerie, mais encore surtout pour aider au combat d'infanterie sur la ligne du feu. Dans l'offensive, cette bouche à feu doit marcher avec l'avant-garde. On fait appel à son soutien rapide chaque fois qu'un but favorable peut lui être offert et notamment contre les mitrailleuses qu'elle peut, en se déplaçant convenablement découvrir et atteindre à 1300 et 1500 mètres, alors que ces der-

nières ont une portée efficace beaucoup moindre. N'ayant à redouter ni la balle ni le shrapnell elle a une grande liberté d'allure elle trouvera toujours à s'employer très utilement.»

C'était bien vu, et le « Reichpost » de Vienne écrit dans son édition du 6 février 1916:

«De tous les adversaires des puissances centrales, c'est l'Armée Belge qui possède la meilleure organisation d'autos-blindées. L'emploi efficace de ces autos comme moyen de combat est, de l'avis de nos ennemis, réalisé par le fait qu'ils ne sont pas adjoints à des groupes d'infanterie ou de cavalerie. Ils composent une unité indépendante qui est à tout moment en état d'exécuter des opérations militaires sur une grande échelle.»



ACM avec drapeau lors d'un défilé à Paris en 1915. Durant les combats, les véhicules portaient une cocarde aux couleurs russes pour éviter que les soldats russes ne tirent sur les belges en les prenant pour des autrichiens . . .

Hélas, lorsque le corps fut équipé, entraîné et sur pied de guerre, la guerre de mouvement avait fait place à une guerre de positions et le terrain était devenu totalement impraticable pour les véhicules à roues. C'était le cas de tous les véhicules du corps des ACM lequel se retrouva un moment caserné aux Moères (entre La Panne et Dunkerque). Un accord fut passé avec la Russie dont l'Armée Impériale manquait cruellement de moyens mécaniques. L'ensemble du corps partit combattre sur le front russe. Plus vite dit que fait. Le trajet direct étant impossible, le corps embarqua sur Wray-Castle, un ancien navire britannique transport de bestiaux hâtivement transformé en transport de troupes. La Manche était infestée de sous-marins allemands. Le voyage entre Brest, port d'embarquement et Arkhangelsk, se fit en contournant les Iles Britanniques par le nord.

La traversée, à cause des tempêtes, du manque de nourriture et d'un retard dans la procédure d'accostage se révéla longue et très pénible. Cela valut d'ailleurs au bateau le surnom peu flatteur de 'WC' auprès de la troupe. L'accueil heureusement fut chaleureux et le Tsar en personne tint à passer le corps en revue.

Ce 100e anniversaire sera aussi l'occasion de remettre en lumière l'héroïsme des volontaires belges qui

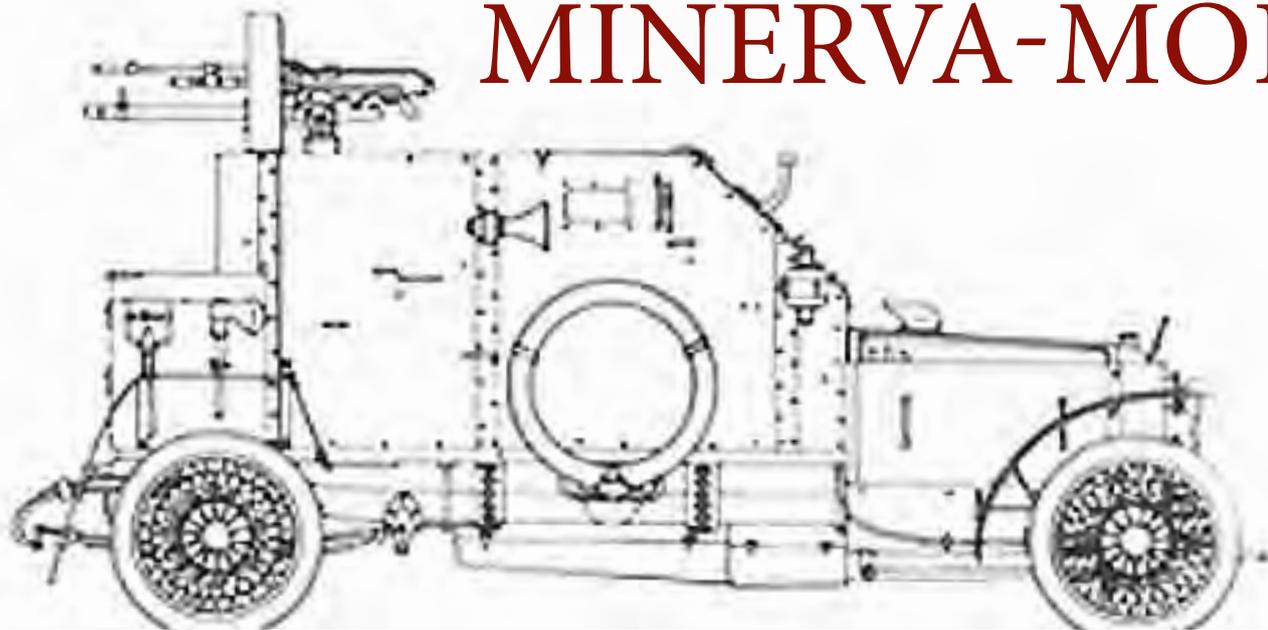
se battirent comme des lions dans des conditions extrêmes de températures et de privations. Ils durent faire preuve autant de courage que d'ingéniosité pour faire la guerre en Galicie où ils furent envoyés. Ils étaient les premières troupes alliées à pénétrer en territoire ennemi. Au coude à coude avec les troupes du Tsar, le corps fut alors engagé dans de nombreuses batailles. La conduite au feu des soldats belges fut héroïque. En attestent de nombreuses citations à l'ordre du jour. Voici deux récits d'époque qui décrivent plus ou moins les conditions dans lesquelles combattait ce premier corps de blindés:

«Ce fut au prix d'efforts surhumains que, pendant la nuit, sous une canonnade et une fusillade intermittentes, les voitures reprirent la voie du retour. Ce qui avait déjà été un tour de force, quand les pistes étaient sèches, devint un miracle, maintenant qu'à chaque instant la boue faisait patiner les roues et glisser les pièces dans des positions les plus critiques. On dut abandonner toute précaution, faire de la lumière, mettre en même temps en marche tous les moteurs. Une voiture ne put éviter un entonnoir profond, il fallut une heure pour l'en retirer; son essieu était faussé. Deux voitures glissèrent dans un marécage et brisèrent leur pont arrière. Toute la nuit, on y travailla; on put en retirer une et la remorquer mais l'autre resta sur place et dut y être réparée le lendemain matin par



DANS LA PERSPECTIVE DES COMMÉMORATIONS 1914-2014 DE LA 1^{ère} GUERRE MONDIALE

RECONSTRUCTION DE LA LÉGENDAIRE AUTO-CANON-MITRAILLEUSE MINERVA-MORS



Dès avant 1914, des officiers belges visionnaires comprenant des sportsmen automobiles tels que les Barons de Caters et de Crawhez avaient pressenti la motorisation de l'Armée. Ils avaient entrepris la mise au point d'engins blindés sur base de véhicules civils et en particulier Minerva.

L'envahissement de la Belgique en août 1914 les contraignit au repli vers la France, en emportant des moteurs Minerva. Avec la collaboration de Mors à Paris, ils terminèrent la mise au point de leur Auto Canon Mitrailleuses.

En 1915, cette unité mobile nouvelle, forte de 8 véhicules accompagnés de 350 hommes (fantassins cyclistes, éclaireurs motocyclistes, atelier roulant, ambulance, cantine) fut cédée par la Bel-



Jean et Pierre de Crawhez sur un prototype.

gique à la Russie (c'est en effet le Roi Albert qui « donna » l'unité à la Russie à charge de cette dernière de compléter le charroi et de payer tous les frais d'approvisionnements et soldes).

Ces hommes connurent un périple et une aventure extraordinaires qui dura 3 ans avant le retour en Belgique via la Sibérie et les USA ! (l'aventure dura en effet de 1915 à 1918).

- Véhicule de 4,5 tonnes
- Moteur Minerva 28/34 CV
- Châssis Mors

- Equipage 4 hommes (un sergent chef de pièce, un chauffeur, un aide chauffeur et un pourvoyeur)
- Equipé d'une mitrailleuse et/ou d'un canon rapide Hotchkiss de 37 mm.

APPEL AUX DONNS

NOUS DEVONS RÉUNIR 100.000 € !

A partir de 40 € versés à notre compte géré par la Fondation Roi Baudouin, votre don fait l'objet d'une attestation vous permettant de déduire ce montant de votre déclaration d'impôts.

Catégories de versement

I.	€ 40	Don de soutien
II.	€ 100	Don enthousiaste
III.	€ 250	Don spécifique
IV.	€ 1.000	Donateur d'honneur

Toutes les catégories de donateurs seront mentionnés dans la plaquette souvenir ainsi que sur un tableau à proximité de l'ACM en exposition au MRA.

Versez votre don

au compte de la Fondation Roi Baudouin
BE10 0000 0000 0404 - BIC BPOTBEB1
avec la communication 128/2500/00047

La reconstruction est une initiative de la Société Royale des Amis du Musée de l'Armée.

Elle est soutenue par la FSA (Fonds Belge pour le Patrimoine Automobile/Fondation Roi Baudouin).



l'équipe volante de l'atelier, appelée à l'aide».

Ou encore:

« . . . la pièce ouvrit le feu sur les îlots de résistance qui tenaient encore sur la deuxième ligne ennemie et les força à la retraite; puis, menant la vague d'assaut russe poussa jusqu'à 100 m. de la ligne ennemie, où, bloquée par les obstacles, elle épuisa toutes ses munitions, obus et cartouches. La voiture se trouva dès ce moment dans une position très critique, sur une route coupée de multiples entonnoirs et d'obstacles de toute nature, qui exigèrent du chauffeur des prodiges d'acrobatie. Le moteur se cala, la mise en marche automatique était enrayée. Sous le feu, insouciant des balles qui claquaient dru sur le blindage, l'aide DUMONG sortit de la voiture et, à la manivelle, remit le moteur en marche».

A cause des péripéties de la révolution, la situation changea du tout au tout en 1917. Dans le secteur où nos compatriotes étaient engagés, les soldats russes désertèrent en masse et laissèrent, dans un premier temps, les Belges pratiquement seuls sur le champ de bataille. En fait, il n'y eut pas une mais plusieurs révolutions qui, à l'époque et durant de nombreux mois semèrent une pagaille indescriptible.

Finalement, ils durent abandonner le combat après la fin des hostilités sur le front Est. (Paix de Brest Litowski conclue par les Bolchéviques avec les Allemands)

Après d'interminables tractations et une immobilité forcée durant les massacres de Kiev, ils furent autorisés à quitter le territoire mais à condition de rendre leurs armes lourdes et les véhicules. Ils s'exécutèrent mais, après avoir réduit le charroi à l'état de ferraille et caché des mitrailleuses dans les planchers des wagons de leur train. Ce même train leur fit traverser le continent d'ouest en est, au travers de la Sibérie.

En effet, devant l'impossibilité de retourner en France par le chemin emprunté lors du voyage aller, ils furent contraints de faire le tour du monde - en traversant la Chine et les Etats Unis - pour finir la guerre en France et en Belgique disséminés dans différentes unités. La parenthèse des ACM était fermée . . . sauf dans les mémoires.

Cette très brève mise en perspective montre la raison pour laquelle le projet de reconstitution à l'identique d'une des voitures ayant servi en Russie est né. Ces véhicules construits dès le début du conflit témoignent clairement des tactiques nouvelles qui allaient orienter définitivement la conduite des guerres dites modernes. Ils furent les seuls à être alignés en tant qu'unité indépendante. Enfin, leur odyssee constitue un bel exemple d'amitié de dévouement et d'entraide.

Hélas, les témoins humains ont disparus, les techniques disparaissent aussi. Les compétences manuelles sur ce type de mécanique ainsi que les pièces suivent le même chemin. Ce projet est sans doute la dernière chance de fournir un véhicule de ce type au Musée Royal de l'Armée.

www.auto-canon-2014.com

Crédits: Nos Héros, G. Mazy, collections privées Ernould / Filée et « Pages de Gloire des ACM».



Passion meets Passion.



Mercedes-Benz

La Jaguar XK120 a été présentée au Salon de Bruxelles en 1949. Immédiatement, elle a rencontré un grand succès. Sur cette photo, Joska Bourgeois lors de sa présentation. À ses côtés, probablement l'Ambassadeur du Royaume-Uni dans notre pays.



Personages automobiles: Joska Bourgeois

Première partie

Madame Jaguar

L'exception confirme la règle. Ce dicton vaut certainement aussi parlant des femmes qui s'imposent, voire dominant dans ce monde d'homme qu'est et reste le petit monde de l'automobile. Avec l'exposition Belgian Racing Legends, cette inégalité a une nouvelle fois été cruellement mise en lumière. Le catalogue mentionnait en effet pas moins de 57 pilotes du sexe dit fort, et seulement quatre femmes. L'une de ces femmes qui eut rarement l'honneur d'apparaître dans les media fût Joska Bourgeois, disparue en 1994. Une Dame qui, dans le dur monde des affaires de l'après-guerre parvient à faire connaître Jaguar. Durant les Golden Sixties, elle connut un autre succès en lançant la marque Toyota sur le marché belge. A peine 50 ans plus tard, Toyota appartient au haut du panier automobile.

par Paul E. Frère

Dans le disgracieux village de Sterpenich, juste à côté d'Arlon et à un jet de pierre du Grand-Duché de Luxembourg, Joska naît en 1913. Elle est la plus jeune fille d'Hubert Bourgeois et Anne Theissen. Son père était un homme strict qui n'avait jamais caché qu'à ses deux filles, il préférait un fils. Il occupait une fonction d'importance à la Douane et avait été envoyé en mission en ancienne Perse, aujourd'hui l'Iran. Cette mission était de prodiguer des conseils quant à la mise en place d'un système d'accises, déjà en vigueur en Belgique depuis quelques temps. Et M. Bourgeois ne se limitait pas à cette tâche très officielle. Il profita en effet de sa mission pour mettre sur pied une petite affaire de négoce de tapis, de pierres précieuses et d'épices. La famille Bourgeois resta sept ans en Perse, bien assez pour permettre à la petite Joska de parler couramment la

langue locale, le Farcî. On ne sait pas exactement quand les Bourgeois sont revenus au Pays, mais on pense vraisemblablement aux années vingt. Les affaires allaient si bien que lorsqu'il mourut en 1935, Hubert Bourgeois laissa à ses deux filles pas moins que leur propre poids en or. Selon Joska, ce trésor fut enterré quelque part en Wallonie lorsqu'éclata la Seconde Guerre Mondiale. Quand les alliés gagnèrent cette guerre, les deux sœurs partirent déterrer leur or. Mais à leur grande surprise, le trésor ne semblait plus être là où elles l'avaient laissé. Un bombardement avait brouillé les pistes. Fort heureusement, elles retrouvèrent leur métal précieux dix mètres plus loin.

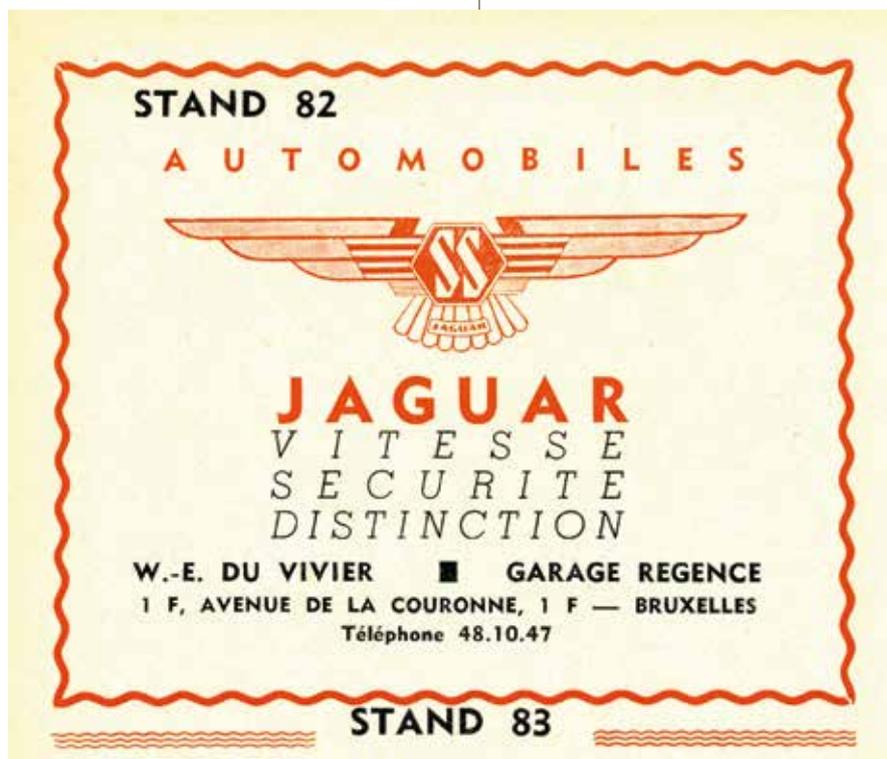
■ Donald Healey

On sait peu de choses des années qui suivirent la mort du patriarche.

La famille était connue dans le Tout-Bruxelles et on peut supposer que c'est à la capitale qu'elle avait choisi de s'installer. A présent que la rigueur paternelle appartenait au passé, Joska se permettait d'intégrer la vie nocturne bruxelloise. Et l'automobile l'intéressait aussi.

Durant les années de guerre, on la retrouve ambulancière. Elle-même trouvait ce rôle durant le conflit insignifiant. Ce qui n'empêcha pas qu'elle reçut ensuite nombre de distinctions pour les services rendus. Certaines sources mentionnent qu'elle travailla un certain temps au Casino de Namur. D'une part elle flirtait apparemment avec les Allemands, d'autre part elle aidait les pilotes alliés à fuir vers l'Espagne par la route Comète. Elle raconta elle-même qu'elle fut un jour prise dans une situation périlleuse et qu'elle essuya des coups de feu. Les balles ricochaient ou restaient plantées dans la robuste carrosserie de sa SS-Jaguar 100. Et c'est avec un certain sens du clin d'œil qu'elle prétend que ces événements la décidèrent à se lancer dans l'importation des Jaguar. Le fait est que dans ses archives, on pouvait trouver une photo de Joska Bourgeois au volant de sa SS-Jaguar 100 durant un concours d'élégance.

Après la libération en septembre 1944, elle réalisa vite que la mobilité était une pierre angulaire de la reconstruction. Mais durant les premiers mois qui suivirent la guerre, l'importation de nouvelles voitures était une tâche des plus difficiles. Dans un mensuel de l'époque, "Belgique Automobile",



André Laurent explique qu'entre la libération et avril 1946, on n'avait compté que 2.970 nouvelles voitures en Belgique. Quelques 80% du parc automobile de l'époque était âgé de plus de 8 ans. Le marché réclamait de nouveaux véhicules.

Joska créa l'entreprise Agima. Eugène Paesmans, ancien patron de Toyota dans notre pays, collabora durant de longues années avec Joska et affirme que cette société était déjà active avant la guerre. Mais de cela, il ne subsiste aucune trace. Pendant longtemps, Agima allait jouer un rôle capital dans l'empire de Madame Bourgeois. C'était une entreprise indépendante qui importait une vaste gamme de produits britanniques. Au cours du temps, l'activité allait s'élargir aux pièces détachées de voitures

SS Jaguar était déjà représenté en Belgique par une agence, située au centre de la capitale. Cette marque a été également exposée au Salon de Bruxelles de 1938 et de 1939.



Ce dessin d'une SS-100 fut publié dans un catalogue de 1946. L'importateur mentionné est Jaguar Car Distributors Ltd. avenue Louise 130 à Bruxelles. (photo : archives Mahymobile).

HEALEY

fait sensation

par ses performances et ses nombreux records.
D'est la voiture la plus rapide du monde dans sa catégorie : 180 Kms/heure
 nouveau fait d'éclat des Ingénieurs Healey

La HEALEY s'affirme également par sa carrosserie moderne aux lignes impressionnantes et par son intérieur d'un confort raffiné.

La HEALEY s'impose aux automobilistes exigeants qui désirent acquérir une voiture hors de pair vraiment digne de leur standing.

Adressez-vous à la **SOCIÉTÉ A G I M A**
 SHELL BUILDING - 29, Contersteen - BRUXELLES
 Téléphone : 11.26.40

Quelques caractéristiques
 Moteur : 4 cyl. - 2 carburateurs - Compression : 9,8 à 1.
 - Cylindres : 2,4 l. - 12 HP. -
 Châssis extra-rigide. - Suspension spéciale brevets à roues indépendantes. - Carrosserie alliage magnésium.

Voici votre Healey

69

Conduite Intérieure « HEALEY » carrossée par les Ets. VAN DEN PLAS

L'aventure avec Donald Healey n'a pas été un succès, malgré la voiture aérodynamique construite par Van Den Plas.

japonaises. La guerre avait permis à Joska d'établir d'étroits contacts avec les Canadiens et les Britanniques, qui n'avaient pas oublié son rôle précieux dans la résistance. Ainsi choisirent-ils Agima pour représenter la marque Corgi. Il s'agissait d'une moto de 98 cc développée pour pouvoir être parachutée. Durant la guerre, cet engin était connu sous le nom de Welbike. Agima distribuait aussi les produits de la Lodge Plug Company. Cette entreprise de Rugby, dans le Warwickshire, avait été créée par Brodie Lodge, fils d'Oliver Lodge, inventeur de la bougie pour moteur à combustion. La marque Lodge jouissait à l'époque d'une impressionnante renommée et était adoptée par nombre d'écuries de F1.

Mais le rêve de Joska était vraiment de vendre des voitures. En

femme d'affaire avisée, elle misait sur deux chevaux. D'une part, elle se mit en contact avec Donald Healey, qui s'était mis à son compte en 1945. Elle signa un accord pour la distribution des Healey en Belgique, mais ce ne fut jamais un grand succès. Selon les chiffres de Comaubel, seule une Healey a été vendue. Il s'agirait vraisemblablement d'un châssis habillé par le carrossier bruxellois Van Den Plas d'une "Carrosserie Conduite Hyper-Sport". On pouvait admirer cette voiture lors du Salon de Bruxelles de 1948.

D'autre part, elle avait la grande envie d'importer des SS-Jaguar, une marque inconnue chez nous, bien qu'il eut déjà existé en 1938 un concessionnaire en région bruxelloise. Par ailleurs, la marque de Coventry encore jeune décida après la Guerre de se débarrasser du "SS" évoquant de trop sinistres choses, pour ne conserver que le nom Jaguar. On raconte qu'en 1946, Joska promit quelques faveurs à un pilote canadien, vieille connaissance notoirement épris d'elle, en échange d'un vol vers Coventry. Arrivé à destination, le chevalier servit du prendre son mal en patience puisque Joska se mit immédiatement à la recherche du domicile de William Lyons.

Lorsque celui-ci ouvrit la porte, il eut la surprise de faire face à une femme d'affaire extrêmement sûre d'elle. Lyons était le type du Britannique traditionnel, qui pensait que le monde de l'automobile devait rester un bastion masculin et aurait préféré renvoyer cette femme à son foyer. Dans la biographie officielle de Bill Lyons, Philip Porter et Paul Skilleter racontent que seules deux femmes étaient admises dans ce monde d'homme. L'une était la secrétaire de Lyons, Alice Fenton, l'autre était Joska Bourgeois. Ces deux femmes plaisaient à Lyons parce qu'elles pensaient et agissaient comme des hommes. On ne s'étonne donc pas que Lyons se montre tout d'abord réservé. Pourtant la force de conviction de Joska Bourgeois devait

être si grande qu'elle rentra chez elle avec un contrat de 5 ans pour la représentation de Jaguar en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg. Mais puisque les britanniques ne pouvaient au départ traiter qu'avec des entreprises du Commonwealth, Joska avait besoin d'un partenaire. A nouveau, le pilote canadien allait être providentiel. Elle fonda avec lui l'entreprise Jaguar Car Distributors Ltd. Une fois l'affaire bien lancée, le pilote fut d'ailleurs remercié.

Joska Bourgois vendit ses premières voitures depuis son appartement de la très mondaine Avenue Louise, à Bruxelles. Rapidement, elle loua une maison pour en faire son showroom. Les ventes démarrèrent très fort. En 1946, 89 Jaguar furent importées et la même année, des locaux plus adaptés furent trouvés dans le bâtiment Shell, sur Cantersteen. En 1947, les ventes atteignaient 238 voitures. On travailla aussi à développer un réseau de concessionnaires.

Roger Van Auwegem, qui établit avec son père et son frère Léon l'une des toutes premières concessions, se souvient encore parfaitement de l'histoire: "Après que nous ayons plusieurs années durant connu le succès avec la distribution de Fiat et de Simca, les ventes avaient chuté en 1947. J'avais envie d'autre chose et la chance a voulu que mon rêve se réalise très vite. Un jour, un homme très bien mis s'est présenté chez nous. Il s'est présenté comme un employé de Jaguar à Bruxelles. Il cherchait un dealer pour les régions de Flandre Orientale et Occidentale. Mon père Gustaaf invita l'homme dans son bureau et les grandes lignes ont été discutées autour d'une bonne bouteille de whisky. Les voitures sont-elles livrables facilement? Oui, bien sûr! Elles entrent en Belgique par le port d'Ostende. Quelle est la marge? 20% pour le concessionnaire! Mon père sautait presque au plafond, lui qui était habitué aux 12% de Fiat. Le deal a été conclu immédiatement." Les concessionnaires travaillaient avec un contrat renégocié annuel-



lement au mois de décembre. Les résultats étaient discutés directement avec Joska Bourgois et un nouveau volume était établi. Les voitures invendues devaient être achetées par le concessionnaire mais en contrepartie, la marge était vraiment généreuse.

L'énorme succès de 1947 fut rapidement tempéré par de nouvelles réglementations. Pour limiter l'importation de voitures de luxe et préserver l'emploi local, les voitures coûteuses étaient plus lourdement taxées. Par contre, si elles arrivaient en pièces détachées pour être assem-

Agima était une entreprise spécialisée dans la distribution d'accessoires comme les bougies Lodge mais aussi les motos Corgi, etc...

Lors du Salon de 1948, le carrossier Van Den Plas a présenté pas moins de trois créations sur châssis Jaguar. C'était également le début de l'assemblage des Jaguar en Belgique.



*Jaguar
pulvérise tous
les records*

RESULTATS
officiellement établis
par le R. A. C. B.

le Km. lancé : 214 km. 668
le mille lancé : 214 km. 490
le Km. départ arrêté
119 km. 363
le mille départ arrêté
139 km. 100

LE 30 MAI 1949
sur l'autostrade
de JABBEKE

UNE JAGUAR SUPER SPORT 3,5 l.
a atteint la vitesse horaire de
214 Kms 668

vitesse incroyable pour une voiture **strictement de série**, ravitaillée avec l'essence SHELL, et SHELL X-100 MOTOR OIL livrées dans le commerce.

O'est la plus grande vitesse jamais réalisée par une voiture sport de série, sans compresseur, de n'importe quelle cylindrée.

Cet événement vient relever avec éclat l'ouverture de nos
NOUVEAUX SALONS D'EXPOSITION
64, rue Ravenstein - Shell Building
où la Victorieuse JAGUAR est exposée

JAGUAR CAR DISTRIBUTORS (Belgium and Losh.) LTD - Shell Distributing - BRUXELLES - Téléph. 11.85 32 (2 lignes)

En 1949 Jaguar battait une première série de records du monde à Jabbeke. Ce succès a été le thème de nombreuses annonces de publicité dans la presse.

blées en Belgique, elles pouvaient être vendues 20% moins cher. Joska Bourgeois conclut un accord avec la Carrosserie Van Den Plas, dont une partie du personnel fut formé à Coventry. Selon Lord Montagu of Beaulieu, c'est un Bill Lyons plein de fierté qui conduisit la première Jaguar sortie des lignes belges deux jours avant le premier Salon de Bruxelles d'après-guerre. Le succès semblait être à nouveau au rendez-vous.

La collaboration avec la Carrosserie Van Den Plas n'était pas uniquement synonyme d'assemblage local. Le carrossier bruxellois, qui avait déjà été repris quelques années plus tôt par les "Ateliers de Bouchout & Thirion réunis", avait vu le nombre de commandes s'amenuiser. Ce partenariat avec Jaguar était donc l'occasion rêvée de relancer le département

"sur mesure". Le Salon de 1948 avait vu exposer la Grand-Sport deux places, flanquée de deux différents cabriolets 4 places. Et cela redonna à l'affaire la vigueur espérée. Jaguar Car Distributors Ltd parvint en 1948 à écouler 211 voitures.

Au départ, les Jaguar belges étaient assemblées à partir de pièces britanniques. Et le but était d'augmenter, lentement mais sûrement, la proportion de pièces fabriquées en Belgique. Mais en 1949, le Gouvernement modifia à nouveau les règles d'importation. L'avantage de l'assemblage local fut supprimé. La ligne de production de Van Den Plas devint donc inutile et peu de temps après, la direction de cette célèbre carrosserie belge mit définitivement la clé sous la porte.

■ Record du Monde à Jabbeke

La présentation de la XK 120 fut, en 1948, la cause d'une effervescence certaine à Earls Court. Ce ne fut donc pas la Mk V, modèle intermédiaire en attendant la toute nouvelle Mk VII, qui fut la star du Show, mais bien le prototype d'une voiture de sport, la XK 120. Lyons raconta plus tard qu'il avait définitivement fixé le style en deux semaines seulement. Mais en fait, cette présentation n'avait à la base pour but que l'introduction du nouveau moteur XK. Le succès fut immédiat et les commandes affluaient. Les livraisons, c'était un autre problème. En 1949, seulement 97 voitures furent construites. Seules quelques-unes parvinrent en Belgique. Pour prouver que la XK 120 méritait bien son nom – le 120 voulait dire 120 miles, soit 192 km/h – il fut décidé de faire le test avec une voiture standard, en présence de la presse. Le lieu choisi fut une portion d'autostrade droite entre Jabbeke et Ostende, portion régulièrement fermée depuis la fin de la guerre pour diverses tentatives de record. Joska Bourgeois avait alors assez d'influence pour faire fermer l'autostrade et ce fut le Royal Automobile



Le Roi Baudouin (lui-même propriétaire d'une Porsche) en visite sur le stand Jaguar, où il est accueilli par Joska Bourgeois.

Club de Belgique qui fut chargé de mesurer les vitesses. La presse belge était présente, mais le DC-3 de la Sabena affrété par Jaguar pour transporter une meute de journalistes anglais se fit attendre. L'avion avait décollé avec beaucoup de retard et le pilote d'essai de Jaguar, Ron "Soapy" Sutton, décida de ne plus retarder le test d'avantage. Il lança donc sur l'autoroute sa XK 120 blanche, capote fermée, pare-brise classique et vitres latérales en plexi. Sutton avait bien sûr préparé cette tentative dans la région de Coventry. Au final, la voiture fut chronométrée à 203,5 km/h au cours d'un mile lancé, et ce ne fut pas une surprise pour le pilote. Plus tard, Sutton s'élança à nouveau, mais cette fois sans capote, avec un petit

saute-vent à la place du pare-brise et avec une plaque en aluminium couvrant la zone passager. La voiture revendiqua alors la vitesse de 213,386 km/h.

Un Record du Monde pour une voiture de série! Entre-temps, les britanniques étaient arrivés et avaient été informés des résultats. Sutton refit le test avec plaisir et fit parader la XK 120 devant une foule de photographes.

L'un des spectateurs les plus attentifs fut peut-être Dolf de Ridder. Quelques années plus tard, il allait à son tour se mettre au volant d'une XK 120 et battre la prestation de Sutton. Il allait d'ailleurs devenir distributeur Jaguar officiel, et son fils dirige



En 1953 Jaguar retournait à Jabbeke, cette fois avec Norman Dewis comme pilote.

Après le Salon « Madame Jaguar » invitait toute son équipe pour un dîner dans un des grands hôtels de Bruxelles. À ses côtés, on reconnaît William Lyons, le grand patron de la marque (photo : archives Roger Van Auwegem).



encore aujourd'hui la concession à Haasdonk.

La publicité, le buzz dirait-on aujourd'hui, suscité par les exploits de Jabbeke fut d'un niveau jamais vu. En 1953, Jaguar retourna donc à Jabbeke pour une nouvelle tentative de Record du Monde. Avec une XK 120 spéciale, Norman Dewis accrocha les 274 km/h.

■ Jaguar "by Stabilimenti Farina"

Le contrat de cinq ans étant arrivé à échéance, Joska remplaça l'entreprise Jaguar Distributors Ltd par une nouvelle entité, la Belgian Motor Company S.A., dont les actionnaires étaient majoritairement belges. La première activité de BMC était, vous le devinez, l'importation de Jaguar en Belgique et au Grand-Duché.

On ne peut parler de Joska Bourgeois sans évoquer les carrosseries spéciales Farina. En 1951, la gamme Jaguar présentait quelques lacunes. La grande berline MK VII ne disposait pas de version cabriolet tandis que la sportive XK 120 n'existait, au contraire, qu'en cabriolet. Madame Bourgeois, après avoir consulté William Lyons, décida de pro-

poser un luxueux coupé. Et puisque la Carrosserie Van Den Plas n'était plus, elle s'adressa à Stabilimenti Farina. Le but était de créer 50 exemplaires d'un coupé exclusif, qui serait distribué dans tout le réseau Jaguar. Mais les autres importateurs ne la suivirent pas. La production ne dépassa donc jamais trois prototypes. Ce furent d'ailleurs les dernières créations de Stabilimenti Farina puisqu'en 1953, ce carrossier déposa à son tour le bilan. Les trois Jaguar Farina furent livrées en Belgique en février, mars et septembre. Joska Bourgeois avait elle-même choisi les noms de ces voitures. La MK VII Coupé fut baptisée Meteor Jaguar, la MK VII Cabriolet s'appela Golden Arrow et la XK 120 Coupé devint Flying Jaguar.

L'accord entre William Lyons et Joska Bourgeois était pour elle bien plus que la vente de dizaines, voire de centaines de voitures. Peu après la Seconde Guerre Mondiale, le marché belge manquait cruellement de nouvelles voitures, si bien que des sommes folles étaient versées pour chaque Jaguar importée par Joska Bourgeois. William Lyons avait réussi à offrir une telle visibilité à Jaguar en si peu de temps que tout ce que la Belgique comptait de gens fortunés rêvait de se déplacer en Jaguar. L'importation de Jaguar permit d'ouvrir de nombreuses portes. Joska Bourgeois, que Lyons lui-même avait surnommée "Madame Jaguar",

Il y a quelques années, la Jaguar Golden Arrow de 1952 refaisait surface, prête pour une grande restauration (photo: Corsa Research).





Madame Bourgeois lors de la réception du Salon de Bruxelles de 1963.

devint en très peu de temps une personne très demandée. Nombre de pilotes d'après-guerre sont, pour une raison ou l'autre, passés dans l'orbite de Mme Bourgeois. Ainsi le pilote et journaliste Paul Frère a-t-il brièvement travaillé comme inspecteur technique au sein de Belgian Motor Company. D'autres pilotes comme Lucien Bianchi ou Christian Goethals ont aussi, directement ou indirectement, travaillé pour Joska Bourgeois. Eugène Paesmans témoigne: "Pour quiconque voulait faire sa place dans le petit monde de la course automobile, elle était incontournable!"

En ce temps-là, le monde de l'automobile était majoritairement dominé par les riches familles francophones de la région bruxelloise. Si aucune course d'importance ne figurait au calendrier, le rassemblement était fixé chaque week-end à Knokke. Là, Joska fréquentait tant Johnny Claes qu'Olivier Gendebien ou que tout autre homme d'affaire ou politicien qui constituait sa clientèle. Ainsi fut-elle impliquée dans la turbulente création de l'Écurie Nationale Belge, même si c'était plutôt en coulisse. C'est encore grâce à son influence qu'on vit Fangio en Belgique, à l'occasion de l'ouverture du nouveau showroom de Johnny Claes, ou encore que le grand sponsor de l'ENB fut Shell, dont le quartier général était établi au Cantersteen, au cœur de Bruxelles, dans le même bâtiment où était établie la Belgian Motor

Company. Après que Jaguar eut remporté les 24 Heures du Mans en 1951 et 1953, l'ENB considéra l'éventualité d'acheter une Jaguar Type D. Jacques Swaters venait de devenir importateur Ferrari, et Jaguar était un concurrent redoutable. La rumeur dit que Swaters aurait discrètement acheté la Type D via Lofty England, mais ce serait inexact.

C'est en fait Joska Bourgeois qui, grâce à ses excellents rapports avec la direction de Jaguar, acquit la Type D, et surtout négocia un prix vraiment abordable. D'ailleurs, les rapports entre Joska Bourgeois et Jacques Swaters ne furent jamais vraiment cordiaux, puisque tous deux visaient la même clientèle très aisée et que tous deux avaient de très forts égos. (à suivre)

Pendant les années soixante, le grand bâtiment du Cantersteen était non seulement le QG de Shell, mais aussi de Jaguar, de DKW et de Auto Union (photo: archives Eugène Paesmans).



Regard en arrière... vers le futur

Ce que Morgan adore faire, c'est raviver un passé glorieux. Avec son nouvel engin à trois roues, la plus singulière des marques automobiles britanniques retourne carrément à ses toutes premières années. Et avec lui, elle tient une histoire à succès qui, sur ses trois petites pattes, est bien campée dans notre ère moderne.

*Texte: Bart Lenaerts
Images: Lies De Mol*



Se moquer de Morgan a toujours été l'un des passe-temps favoris des amateurs d'automobile qui ne regardent que vers l'avenir. Que peut faire un homme du 21^{ème} siècle d'une si étrange entreprise qui, dans son hangar d'avant-guerre, construit la même 4/4 depuis 75 ans, avec une carrosserie en alu posée sur un cadre en bois et qui fait fi de toute évolution moderne? Le fait que Morgan ne se soit jamais si bien porté qu'en ces temps de crise est pourtant un exploit sans précédent. Et il est encore plus honorable que la marque soit aujourd'hui la dernière représentante d'une Histoire Automobile anglaise, jadis si riche. Alors que tant d'autres grands noms tels que Bentley, Rolls Royce, Jaguar ou Land Rover ne doivent leur survie qu'à des ailes protectrices étrangères, il y a toujours un M. Morgan à la tête de Morgan, comme si rien ne s'était passé. Cela n'empêche pas un vent nouveau de souffler sur la marque la plus traditionnelle du monde, depuis que Charles Morgan, fils de Peter et petit-fils du fondateur

H.F.S. Morgan, a repris les rênes de Malvern Link. Mais il ne faut pas minimiser la part de responsabilité de Matthew Humphries, le tout jeune, toujours enthousiaste et délicieusement "vilain" designer qui commit tout d'abord l'époustouflante Aeromax, puis poursuivit sur son élan avec la LifeCar, l'Aero Supersports, l'Eva GT et enfin la Threewheeler.

■ Voler sur le sol

Le fait que Morgan lance un "tricycle" n'a rien d'étrange. Lorsque l'entreprise naquit il y a tout juste un siècle, Henry Morgan ne produisait que des véhicules de ce type. Déjà à l'époque, leur allure était quelque peu étrange mais les engins proposaient un compromis idéal entre un budget serré et des tonnes de plaisir de conduite. Un véhicule à trois roues étant a priori plus léger, tout pouvait être plus petit, plus compact et plus agile. Ou comme l'avait décrit de façon très lyrique un héros de l'aviation de l'époque, Albert Ball: "Rien ne res-

semble plus à voler sur le sol que de conduire une Morgan Threewheeler.” Après une pause de quelques 60 ans – de 1940 à aujourd’hui, Morgan n’a produit que des voitures à quatre roues – les Britanniques ont voulu ressusciter ce sentiment originel avec une petite auto procurant d’énormes sensations, sans qu’il soit nécessaire de rouler très fort en permanence et sans devoir consentir à dépenser des fortunes.

Dans l’histoire de la naissance de ce jouet, on relève un bon nombre d’accidents heureux. Alors que Charles Morgan et Matthew Humphries se creusaient la tête sur la façon de faire de ce concept ancestral une alternative parfaite pour 2012, il arriva à leurs oreilles qu’Ace Cycle Car Liberty Motors, entreprise de Seattle aux USA, produisait depuis quelque temps déjà un amusant engin à trois roues qui, dans sa conception, ressemblait fort aux premières Morgan. Après des essais routiers approfondis du trois-roues américain, Morgan fut hélas forcé de conclure que ce sympathique bricolage ne présentait ni le niveau de finition ni le “Look & Feel” exigé pour porter le nom Morgan. Les anglais réalisèrent tout de même que le Liberty Ace était une bonne base qui valait la peine d’être développée plus avant. Ils rachetèrent donc purement et simplement l’entreprise américaine. Un an durant, les gens de Malvern Link s’employèrent à en faire un vrai produit Morgan.

Le châssis fut sérieusement renforcé et un peu élargi, tandis que le bicylindre Harley-Davidson d’origine posé à l’avant du nez fut remplacé par un moteur plus puissant signé du tuner Harley S&S. Et bien qu’à première vue il ne soit pas bien compliqué de mettre en forme le rudimentaire Threewheeler, le design fut pourtant examiné avec précision. Le nez fut aligné plus élégamment avec la poupe voluptueuse et on dessina une grille chromée plus stylée. Enfin le reste de la tôlerie fut dessiné avec plus de rigueur et la planche de bord fut entièrement revue.

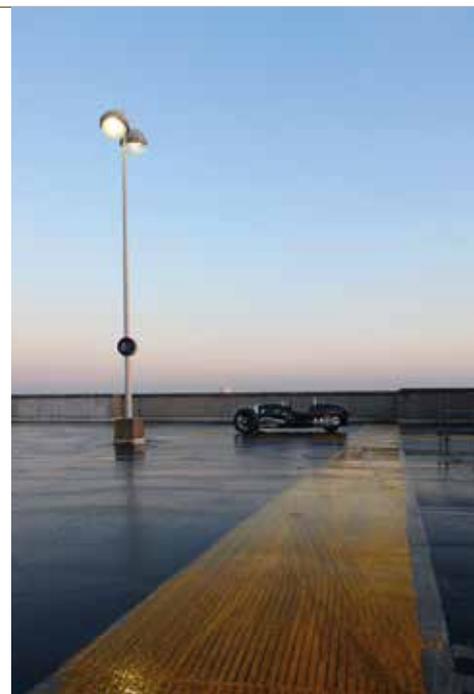


■ Cœur à nu

Trois roues, c’est évidemment très particulier. Et c’est au-moins aussi spécial que de voir cette voiture parcourir les routes en exposant son cœur passionnant et passionnel, avec la même impudeur qu’une ado amoureuse. Elle se moque sans vergogne de chaque voiture moderne, polie et lissée par les lois toujours plus strictes en matière d’aérodynamique et de protection des piétons. Car n’étant qu’une trois-roues, aucune de ces règles imbéciles ne s’applique à elle. Il n’en reste pas moins bizarre de la voir évoluer les tripes à l’air, à une époque où dans les grandes villes, les voitures sont détroussées de leurs attributs, qu’ils soient mobiles ou fixes. Disons qu’il sera préférable de ne pas abandonner la Threewheeler la nuit dans certains quartiers.

Avec son rude V2, la voiture est aussi impressionnante qu’un avion de chasse Spitfire de la seconde guerre mondiale. Et la comparaison est encore plus juste lorsque d’une pression sur le bouton de démarreur, on réveille ce petit monstre. Durant un instant, on croit que le monde s’arrête de tourner, tant il se racle la gorge à travers les échappements et tant le bloc s’ébranle avec brutalité. Au ralenti, il tourne très lentement et les cylindres vont et viennent avec une telle force que la voiture sautille d’une à l’autre de ses roues anté-

rieures. Il est tout de suite clair que ce n'est pas pour son raffinement qu'on aura envie de le ramener à la maison. Pas plus qu'on a besoin de ces logos inspirés de la Royal Air Force pour faire impression aux passants. Le bicylindre a une capacité de 2 litres précisément – c'est donc l'équivalent d'une tétra brik de mélange inflammable qu'ingurgite chaque cylindre à chaque mouvement – et développe 115 ch et 158 Nm. Sur papier, il n'y a pas de quoi fanfaronner mais pour mettre en mouvement 500 kg, c'est très largement suffisant. D'ailleurs Morgan annonce le 0-100 en 4,5 secondes, bien que cela nous semble légèrement optimiste. Il n'empêche, la Threewheeler est redoutablement rapide et les plus téméraires pourront atteindre 200 km/h. Mais ce ne sont pas ces chiffres qui font la vraie fierté de Morgan. Prendre au volant un pied jamais vu à des vitesses légales, tel est le véritable argument de ce paquet de bonheur. La boîte manuelle 5 rapports joue un rôle de choix dans cette promesse. Cette boîte empruntée à la Mazda MX-5 est un rêve à manipuler et file à travers ses cinq rapports parfaitement étagés pour envoyer toute la puissance, via une grosse courroie crantée, à la vaillante roue arrière. Il faudra prendre garde à ne pas rétrograder trop tôt, surtout sur route humide, car cette roue pourrait bloquer, avec toutes les conséquences surprenantes que cela impliquerait.



■ L'essence de la conduite

Le designer Morgan Matthew Humphries a tout fait pour que même l'habitacle évoque les avions de guerre des temps jadis. On est assis profondément dans les baquets et devant votre nez, il n'y a que quelques cadrans stylés qu'on semble avoir volés dans un avion. Même le démarrage du moteur s'opère par un bouton de style "largage de bombe". L'atmosphère est tout simplement fantastique. Délicieusement rebelle et un peu à la limite, sans jamais être une offense au bon goût. Hélas la finition se laissait un peu aller sur notre modèle de test, mais tout cela sera bien mieux sur les modèles de production.





Il est assez facile d'établir la liste de tout ce dont dispose la voiture, mais il est plus simple encore de dire ce qu'elle n'a pas: elle n'a rien. Pas de portières, pas de fenêtres, pas de toit, pas de chauffage ou de climatisation, pas d'airbags ou de prétentionneurs de ceinture, pas de radio ou de navigation, pas d'électronique et enfin, pas d'espace.

Même le conducteur (pardon, le pilote) et son passager en manquent, tandis qu'on cherchera en vain des espaces de rangement ou un coffre. Les pieds trouvent aisément les pédales parfaitement positionnées mais ensuite, l'imposant tunnel central ne laisse aucune place ou reposer le pied gauche. Et il est assez fatigant de maintenir la jambe ainsi en suspension au-dessus de l'em-

brayage tandis qu'un bras est exposé hors de la carrosserie. A ce propos, attention à l'échappement qui peut chauffer à blanc. Pour se faufiler plus facilement à bord, le volant est amovible, comme en F1. Mais cela n'est pas vraiment nécessaire. Par contre, ce volant aisément démontable est probablement le plus efficace des systèmes antivols.

■ Où est cette fête?

Tous ces inconvénients pratiques sont oubliés dès l'instant qu'on prend la route. Mon Dieu que cet engin est une fête sur roues! Puisqu'il n'y a littéralement rien à bord, il n'y a par conséquent rien qui filtre le plaisir. Le moteur s'en donne à cœur joie, avec cette intonation grave qui devient plus féroce à mesure que





l'aiguille grimpe au compte-tours, tandis que les éléments sont libres de venir stimuler vos sens. Ce ainsi que devrait toujours être la conduite automobile, comprenez avec une connexion directe entre l'homme et la mécanique. Les freins (disques à l'avant, tambour à l'arrière) ne sont pas magistraux, mais les réactions aux sollicitations du pied droit sont très directes.

Tout comme le moteur est aux ordres de la pédale des gaz et comme les roues antérieures semblent liées à vos mains, sans assistance et sans gestion électronique pour tuer les sensations. En soi, cette voiture est déjà réellement rapide. Mais le fait de voir les roues bouger à quelques centimètres de votre nez, d'avoir les fesses à quelques centimètres du sol et de sentir la roue arrière accrocher le revêtement à quelques centimètres de votre colonne vertébrale ne fait qu'accroître la sensation de vitesse.

Bien que les petites roues avant à rayon, très "avant-guerre", n'offrent pas un grip spectaculaire, elles font précisément ce que vous leur demandez de faire et se laissent docilement envoyer à l'assaut des courbes. Il ne faudra pas attendre un grand confort de ce train avant et de ces amortisseurs télescopiques qui remplacent les beaux mais onéreux Sliding Pillars d'autrefois. Bien que le moteur soit placé en avant du pont antérieur, la voiture est étonnamment peu sous-

vireuse en virage serré. Ce n'est que lorsqu'on attaque vraiment très vite une longue courbe appuyée qu'elle laisse échapper son nez. Du survirage par contre, vous en aurez autant que vous voudrez. Il suffit d'écraser les gaz en sortie de virage pour faire décrocher l'arrière. Un vrai plaisir, surtout parce qu'il est très facile de contrôler et que pour des raisons évidentes, la voiture n'a pas besoin de l'artifice d'un différentiel. De par son empattement très réduit, la voiture peut réagir de manière particulièrement rude.

Mais elle se laissera volontiers contrôler par un coup de gaz. Heureusement, le moteur met surtout en avant son couple et est particulièrement vigoureux à bas régime. Une Golf GTI bien conduite sera vraisemblablement plus rapide, mais quel intérêt? Car il y a peu de chances qu'elle soit plus amusante. La Morgan est par ailleurs étonnante de stabilité. Jamais on ne craint de partir à la renverse. On peut se retourner sur elle, mais jamais se retourner avec elle...

■ La meilleure amie de l'homme

Il est amusant de voir comme Morgan est retourné loin dans son passé pour y trouver la recette idéale pour le futur. Cette petite peste est le contrepied idéal aux super sportives qui se font la course aux chevaux, au tour le plus rapide du Nürburgring, alors que la circulation est de plus en plus statique et qu'il y a plus d'appareils photo au bord des routes qu'au pied des marches de Cannes.

Plus libertaire que Robin des Bois et plus cool que Steve McQueen, ceci est un doigt d'honneur sur roues, adressé sans haine aux valeurs sûres. Alors que les Ferrari et autres Lamborghini sont de moins en moins révérees en Europe, la Morgan crée de larges sourires partout où elle passe. Il n'est pas une marque au monde qui pour un prix si mesuré – elle est à vous pour 30.000€ – vous offre tant de plaisir de conduire.





MODEL CAR FESTIVAL @ AUTOWORLD

20.07 > 26.08.2012

www.autoworld.be • tel +32 2 736 41 65



Audi



BUGATTI



CITROËN

Ford

LEXUS

MASERATI

Mercedes-Benz

McLaren



PEUGEOT

FRANCIA
FOR Pù
COM

FRANCIA



PORSCHE



RENAULT



SEAT



SKODA



SUZUKI



VW



AUTOWORLD
BRUSSELS



Le cliché veut que cette image ne colle pas du tout à une publicité pour l'activité Private Banking.

"Non, les gens aisés ne roulent jamais à vélo. Ils sont d'ailleurs tous beaucoup plus âgés et se déplacent en hélicoptère." Chez KBC, nous avons une toute autre opinion. L'activité Private Banking peut aussi s'écarter des stéréotypes. Il n'existe pas de gens aisés types, car chaque grande fortune a sa propre histoire. Une écoute attentive nous permet d'être rapidement sur la même longueur d'onde. Nous gérons chaque patrimoine avec le même esprit d'entreprise que celui qui l'a bâti. Par nos propres forces.

Private Banking s'adresse aux patrimoines à partir de 1 million d'euros. Toutes les informations sont disponibles sur www.kbc.be/privatebanking_fr

Nous parlons la même langue.

