

Fsa HISTORICAR

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



THE ZOUTE SALE®

IMPORTANT COLLECTORS' MOTOR CARS

Friday 5 October 2018
Knokke-Le Zoute, Belgium

ENTRIES NOW INVITED

*One of 17 produced, original LHD delivery from new in black
with covered headlights and restored to concours condition*

1963 ASTON MARTIN DB4 SERIES V VANTAGE

Chassis no. 1133L

Estimate €950,000 - €1,250,000

ENQUIRIES

Philip Kantor
+32 476 87 94 71

Gregory Tuytens
+32 471 71 27 36

eurocars@bonhams.com



Bonhams

HISTORICAR

Editorial

Fsa

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

Rédacteur en chef:

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

**Directeur de la publication
et éditeur responsable:**

Jacques Deneef
Chaussée de Boitsfort 15/85 - 1050
Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

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

Mise en page:

www.busybee.be

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
médiats y compris internet.

Maison d'édition:

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

Contrôle Technique



Il y a quelques années, les conditions d'utilisation d'une plaque «O» ont été assouplies: rouler la nuit, rouler en dehors des périodes «d'évènements officiels»... tout cela n'est plus un problème. L'âge minimal a été maintenu à 25 ans, même si on sait qu'au niveau européen, on imaginait plutôt l'âge de 40 ans, déjà mis en application par quelques pays membres. On peut donc dire que les plaques O «illégal» ont

désormais le champ trop libre. Selon l'étude à grande échelle de la FBVA, seul un petit pourcentage des membres utilisent quotidiennement un oldtimer. Mais aussi respectable que soit cette enquête dans sa globalité, le résultat annoncé nous semble peu fiable. En effet, combien de titulaires d'une plaque O sont-ils membres d'un club de la fédération? Et qui avouera dans une enquête enfreindre allègrement la loi? Avez-vous déjà compté le nombre de véhicules mal entretenus ou sans la moindre valeur historique qui circulent en plaque O dans nos villes?

Quoi qu'il en soit, il existe maintenant un contrôle technique spécifique aux oldtimers. Il découle d'une circulaire européenne disant que tout véhicule circulant sur la voie publique doit être soumis à un contrôle périodique. Même si ça pourrait aider à faire le tri, la directive n'a pas pour but de chasser les plaques O illégales. Et très sincèrement, nous sommes plutôt en faveur de cette mesure. Car cela «forcera» les amateurs à conserver leur ancienne adorée dans un excellent état de fonctionnement. Si on se réfère aux résultats des contrôles gratuits organisés par la FBVA, on se dit qu'un contrôle obligatoire serait en fait une bonne chose: 70% des véhicules présentés volontairement présentaient en effet des petites ou grandes lacunes, susceptibles de mettre en danger le propriétaire et/ou des tiers. Un contrôle technique périodique obligatoire ne pourrait que profiter à la sécurité routière et à l'image des amateurs de voitures anciennes.

Ce qui nous gêne vraiment, c'est qu'il n'existe aucune recommandation uniformisée pour la Flandre et la Wallonie, et pour Bruxelles où les textes doivent encore être approuvés. Est-il vraiment nécessaire de régionaliser des domaines comme celui-ci? Quel gaspillage inepte d'énergie! On a déjà vu ce que cela donne en matière de fiscalité automobile: «Tous les Belges sont égaux devant la loi», voilà une formule qui semble remonter au temps où même les oldtimers n'existaient pas...

Leo Van Hoorick

60 YEARS WORLD EXPO
CARS OF '58
70 YEARS PORSCHE 356

COMMANDEZ
EN LIGNE AVEC
RÉDUCTION!
INTERCLASSICS.BE

BELGIUM'S PREMIER CLASSIC CAR SHOW

interclassics.be

INTERCLASSICS BRUSSELS 2018

16 / 17 / 18 NOVEMBRE 2018

BRUSSELS EXPO

© Lucien De Roeck 2018

SPONSORS

PARTENAIRES

Sommaire

3
6 – 16
17 – 20
21 – 26
27 – 31
32 – 35
36 – 37
38

Annonces

Agenda



Edito

Figures marquantes – Jacques de Clippel

Héritage belge: Edmond Derwa

Le Musée DAF à Eindhoven

Future classic: Dallara Stradale

Logos animalier: Le reste de l'Arche de Noë (1^{ière} partie)

Livres: Les Bianchi et 101 Belges au Mans

Vécu...

- 2 Bonhams
- 4 Interclassics Brussels
- 15 Degroof-Petercam
- 16 Via Flavia
- 23 Bank Delen
- 39 Livres FSA: www.historicar.be
- 40 CBC

- Le Mans Classic, 6-8 juillet 2018
- Lanaken Oldtimertreffen 31 août – 2 septembre 2018
- 14th Antwerp Concours, 2 septembre 2018
- Zoute Grand Prix, 5-6-7 octobre 2018
- Interclassics Brussels, 16-17-18 novembre 2018
- Interclassics Maastricht, 10-13 janvier 2019

Autoworld

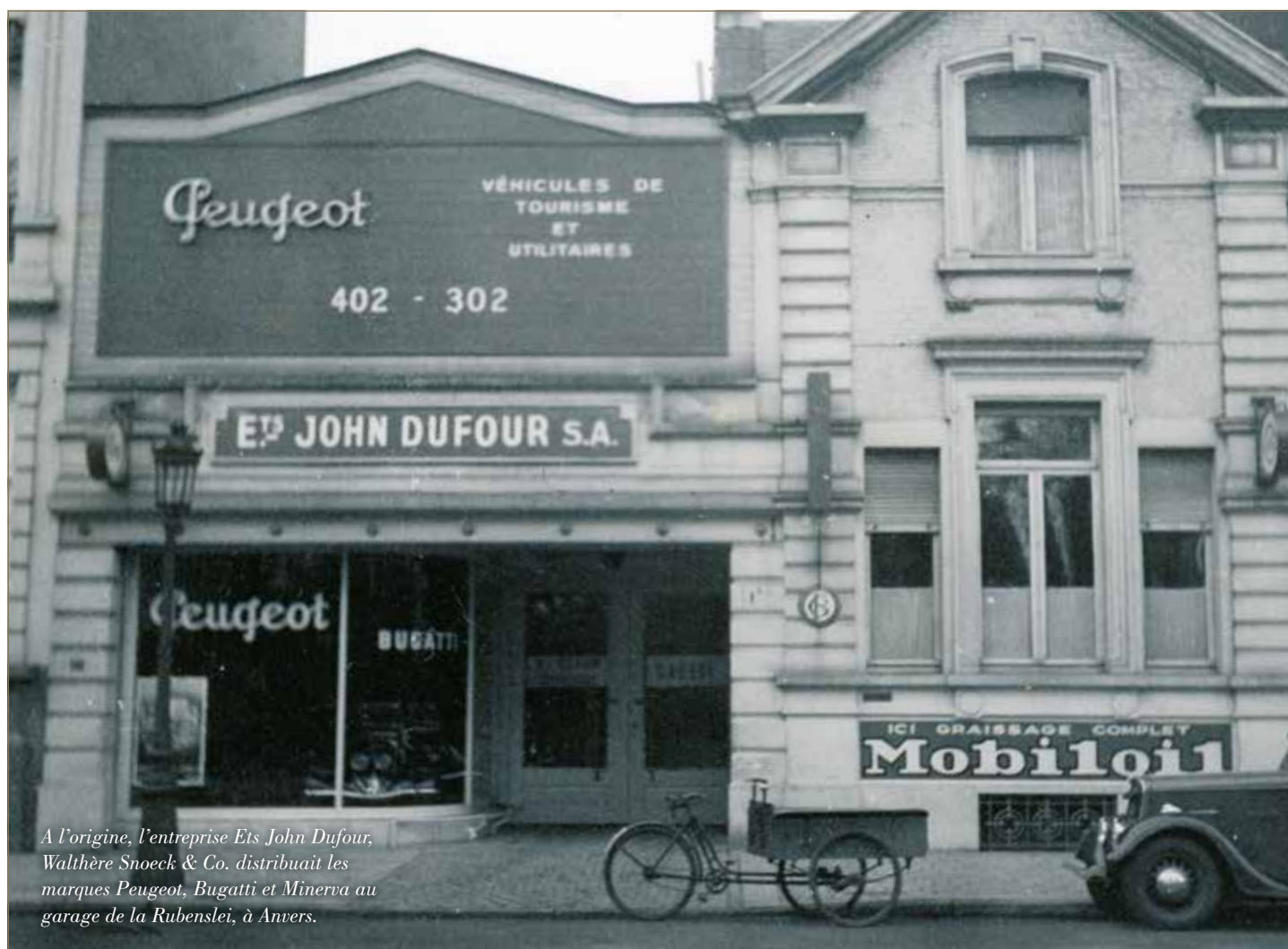
- Renault 120 years: 13 juillet – 2 septembre 2018
- Land Rover: 7 septembre – 23 septembre 2018
- BMW M1: 29 septembre – 4 novembre 2018
- Pegaso: 10 novembre – 2 décembre 2018
- Porsche 70 years: 14 décembre 18 – 26 janvier 2019

Pour tout renseignement: www.autoworld.be

Couverture

La famille modèle d'avant mai '68. Papa en costume strict, maman et sa veste à la dernière mode, et trois enfants, dont l'aîné vient de célébrer sa communion mais porte déjà la cravate. Très BCBC. Ils ont trouvé la familiale idéale en la Renault R4.

Renault fête cette année ses 120 ans, et l'évènement est marqué par une belle expo estivale au Musée Autoworld de Bruxelles, du 13 juillet au 2 septembre.



A l'origine, l'entreprise Ets John Dufour, Walthère Snoeck & Co. distribuait les marques Peugeot, Bugatti et Minerva au garage de la Rubenslei, à Anvers.

C'est il y a 10 ans déjà que nous étions partis à la recherche de témoins pouvant nous raconter la vie de Joska Bourgeois. Parmi ceux qui ont côtoyé Madame Jaguar en 1957, figure l'homme d'affaire et amoureux d'automobile Jacques de Clippel. Pendant près de 60 ans, le sort de la famille De Clippel a été lié à celui de Jaguar en Belgique. On connaît en revanche moins la liaison qui a uni pendant 25 ans Jacques De Clippel et BMW. Voici le récit d'un agréable après-midi passé en compagnie d'un formidable raconteur.

Par Paul E. Frère

Figures marquantes

Jacques De Clippel

Bien que Jacques De Clippel soit connu pour être un homme d'affaire actif dans la région d'Anvers, il est en fait originaire d'Alost. En parcourant l'annuaire téléphonique de la ville, on constate en effet que le nom De Clippel est très répandu dans la région des «mangeurs d'oignons». Les aïeux de Jacques étaient actifs dans le monde des banques et des bureaux de change. Lui-même a étudié l'économie à la KUL, l'Université Catholique de Leuven. A 21 ans, alors que la guerre est encore dans toutes les mémoires, il est contraint de partir au service militaire. «J'étais donc un vrai patriote. Vers la fin de mon service, mon père est venu de Bruxelles avec M. Cansion, directeur de la Banque de Crédit Général, à la caserne de Gand où j'étais sous-lieutenant, pour me proposer la direction de la filiale anversoise de la banque. Mis sous

pression par mon père, j'ai accepté l'offre après quelques jours de réflexion. Apparemment, mon prédécesseur, un certain M. Meert, qui était marié à une Madame de la Faille, avait reçu le poste grâce au rang aristocratique de son épouse mais il n'avait pas été un bon choix. Il n'avait pas rapporté le moindre sou en dépôts mais lui, il avait bien gagné sa vie.»

«Après deux ans, j'ai reçu des critiques de la part du Conseil de Gestion de Bruxelles. J'avais accordé trop d'importance aux crédits par rapport aux dépôts. Ce à quoi j'ai répondu: «Vous devriez peut-être venir voir où le bureau anversoïse est installé. Nous sommes dans l'ancienne maison d'un médecin, à côté d'un marchand de bonbons. Ici, les gens qui ont besoin d'argent pousseront la porte, par contre attirer de l'argent en

échange de la promesse d'intérêts, ça ne marche pas.» Et ils m'ont finalement donné raison, puisqu'ils m'ont chargé de trouver un autre lieu, avec plus de distinction et de lustre. Un mois plus tard, j'avais établi une liste de quelques endroits, mais ils n'avaient pas l'air plus acceptable pour la direction de Bruxelles. J'avais vu bien trop grand. Quelques semaines plus tard, j'ai fait de nouvelles propositions. A nouveau, l'investissement a été jugé trop important. Et là, il faut que vous sachiez que j'ai mon caractère: trop cher, trop cher, trop cher? Attendez, je vais vous aider! J'ai présenté ma démission en tant que directeur d'Anvers, mais elle est restée lettre morte, car le Directeur Général, Jules Cantion, était parti dans son château en Espagne pour un mois. Puis quand la nouvelle de ma démission est arrivée à ses oreilles, il est immédiatement rentré en Belgique. Il était triste que j'aie osé donner ma démission pendant son absence. Et j'ai appris que les gens de la banque avaient déjà prévu toute une carrière pour moi sans me demander mon avis. Il n'avait pas d'enfants et il aimait bien que je l'appelle «Oncle Jules». Mais j'ai campé sur mes positions, et je suis vraiment parti.»

«Par le biais de la filiale anversoise de la banque, j'étais entré en contact avec une brasserie de la Kioskplaats de Hoboken. Ces gens-là faisaient tourner une entreprise familiale, la Brasserie Verhaert Frères qui produisait une bière baptisée Hobsor. Ils étaient propriétaires de 120 ou 130 établissements, des petits cafés à gauche, à droite. La brasserie était un peu plus petite que la Brasserie Maes de l'époque. Ils m'avaient un jour rendu visite à la banque parce qu'ils avaient un besoin urgent de liquidités. J'ai alors convaincu mon père d'investir dans leur brasserie en lui promettant de prendre l'affaire en main et de redresser les finances. J'ai fait cela pendant plus de deux ans. Puis j'ai à nouveau discuté avec mon père et je lui ai demandé d'investir encore un montant fixe. L'installation permettant de mettre la bière en fûts avait déjà été entièrement modernisée, l'entreprise disposait d'une flotte de camions DAF et les représentants roulaient en DKW. Tous ces véhicules nous avaient été livrés par le Garage Centrauto de la



Rubenslei, à Anvers. Nous avons aussi investi dans des espaces de stockage à Beringen, à Alost et à Gand. En un an, nous avons ouvert plus de 80 nouveaux cafés en région anversoise. Un épicier qui remettait son affaire et dont le commerce était bien situé? Nous le rachetions et nous en faisons un café. J'ai travaillé pour la brasserie Hobsor jour et nuit. Ma femme me reconnaissait à peine puisque je n'étais plus jamais à la maison, toujours pris par l'affaire. Le jour où j'ai demandé à mon père de consentir un nouvel investissement pour que la brasserie prenne définitivement son nouvel élan, il m'a répondu très brièvement: non. Il ne voulait plus mettre le moindre œuf dans ce panier. Je lui ai dit que dans ce cas, il allait falloir vendre la brasserie car sans cela, moi, je ne continuais pas.»

«Tu as deux mois pour la vendre,» m'a-t-il répondu. Un mois et demi plus tard, l'affaire était entendue. Pour vous dire comment les De Clippel fonctionnent. Tel père, tel fils.»

«Le renouvellement du parc de véhicules de la brasserie Hobsor m'avait amené à rencontrer les gens du Garage Centrauto. Il y avait déjà depuis longtemps un garage à cet endroit de la Rubenslei, puisque l'acte de création de l'entreprise datait du 23 décembre 1925. A la base, l'entreprise avait été fondée par la noblesse anversoise de l'époque. De l'argent avait été investi par les familles de la Faille, van Avere et

Le garage Centrauto est né de l'union des Ets. John Dufour et de la SA Agences et Transports Automobiles, ou A.T.A, qui était concessionnaire Nagant.



Lorsqu'un accord fut conclu en 1959 avec BMW, les installations de la Rubenslei devinrent trop petites, et un nouvel établissement fut ouvert en 1961 sur la St-Jozefstraat.

même par le Baron Jean de Villenfagne de Vogelsanck, entre autres. Henri, le fils de ce dernier, allait plus tard être impliqué dans la création du Circuit de Zolder. La société avait été créée avec un capital d'un million d'anciens francs belges, ce qui était à l'époque un très gros capital de départ. C'était donc une société sérieuse, qui a commencé par l'importation de Peugeot dans une partie de la Belgique. A cette époque, les importateurs géraient souvent une ou plusieurs provinces, pas tout le pays. Durant les années 30, la société s'appelait Ets. John Dufour S.A. et distribuait des Bugatti et des Minerva. A l'origine, le garage était installé sur l'Amerikalei. Le bâtiment de la Rubenslei était finalement «l'arrière-boutique», occupée jadis par la remise et les étables de la demeure principale. Entre les deux bâtiments, il y avait un beau jardin. Quand les deux belles maisons ont été transformées en garage, le jardin a été couvert pour accueillir l'atelier. Puis la remise et les étables ont été transformées à leur tour en garage. Un showroom a été construit et une pompe à essence a été installée. En fait, la demeure de l'Amerikalei n'a jamais vraiment fait partie du garage Centrauto.»

Durant la période où Jacques De Clippel cherchait un repreneur pour la brasserie Hobsor, il eut vent du fait que l'importateur Jaguar cherchait un nouveau concessionnaire à Anvers. Des contacts avaient

d'ailleurs déjà été pris avec Centrauto, qui distribuait alors déjà les marques DKW, Nash, Bristol et Singer. Le garage était aussi agent pour les marques de camions DAF, Hanomag et Unic. Jacques était alors lui-même l'heureux propriétaire d'une Jaguar XK120, qu'il faisait entretenir auprès de la S.A. Général Automobile Company, aussi appelée Genaco, à la Jacob Jordaensstraat à Anvers. Cette entreprise était dirigée par un Russe, en l'occurrence M. Paret, qui avait été des années durant le secrétaire général de l'organisation des patrons de garages d'Anvers. Au départ, il était distributeur Mercedes-Benz et Jaguar. Plus tard, il ne s'est plus occupé que de Jaguar, et il vendait une douzaine de voitures par an. C'était un homme très amical qui occupait un petit atelier, mais son volume de ventes était insuffisant. Manifestement, Joska Bourgeois cherchait une entreprise plus grande et plus dynamique. «Vu que j'étais un «gros» client de Centrauto et que j'avais entendu dire que ce garage avait une chance de devenir une concession Jaguar pour Anvers, j'ai acheté des parts de l'entreprise. Et c'est comme ça que j'ai rencontré pour la première fois Madame Jaguar. Quand elle vous appréciait, vous pouviez dormir sur vos deux oreilles. Je me souviens encore très bien des négociations qui ont eu lieu en 1957. Lucien Galler, le Directeur Général de l'époque et prédécesseur de Jacques Mounier, n'avait apparemment pas bien saisi qui j'étais. Pour lui, j'étais

trop jeune, trop vert pour une marque comme Jaguar. De plus, je n'étais pas un homme de l'automobile. Mais ça ne m'a pas empêché de me porter candidat à la distribution de Jaguar, par le biais de la reprise des parts du Garage Centrauto. Galler a encore résisté: «Il est encore trop jeune, Madame!». Et Joska Bourgeois a répliqué: «Mais moi je crois en ce petit, et je veux que vous signiez.» Fin de la discussion. Et c'est vrai que j'étais jeune: 26 ou 27 ans, peut-être? Mais j'étais sûr de pouvoir diriger Centrauto. Tant sur le plan financier que sur celui du volume, car c'était une S.A. de taille assez modeste. Finalement, mon investissement a été très sentimental. Après 10 mois, je détenais l'entière du garage. Bien sûr, il y a eu des désaccords quant à la façon de diriger l'entreprise, car mon partenaire menait une vie un peu dissolue, et ça ne cadrait pas avec notre vision de l'affaire. Mais bon, après deux ans, j'avais réussi à porter les ventes de Jaguar à Anvers à un volume de 30 à 40 voitures.»

Joska Bourgeois était évidemment très satisfaite de cette progression, et demanda à Jacques De Clippel si reprendre les activités dans le Limbourg pouvait l'intéresser. Et ainsi, peu à peu, Centrauto continua à grandir jusqu'à représenter une part si importante dans les ventes nationales, que De Clippel devint en quelque sorte le concessionnaire chou-chou de Joska Bourgeois. «Elle m'appelait «Fiske», qui veut dire quelque chose comme «mon fils». Cela témoignait donc d'une affection certaine de la part d'une dame qui n'était pourtant pas réputée facile. De fait, c'est une femme dure en affaires, mais je l'ai personnellement toujours trouvée correcte, juste et agréable. Très mondaine, aussi. Fièr de sa personne, très amatrice de bijoux. Je trouve que j'avais beaucoup de chance de travailler avec une telle importatrice. Une de ses plus grandes qualités était qu'elle connaissait les gens. Quand elle commençait à me raconter des choses à l'occasion de nos nombreuses discussions dans le cadre du Salon de Genève, elle émettait toujours de brillantes analyses des gens de l'usine, que je connaissais aussi. Elle pouvait vraiment être dure et très critique. Elle ne démordait pas de ses avis. Il ne pouvait y avoir qu'une patronne. Et ça venait probablement

du fait qu'elle ne vivait que pour son entreprise. Elle avait été mariée à Jos Buytendijck, qui avait été le patron de Good Year Europe, mais ce mariage était une farce qui n'a tenu qu'un an et demie. C'était une femme qui soit croyait en vous tout de suite, soit n'aurait jamais la moindre considération pour vous. Dans le deuxième cas, elle ne se privait pas de vous le faire savoir très clairement. Je me souviens par exemple d'un concessionnaire du Limbourg, Van Vroenhoven. D'une part, il était un concessionnaire Jaguar officiel, nommé par le Cantersteen. D'autre part, il s'occupait aussi de chevaux. Un vrai amoureux des canassons. Un jour, je l'ai rencontré dans le bureau de Madame Bourgeois au Cantersteen, pendant un échange de mots assez animé.



Il n'a pas fallu cinq minutes à Joska Bourgeois pour couper court, se retourner et lâcher «Monsieur, je ne veux plus jamais vous revoir!». Et la connaissance des gens de Madame a une fois encore été juste, puisque peu de temps après, l'homme disparaissait de la circulation.»

Parmi la clientèle du garage, il y avait les frères Moorkens, qui avaient bien réussi dans le commerce de motos, aussi bien neuves que d'occasion. Ils étaient aussi très doués pour le reconditionnement d'anciennes motos de l'armée, pour lesquelles ils se fournissaient en pièces auprès des stocks américains. Ils avaient acheté quelques camions DAF pour livrer les motos à leurs distributeurs. Les affaires tournaient bien, et Gérard et Albert décidèrent donc de s'offrir une Jaguar XK150. Comme ils ne vendaient que des motos, pas de voitures,

Après le Salon de l'Auto, Joska Bourgeois avait pour habitude d'inviter concessionnaires et collaborateurs à dîner. Elle est la seule femme de l'assemblée. A sa gauche, le patron de Jaguar «Bill» Lyons. Tout à fait à gauche, M. Paret et puis Gustave, Roger et Leon Van Auwegem, concessionnaires Jaguar puis Lancia à Gand. Le grand monsieur dans le fond est «Lofty» England, fameux team leader de l'Ecurie Jaguar dans les années '50.



Jacques De Clippel a toujours participé à des compétitions. En 1962, il acheta une Jaguar Type D, châssis XKD-573. Avec cette bête de course, il participa entre-autres au «kilomètre lancé» qui se déroulait à Wijnegem, sur l'autoroute Baudouin encore inachevée.



Le 11 février 1963, sous la pression de son père anxieux, Jacques De Clippel accepta de vendre sa Type D à Gérard Crombac (journaliste de Sport Auto) pour la somme de 215.000 FB.

ils n'avaient aucune restriction quant à la marque. Au moment où les Moorkens se sont décidés à devenir clients chez Jaguar, on ne parlait pas encore de BMW. A l'époque, ce n'était pas tous les jours qu'on vendait deux XK150 d'un coup. Et par la suite, les frères se sont encore acheté plusieurs Jaguar, toujours par deux exemplaires identiques.

«Un jour de 1959, Gérard, l'ainé des frères Moorkens, m'a téléphoné pour que je vienne le voir, parce qu'il avait des choses à me raconter. Les deux Jaguar étant toutes neuves, j'ai d'abord pensé qu'il voulait commander des camions DAF. Là où ils étaient installés, les bureaux des frères Moorkens étaient dans le même couloir, l'un en face de l'autre. Quand je suis arrivé, le bureau d'Albert, qui s'occupait de l'administration et des finances, était vide. Gérard Moorkens, le crack de la vente, était en revanche présent. En lui serrant la main, j'ai dit «Je n'ai pas pu saluer ton frère, sa porte est ouverte mais il n'est apparemment pas là.»»

«Mais non, il est à Munich!», m'a répondu Gérard. «Il est allé signer un contrat pour l'importation de BMW. J'attends son coup de téléphone d'un instant à l'autre.» De fait, quelques minutes plus tard, le téléphone a sonné. Et moi, je ne savais toujours pas pourquoi Gérard m'avait demandé de venir. Il était en grande conversation avec son frère au téléphone, donc j'ai poliment fait mine de quitter le bureau mais Gérard m'a fait signe de rester. La conversation a continué et moi, je n'y prêtais pas trop

d'attention, pour ne pas avoir l'air indiscret. Un moment, j'ai entendu Gérard dire «Tu dis? Combien? 400 machines? Commandes-en directement 600, comme ça l'affaire sera dans le sac. D'ailleurs j'ai déjà vendu quatre machines à mon ami Jacques qui est assis devant moi.» Gérard ne prononçait jamais les mots «voiture», «auto» ou «moto». Il ne parlait que de machines. Et donc, assis là devant Gérard, je venais apparemment d'acheter quatre exemplaires d'une «machine» dont je ne savais toujours rien. Il a raccroché, ouvert un tiroir et en a tiré une photo de l'Isetta, que nous appelions une «portière avant». Il s'agissait des types 300 et 600.»

«J'ai alors dit à Gérard: «Mais je ne peux rien en faire, de ces machines. C'est quelque chose pour tes vendeurs de motos, pas pour Centrauto!» Il m'a répondu: «Il faut bien commencer quelque part, non? Tu verras bien!». Puis il a sorti d'autres photos de son tiroir, cette fois des croquis de ce qui allait devenir la BMW 700 berline et coupé. «Ceci va faire notre fortune!» De la part d'un commerçant hors pair comme Gérard Moorkens, ça sonnait comme si la BMW 700 était déjà la meilleure voiture du monde. «Tu vois, ce n'est pas si difficile. C'est ça, les quatre machines dont je parlais. Tu vas voir, ça va être un énorme succès, surtout auprès des jolies dames. Je te nomme immédiatement premier concessionnaire du pays.» Et c'est comme ça que je suis devenu concessionnaire pour Moorkens. Eux avaient été des clients de Centrauto depuis des années et maintenant, j'étais concessionnaire BMW. Quelques mois plus tard, les premières «BMW à porte avant» ont été livrées. Comparées à une Jaguar, ce n'était évidemment pas du tout la même histoire. J'ai un jour réussi à convaincre ma femme de rouler en Isetta. C'était la fête! Nous propositions aussi les grandes berlines 501 et 502, un modèle techniquement dépassé qui a connu une rude concurrence quand la Jaguar Mark II est arrivée en concession. Mais nous avons quand-même réussi à en vendre 3 ou 4.»

Très vite, l'Isetta cède sa place à la 700. Cela représentait déjà un sérieux pas en avant, mais ce n'est qu'en 1964, avec le lancement de la BMW 1500, que

la marque allemande jeta les bases de ce qu'elle est devenue aujourd'hui. Le modèle arrivait chez nous déjà tout prêt depuis Munich, mais il existait aussi une chaîne de montage à Kontich. Avant cela en effet, les frères Moorkens géraient la distribution automobile depuis le Grote Steenweg, à la frontière entre Berchem et Mortsels. C'est lorsqu'une nouvelle loi décréta que les voitures assemblées localement seraient moins taxées que les produits finis importés que, comme d'autres, les Moorkens envisagèrent de se lancer dans la production automobile. Mais les ateliers du Grote Steenweg où on construisait encore des motos, étaient bien trop petits. Pendant quelques années, on y assembla tout de même des 700, un exemplaire à la fois, tandis que d'autres 700 arrivaient déjà assemblées d'Allemagne. Puis les Moorkens achetèrent un terrain à Kontich pour y assembler les Isetta. Plus tard, un nouveau bâtiment fut érigé pour y construire la 1500. Mais on ne pouvait alors pas vraiment parler de ligne d'assemblage.

«J'ai été lié à BMW pendant des années par le biais de Centrauto. Quand nous avons commencé à travailler avec la marque, l'usine n'était en fait qu'une ruine vaguement reconstruite puisque pendant la guerre, tout avait été détruit. Mais j'ai eu la chance d'assister aux premières loges à la forte expansion de la gamme BMW, avec beaucoup de hauts et très peu de bas. Dans nos contacts avec Munich, on ressentait toujours cette rivalité passionnelle avec Mercedes-Benz. Il fallait qu'ils les battent, ils voulaient absolument dépasser Mercedes. Mais pendant toutes ces années, rien de vraiment sensationnel ne s'est produit. BMW a toujours été un business dirigé de façon très rationnelle. Et ça allait bien aux frères Moorkens qui étaient eux-mêmes des travailleurs acharnés. Ils utilisaient la méthode des indépendants. Une façon de faire un peu à la hollandaise, qu'on pourrait appeler «la méthode économique». Autrement dit, pas de dépenses inutiles.»

«A une époque, j'ai voulu étendre nos ateliers. Le Père Goethals, un homme qui possédait une boucherie très renommée à Knokke, possédait des investissements sur la Molenstraat, à Anvers. Il y louait

des emplacements de parking pour voitures. Mais il y avait aussi dans un coin un atelier où des travaux de carrosserie étaient réalisés de temps en temps. Ce garage, qui se composait de deux étages et d'une pompe à essence attenante, était dirigé par son fils Eric. C'est lui qui m'a loué le parking, que j'ai transformé en un magasin et un atelier. Quand j'ai conclu l'accord avec le père Goethals, je lui ai demandé: «Et que va faire votre fils, maintenant qu'il ne pourra plus louer des places de parking ou faire des pleins?» Il m'a répondu: «C'est à lui qu'il faut le demander». Alors j'ai enchaîné: «Ecoutez, je suis à la recherche de quelqu'un pour la réception de BMW. C'est à une autre adresse, mais il peut venir.» Et donc, Eric Goethals est venu



travailler chez Centrauto. Il a grandi au sein de l'entreprise et avait beaucoup d'ambition. De son côté, son père avait fait de très bonnes affaires, avait envie d'investir et il insistait pour prendre des parts dans Centrauto. Jusque-là, j'avais géré tout cela seul pendant des années mais un jour, la masse de travail a fini par me dépasser. Et mes enfants étaient encore trop jeunes pour venir m'aider. C'est là que j'ai proposé à Goethals de lui vendre une partie de mes parts. Il est donc devenu coadministrateur de Centrauto. En 1984, quand on m'a proposé de devenir l'importateur de Jaguar, j'ai commencé par distribuer les deux marques pendant un peu plus d'un an. Les deux marques étaient clairement séparées en deux entreprises distinctes, et on ne les retrouvait ensemble que sur mon bureau. Et puis j'ai bien dû prendre



En 1961, Jacques De Clippel se trouva pour la première fois en présence de la Jaguar Type E. «Je n'ai pas pu m'en empêcher. Ce design sublime m'a tiré des larmes. Encore aujourd'hui, je trouve que c'est la plus belle voiture jamais dessinée.»

Genève 1961. Seules quatre Type E étaient construites. Deux trônaient sur le stand, les deux autres étaient utilisées pour des essais avec les clients potentiels.



En 1974, un magnifique showroom fut ouvert sur la Frankrijklei d'Anvers. Parmi les invités de Jacques De Clippel ne figurait pas seulement l'Ambassadeur britannique (photo), mais aussi le Baron Georges Heylen, propriétaire du complexe cinématographique Rex, et l'homme politique Leo Tindemans.

une décision. Or Goethals manifestait toujours son envie d'augmenter sa prise de participation. Et un jour, je lui ai dit: «Non, je ne vais pas te vendre un peu plus de parts. Je vends tout. Je vais me consacrer exclusivement à Jaguar. J'ai toujours eu un faible pour cette marque.» Chez moi, ma décision n'a pas été très bien accueillie, car mon épouse disait que nous avions deux fils, et deux marques. Une marque pour chacun.»

Centrauto fut mis en liquidation, puis fut alors fondée la nouvelle Centrauto, entreprise qui ne s'occupait plus que de BMW et dans laquelle la famille De Clippel n'était plus impliquée. Eric Goethals allait en revanche rester au sein de Centrauto pendant encore de longues années.

Durant les années 60, en tant que concessionnaire Daimler, Jaguar et BMW, Centrauto connut une évolution continue. L'entreprise avait d'abord été installée sur la Rubenslei où elle fut vite à l'étroit, puis un atelier et un département carrosserie prit place sur la St-Jozefstraat. Plus tard, une filiale fut créée au 63 de la Blancefloerstraat, sur la rive gauche d'Anvers. En 1965, l'entreprise déménagea sur la Plantin en Moretuslei. En 1974, Jacques De Clippel inaugura en grande pompe un nouveau showroom sur la Frankrijklei, juste à côté du bâtiment de la Banque Nationale. Six énormes lustres donnaient au lieu une touche rétro qui collait parfaitement avec la classe des marques Jaguar et Daimler. Mais les années 70 ne furent pas des années faciles pour Jaguar. Jacques De Clippel se souvient

que les relations entre Joska Bourgeois et certains membres de la direction de la marque étaient très ouvertes, très amicales. Le fondateur de Jaguar, Sir William Lyons, que tout le monde appelait Bill, avait même un faible pour elle. «Parfois, j'avais l'impression qu'il était carrément amoureux d'elle. En tant que femme, elle faisait figure d'exception, dans le monde de l'automobile. Une femme, importatrice d'une marque, il n'y en avait tout simplement pas d'autres.» En 1966, lorsque William Lyons donna son accord pour la fusion entre Jaguar et la British Motor Corporation (BMC), donnant naissance à la British Motor Holdings (BMH), une nouvelle situation vit le jour. Surtout lorsque la vague de fusion en cours en Angleterre prit de l'ampleur, et aboutit en 1968 à la création de la British Leyland Motor Corporation (BLMC). Il devint alors bien plus difficile d'entretenir ces relations personnelles. Et c'est ainsi que dès 1971, l'entière responsabilité de l'importation des marques du groupe fut confiée à une filiale locale. British Leyland Belgium importait chez nous les marques Morris, Triumph, MG, Rover et Jaguar. Seul Joseph Beherman avait réussi à garder Land Rover hors de ce sac de nœuds. Lorsque Joska Bourgeois vit ce que Beherman avait réussi à accomplir, elle se mit en tête d'obtenir le même statut pour Jaguar. British Leyland accepta, à la condition que tous les concessionnaires donnent leur accord unanime. Le concessionnaire d'Anvers, qui n'était autre que... Joseph Beherman, refusa, et l'offensive de charme de Joska Bourgeois ne put rien changer. Le monde des affaires est parfois très dur... Bref, cette histoire marqua donc le début de la fin de l'histoire de Joska Bourgeois en tant qu'importatrice Jaguar. La chose se déroula en deux grandes étapes. D'abord, les Britanniques décidèrent de ne pas renouveler l'accord. Quand l'importatrice n'eut plus de voitures à distribuer, elle ne put évidemment plus honorer ses engagements et il s'ensuivit naturellement une désertion de la part des concessionnaires. Mais le contrat fut tout de même prolongé de cinq ans. Les Anglais avaient en effet fait marche arrière après que Joska Bourgeois eut usé de tout son pouvoir de séduction. Mais ce fut temporaire et cinq ans plus tard, ce fut fini pour de bon. Joska Bourgeois

reste toutefois encore liée à Jaguar durant quelques années, mais en tant que concessionnaire. Et bien qu'elle devint ensuite importatrice de Rolls-Royce et Bentley, elle continua à rouler en Jaguar. Jamais Jacques De Clippel ne l'a vue au volant d'une DKW ou d'une Toyota.

En 1978, un conflit éclata entre Jacques De Clippel et le nouvel importateur. British Leyland Belgium exigeait en effet que tous les concessionnaires Jaguar proposent toute la gamme British Leyland, ce que De Clippel refusa. Sa position inflexible lui coûta son contrat de distribution Jaguar. L'une des personnes qui tenait alors les rennes de BL Belgium était Paul Buysse, l'homme qui allait plus tard diriger Bekaert. Il y eut d'âpres négociations à propos de qui allait pouvoir distribuer Jaguar, et Buysse de confier la tâche à Bob Lins, fils de John Lins disparu en 1979. De Clippel n'eut d'autre choix pour se sauver que d'avoir recours à l'importation parallèle et à des accords avec des collègues. Et les relations avec British Leyland n'en finissaient pas de se détériorer. Mais grâce à sa réputation de vendeur hors pair, Jacques De Clippel eut en 1981 une seconde chance, et put distribuer à nouveau Jaguar moyennant de strictes conditions. Il fut ainsi nommé concessionnaire Austin-Rover, le nouveau nom de British Leyland, et ce pour le grand Anvers. Jaguar et Austin Rover étaient distribuées par une nouvelle entreprise, la British Auto Center N.V., qui utilisait le très beau showroom de la Frankrijklei.

À l'initiative de Margaret Thatcher, la décision fut prise en 1984 de rendre à Jaguar son indépendance. Ce qui signifia que du jour au lendemain, la marque ne disposa plus du moindre importateur, ni en Europe, ni aux USA. Cette année-là donc, il fallut appointer de nouveaux importateurs en un temps record. Heureusement, le nom de Jacques De Clippel était bien connu à Coventry, lui qui en tant que simple concessionnaire avait vendu autant de Jaguar que tout le reste de la Belgique. Par ailleurs, l'homme à qui John Egan avait demandé de composer un nouveau réseau européen n'était autre que John Morgan. Le hasard voulut que l'homme avait rempli diverses fonctions dans notre pays, et était un ami intime de Joska

Bourgeois. Il connaissait donc très bien le paysage automobile belge. Entretemps, Madame Jaguar avait vendu son affaire à Inchcape et était partie à Genève, où elle passa les dernières années de sa vie.

«Un jour, j'étais en vacances avec ma famille à l'Hôtel Los Monteros, au port de plaisance Puerto Banus de Marbella. À l'époque, il y avait deux centres de remise en forme, là-bas. On pouvait y passer quelques jours pour estomper quelques rides ou pour d'autres interventions esthétiques. Dans ces dernières années, Joska y passait une petite semaine par an. Moi et ma famille logions à l'hôtel mais elle logeait dans l'institut de beauté qui faisait partie du groupe Los Monteros. Et elle avait appris «par la bande» que nous étions là en vacances. Un jour, nous avons reçu un message disant qu'elle organisait un dîner dans la baie de Puerto Banus, et nous demandait assez clairement d'être présents. Elle avait réservé une table pour une douzaine de convives, John Morgan, qui possédait justement un appartement à Marbella, était là également, ainsi qu'un groupe de ses amis proches. Toute la terrasse avait été réservée de manière à ce que nous soyons sûrs de ne pas être dérangés. Et bien sûr, Joska était l'hôtesse. C'est une des dernières fois où je l'ai rencontrée en société. Elle avait demandé à John Morgan d'aller chercher ses bijoux à Cannes. Lui avait été terrifié de ramener ces objets de grande valeur à Marbella sans protection particulière. Je me souviens qu'il avait dit: «Je ne savais pas si les bijoux que je transportais

En 1985, Jacques De Clippel fut nommé importateur. C'était une conséquence de la politique de Margaret Thatcher. À droite, Dan Vanden Berghe, responsable marketing, vente et relations publiques jusqu'à sa retraite en 2002.





Jacques De Clippel en compagnie de Sir John Eagan, le légendaire patron de Jaguar qui remit la marque sur les rails.

avaient une grande valeur ou pas.» Bref, grâce à John Morgan, Joska était resplendissante à ce dîner, parée de ses bijoux sur cette belle terrasse, tandis que les invités en tenue de vacances étaient assis autour de la table. Un jour, ma femme a été très contrariée de voir sur mon bureau une photo de Joska Bourgeois portant ses colliers précieux. «Mais pourquoi mets-tu une photo d'elle au milieu de celles de ta famille? Ce n'est pas ta tante, quand-même!»

«En 1984, John Morgan m'a proposé de devenir importateur, et vous pouvez imaginer que ça m'a fait plaisir. En même temps, ça voulait dire que j'allais devoir m'impliquer à fond, qu'il allait falloir trouver des bâtiments en quelques mois et recomposer une équipe d'une dizaine de personnes, car il était hors de question de faire appel aux gens de Leyland! Mais le 1^{er} juin 1985, tout était officiellement en place. Nous avons trouvé des locaux sur la St-Bernardsteenweg à Hoboken. A cette époque, on ne vendait qu'à peu près 300 Jaguar par an. En quelques années, notre organisation a réussi à porter ce chiffre à 800 voitures, puis 1.000, etc. Nous avons investi beaucoup d'énergie, en tenant compte de toutes les possibilités, mais aussi de toutes les limites propres à Jaguar. Cette marque est un produit de luxe, il ne fallait donc pas rêver d'en vendre des dizaines de milliers.»

Pendant la période Leyland, le service après-vente avait vraiment été en-dessous de tout. Selon Alex De Ridder, pe-

tit-fils du recordman Dolf De Ridder, le problème n'était pas tant la qualité des voitures. D'après lui, c'est la décision de faire distribuer toute la gamme du groupe aux concessionnaires British Leyland qui avait eu de graves conséquences. Par exemple, un mécanicien qui était jusque-là habitué aux Mini et aux Austin devait subitement s'occuper d'un V12 Jaguar. «Il faut dire que beaucoup a été fait dans ce domaine. Au début, nous pouvions à peine compter sur le soutien de l'usine. Ce n'est que grâce au travail des équipes belges que nous avons, lentement mais sûrement, réussi à relever le niveau du service. Et ce travail a été récompensé en 1994, quand une étude a montré que les clients du réseau belge de Jaguar étaient les plus satisfaits de tous les clients Jaguar d'Europe. Le taux moyen de satisfaction était de 73%, celui de la Belgique était de 83%.»

En 1992, de nouveaux bâtiments ont été construits sur le Boomsesteenweg, à Wilrijk. Ça représentait un investissement de 300 millions de franc belges. Les lieux ont été inaugurés en présence de 1.000 invités. Des années durant, la Jaguar XJ220 personnelle de Jacques De Clippel fut la pièce maîtresse du nouvel établissement, dont la direction fut confiée au second fils de Jacques, Pascal De Clippel.

Différents hauts-responsables de Jaguar devinrent des amis personnels de Jacques De Clippel. Quand ils étaient de passage en Belgique, ils logeaient au Klepelhof, la villa que Jacques et son épouse Hedwige De Cock avaient fait construire en 1969 à Schoten. Sir John Eagan, Nick Scheele, Bob Knight et évidemment John Morgan, tous ont séjourné plusieurs fois chez Jacques et Hedwige.

Un jour, Ford devint le nouvel actionnaire majoritaire de Jaguar. Les deux ou trois premières années, rien ne changea vraiment. «Au début, les Américains laissaient le champ libre aux Anglais. Nous, nous sentions à peine qu'il y avait un nouveau propriétaire. Et puis l'étau s'est resserré. Un jour, Ford a commencé à prendre une série de mesures et ça a inmanquablement signifié une nouvelle dégringolade de Jaguar. Jusque-là, les postes importants avaient toujours été occupés par des Britanniques. Et subitement,



C'est dans cet ancien garage Peugeot d'Hoboken que fut installé en 1985 le siège de British Auto Center N.V.

Initialement, c'est de ce bâtiment que l'on gérait à la fois l'importation et la distribution de Jaguar dans la zone Anvers-Malines-Lier.

L'avenir
se construit
sur un passé
d'exceptions

150 ans de passion et de solides
performances.

Consultez-les sur
www.demainvousappartient.be





Pour cause d'expansion rapide, les installations d'Hoboken devinrent vite trop petites. En 1992, une superbe nouvelle concession fut construite le long de l'A12 à Wilrijk. Elle était alors une référence en Europe.



Lorsqu'en 1994 la situation du concessionnaire bruxellois devint scabreuse, Jacques De Clippel n'hésita pas un instant. La société N.V. Cadico fut rachetée et rebaptisée Jaguar Brussels.

un Américain s'est assis dans le fauteuil du chef, et les choses ont commencé à changer. Des initiatives ont été prises, mais uniquement dans le sens d'une rigidification de l'entreprise. La seule raison pour laquelle Jaguar s'était lancée avec Ford était l'énorme puissance financière du géant américain. Mais vu de chez nous, cette puissance était imperceptible. On investissait à peine dans le renouvellement permanent de la gamme, et on ne pensait même pas à lancer un nouveau modèle. Tous les importateurs en ont souffert. D'ailleurs, nos contrats ont été renouvelés plusieurs fois, toujours pour une période de 3 ou 4 ans mais un jour, il n'y a plus eu de renouvellement: Ford avait décidé de prendre l'importation en main. Et puis ils ont fait marche arrière, en disant que «Le changement serait un peu brutal, considérant la façon dont vous avez fait positivement évoluer la marque en Belgique, en tant que concessionnaire puis importateur.» Bref, Ford ne nous a pas jetés directement à la rue, et nous avons reçu la proposition de nous lancer dans une joint-venture avec Ford à partir du 1^{er} janvier 1996.»

«Vous êtes associés à Ford par le biais de l'usine Jaguar de Coventry.» Pour une personne moins rôdée à ce genre

de business, une telle offre a de quoi donner la grosse tête. Pendant 7 ou 8 ans, nous avons poursuivi dans ce partenariat via Jaguar Cars Limited. Durant les trois premières années, je continuais à diriger l'affaire moi-même mais mon fils était déjà à mes côtés. Malgré le joint-venture, je jouissais encore alors d'une grande confiance, et il y avait peu de choses pour lesquelles je devais absolument avoir l'aval de Coventry. Mon fils Patrick a repris la fonction de CEO et entretemps, je m'étais attelé à développer nos activités dans la région de Bruxelles. Le 1^{er} août 1994, nous avons repris le concessionnaire N.V. Cadico. Les chiffres de cette société étaient un peu étranges et après enquête, il s'est avéré que sa structure était composée d'une foule de petites sociétés qui se facturaient entre-elles. Bien sûr, nous avons repris tout ça en main. Nous avons aussi racheté la concession Jaguar de Waterloo et après quelques années, nous avons construit un tout nouveau complexe à Waterloo.»

A une certaine période, la famille De Clippel n'était pas seulement importatrice de Jaguar, mais aussi distributrice dans le grand Anvers. De plus, Jaguar Brussels servait les clients du grand Bruxelles, du Brabant Wallon, du nord-ouest du Brabant Flamand et d'une partie de la Province du Hainaut. En 2003, le rideau tomba sur cette longue histoire d'importation. Ford reprit définitivement cette activité en main. Le complexe de Drogenbos fut vendu en 2009 et le beau bâtiment de Jaguar Antwerp à Wilrijk est actuellement vide. Après 60 ans, l'histoire commune de Jaguar et de la famille De Clippel semble bel et bien finie.

ViaFlavia

ROADBOOKS AND MORE

**Des parcours et
roadbooks réalisés
sur mesure pour tous
vos événements**



Rallyes touristiques
pour clubs & associations



Parcours d'essai &
présentations de modèles



Teambuilding &
Événements d'entreprise



Jeu-concours &
rallyes découverte

Tél: +32 2 445 18 29
info@viaflavia.be

www.viaflavia.be

Une histoire de roues Edmond Derwa

Texte et images: Roland Dhondt

Les constructeurs automobiles qui produisaient eux-mêmes leurs roues sont extrêmement rares. D'ordinaire, ils faisaient plutôt appel à des sous-traitants spécialisés. Parmi les très nombreuses marques automobiles dont notre pays était riche durant la première moitié du 20^{ème} siècle, probablement pas une seule de construisait ses propres roues. En revanche, la Belgique comptait certainement plusieurs fabriquants de roues, et Edmond Derwa est peut-être le plus connu d'entre eux.

On sait peu de choses sur les fournisseurs de roues de l'époque. Pour moi, en tant que collectionneur de roues, Derwa était le seul fabricant belge important de roues à rayons en bois. Toutes ses roues étaient signées des lettres E.D., pour Edmond Derwa évidemment. Peu des choses ont hélas été conservées de cette entreprise, qui était établie au 46-48 de la Rue Ambiorix, à Liège. Il est probable que Derwa construisait déjà des roues à rayons de bois durant le 19^{ème} siècle, bien avant le développement de l'automobile. Dans de vieux magazines, j'ai découvert que l'entreprise avait reçu une médaille d'or à Liège, en 1905. Médaille suivie en 1910 d'un grand prix remis à Bruxelles, puis en 1930 d'un diplôme d'honneur, à nouveau à Liège. On trouve aussi des publicités Derwa dans le Magazine Englebert de septembre-octobre 1921: «La roue en bois n'est pas détrônée», disait le texte. Dans l'édition de 1942 de l'annuaire des entreprises belges, la société Derwa est encore citée, mais disparaît ensuite sans laisser de traces. Et nos recherches auprès du Centre d'Histoire des Sciences et des Techniques de l'Université de Liège n'ont rien donné.

■ Roues d'artillerie

A partir de 1860 à peu près, l'artillerie commença à utiliser un nouveau type de roues à rayons en bois, qui étaient particulièrement solides et permettait de déplacer les affûts de canon à travers champs et fossés. Presqu'immédiatement, ces «roues d'artillerie» furent également adoptées par le secteur automobile. Les ateliers d'Edmond Derwa

Caractéristique typique de la roue d'artillerie: les roues sont assemblées de façon centrale pour obtenir un moyeu très résistant. Avant cela, sur les «roues de charriot», les rayons étaient insérés dans le moyeu. Sur une automobile, un couple important est exercé sur le moyeu et cette méthode de construction n'était donc pas assez solide, occasionnant la casse des rayons.



produisaient des milliers de roues et ses principaux clients étaient les constructeurs de la région liégeoise, comme FN, Nagant ou encore Imperia.

Aux tout débuts de l'automobile, les roues n'étaient pas démontables, mais faisaient partie intégrante du châssis. En cas de crevaisson, il fallait se ranger sur le bord de la route et retirer le pneu de la roue pour changer la chambre à air. Une tâche très difficile pour les conducteurs. Vers 1908, Riley et Rudgee-Whitworth développèrent en Angleterre les pre-

On reconnaissait les roues Derwa aux initiales apposées sur la face arrière de la roue, sur la couronne de bois, à hauteur de la pipette. Parfois, l'inscription mentionnait même Ed Derwa.



On utilisait deux brides dans la fabrication, de manière à maintenir tous les éléments en place et obtenir ainsi un moyeu démontable. Les trous sont toujours percés dans les espaces entre les rayons. Les roues Derwa présentent en général 10 rayons, on utilisait donc 5 espaces pour assembler la roue, et 5 espaces pour la fixer à la voiture.

Pour les voitures les plus lourdes, le tout était maintenu par des boulons relativement gros, tandis que les voitures plus légères se contentaient de boulons de 7 à tête marteau. Sur ces têtes aussi, on retrouvait la lettre D de Derwa. Les écrous de ces boulons étaient toujours du côté extérieur de la roue. Pour éviter qu'ils se desserrent, ils étaient parfois protégés par une plaque perforée dans laquelle ils s'inséraient.

mières roues démontables à rayons métalliques, destinées à la compétition. Et à partir de cette époque, seules les voitures équipées de ce type de roues gagnèrent des courses.

La demande pour les roues démontables augmenta donc, et Edmond Derwa développa, déjà avant la Première Guerre Mondiale, une roue d'artillerie démontable, dont les rayons étaient scellés entre deux brides, constituant ainsi un ensemble amovible. En septembre 1913, à Paris, FN présenta son nouveau modèle 1250 équipé de roues Edmond Derwa démontables, roue de secours comprise.

Les jantes à talon, qui étaient habituelles à l'époque, furent construites en masse par Michelin en France, qui dicta aussi les tailles de pneus. Sur les jantes des roues Derwa, on n'a jamais observé l'inscription habituelle «Michelin et Cie Clermont FD», ce qui signifie que Derwa disposait peut-être de ses propres machines de construction et de talonnage. Dans la fabrication de ses

roues, Derwa adoptait cependant les dimensions de Michelin et bascula en 1923 des pneus à talon haute pression aux plus larges pneus à talon basse pression: «Le pneu Confort Michelin».

Michelin resta longtemps attaché au pneu à talon mais lança pourtant en 1928 la «jante Semi-Creuse» pour pneus à talon filaire. Ce n'est qu'en 1936 que Michelin effectua la transition vers les jantes encastrées, lancées par Dunlop en 1924. Ici, la partie centrale de la roue est plus basse que la jante, ce qui était nécessaire pour le montage de pneus à armature métallique. Le système permettait de tirer le pneu autour du rebord de la jante, ce qui n'était pas possible avec les jantes plates, comme celles que l'on utilisait avant cela. Michelin conserva le système métrique pour la mesure de ses pneus à talon filaire jusqu'à la fin des années 50, avant d'adopter à son tour les pouces, comme la plupart des autres manufacturiers. Derwa, quant à lui, adapta sa fabrication de roues aux évolutions de Michelin, mais aussi à celles de Dunlop.



En 1933, la dernière voiture belge équipée de roues à rayon en bois quitte sa ligne d'assemblage: c'est la FN 11 CV. Cependant, Edmond Derwa continua à fabriquer ses roues en bois, tout en suivant de près les évolutions de l'industrie du pneu. En 1933, Michelin lança «le pneu superconfort», au diamètre intérieur de 40 cm, et Derwa développa une roue pour ce pneu: d'abord à bord arrondi (Rolled Edge), puis à bord droit (Knife Edge). Et il conserva le même système de roulement, de manière à ce que les roues puissent être montées sur de plus anciennes voitures, et le rendre ainsi plus confortables.

Les roues à rayon en bois disparurent en 1935. Les roues en tôle d'acier permettaient tout simplement de construire la suspension avant de sorte que la surface de contact du pneu avec le sol soit alignée avec le pivot de direction, ce qui n'était pas possible avec les roues en bois. Edmond Derwa tenta pourtant encore de s'adapter



avec une roue dont les rayons étaient repoussés vers l'extérieur, mais le problème n'était pas seulement qu'elles étaient plus lourdes: elles étaient aussi passée de mode.



*Roues Derwa à jante à talon.
Les dimensions des pneus Michelin étaient respectées, et le moyeu conservé.
Ainsi, les roues à pneus à talon haute pression pouvait être remplacés par des roues à pneus à talon basse pression.
Ceci sont des roues Imperia, 1925.
Les 720 (dimension extérieure du pneu en mm) x 120 (largeur du pneu en mm) étaient des pneus de dimension très courante à l'époque.*

*Roues démontable Derwa typique.
A gauche, exemplaire de 1920 à pneu à talon haute pression 760 x 90.
A droite, exemplaire de 1925 à pneu à talon basse pression 775 x 145.*

Les pneus à talon étaient étroits et la moitié étaient des haute pression (5 bar). En 1923, on parvint à fabriquer des pneus plus larges (pneu confort, pneu ballon, balloon tyre) et leur pression chuta à 2,5 bar. La section transversale est restée circulaire, de sorte que le pneu est non seulement plus large, mais aussi plus haut, ce qui impliqua une réduction du diamètre de la roue. Les deux pneus présentaient à peu près la même hauteur, soit 760 ou 775 mm. La voiture restait donc à la même hauteur, quel que soit le type de pneu sur lequel elle reposait. Cependant, l'un des pneus affichait une largeur et une hauteur de 90 mm, l'autre de 145 mm. Si bien que le diamètre des roues sur lesquelles ils étaient montés étaient différents.

Derwa conserva un moyeu identique pour les deux types de roues, ce qui permettait de les rendre interchangeable. Ainsi, les voitures de 1920 pouvaient être équipées de pneus plus confortables de 1925.

Roue et roue de secours Imperia, 1925-1927. Pneu à talon basse pression 730 x 130. A cette période, le diamètre extérieur des pneus était réduit à 730 mm. Ces roues pouvaient être montées sur les FN et les Nagant.



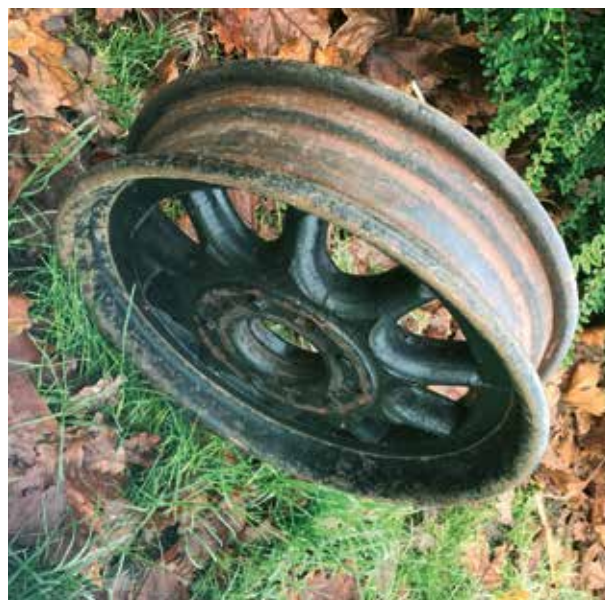
■ Retrofit

Derwa vit aussi une opportunité professionnelle dans la transformation de roues de Ford Model T. Ford avait inondé le marché avec son modèle de légende mais alors qu'en Europe, les roues démontables étaient devenues la norme dès 1918, la Model T conserva ses roues non démontables jusqu'en 1926. Derwa imagina donc de retirer les rayons du moyeu de la Ford, et y installa une roue démontable de son cru,

utilisant les boulons d'origine des rayons pour la fixer. De leur côté, les pneus à talon haute pression de 30 x 3 1/2 furent remplacés par des pneus à talon basse pression 775 x 145. 30" étant équivalent à 775 mm, la voiture restait tout aussi haute qu'avant, mais elle reposait sur des pneus plus volumineux et au confort plus souple. De 1908 à 1926, ce système retrofit permit à toutes les Model T de devenir plus agréables à conduire.

Roues Derwa de la seconde moitié des années 30. Derwa avait choisi de suivre les dimensions des pneus Michelin, dont le diamètre standardisé était de 40 cm. C'était le Pneu Superconfort». Les deux exemplaires affichent des dimensions de 150 x 40 (pneus de 150 mm de haut et de large). La première roue a encore un bord arrondi, la seconde, d'après 1936, présente un bord droit.

La tentative de Derwa dans le domaine de la direction centrée, en décalant les rayons vers l'extérieur. Le moyeu était inchangé. Pneus de dimensions 150 x 40.



DAF Museum Eindhoven

Ode à l'inventivité néerlandaise

Cette année, la marque néerlandaise DAF fête ses 90 ans. Aujourd'hui, le constructeur ne produit plus que des camions, notamment en Belgique, à Westerloo, où sont assemblés des cabines et des essieux. A partir de 1957, DAF a aussi été un constructeur automobile, division reprise en 1975 par Volvo. Nous sommes allés jeter un œil au musée de la marque, installé à Eindhoven.

Texte et images: Leo Van Hoorick

C'est le 1^{er} avril 1928 que Hub van Doorne ouvre un petit atelier de construction, installé dans un coin des bâtiments d'une brasserie locale d'Eindhoven, la brasserie Coolen. Ses premiers contrats consistaient à réaliser des travaux de soudure et de forgeage

pour le compte de la ville d'Eindhoven et d'autres entreprises locales, comme le fabricant de lampes et de radios Philips. La crise des années 30 poussa ensuite Hub van Doorne et son frère Wim à se lancer dans la construction de remorques. C'est là que l'entreprise

La première voiture de production, châssis N° 00001, de 1959. Le moteur est un bicylindre 598 cc refroidi par air.



Michelotti dessina cette voiture de plage sur base d'une DAF 33 746 cc, connue sous le nom de DAF Kini. A la naissance du Roi Willem-Alexander en 1967, la voiture fut envoyée à la Famille Royale, qui l'utilisa à sa résidence de vacances de Porto Ercole.



fut rebaptisée Van Doorne's Aanhangwagenfabriek, raccourci en DAF. Leurs remorques présentaient un châssis soudé très innovant, et étaient donc bien plus légères que celles de la concurrence. Une autre invention unique de DAF, lancée en 1936, fut la remorque porte-container, conçue pour accélérer le chargement et le déchargement de container de chemins de fer. Grâce à cette invention, DAF compta parmi les premiers fournisseurs de remorques porte-containers au monde.

Le premier camion DAF fut construit en 1949, et l'entreprise changea à nouveau de nom pour devenir Van Doorne's Automobiël Fabriek. Un an plus tard, une nouvelle usine fut construite et la gamme de châssis de camions se composait de modèles 3, 5 et 6 tonnes. L'entreprise telle que nous la connaissons aujourd'hui commençait à prendre forme.

Le pardessus roulant. Hub van Doorne développa cette petite voiture en 1943, avec l'idée que tout le monde voudrait un jour sa propre automobile. Un seul exemplaire fut produit. Le moteur était un ILO 150 cc. La roue avant pouvait tourner à 180°. La voiture ne présentait qu'une porte, mais aussi un toit en toile de lin, ce qui offrait au conducteur une sortie de secours si l'auto venait à se renverser.



Cette DAF 55 Coupé révèle ses secrets.



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



La transmission à variation continue, associée à un pont arrière De Dion, comme introduit sur la DAF 66 en 1974. Une combinaison qui fit faire un bond en avant au confort et à la tenue de route.

DAF 31 Combi, 1965. A cette époque, le bicylindre avait grandi pour atteindre 746 cc et développait à peine 30 ch. Avec cet utilitaire de ville à transmission variable, offrant une charge utile de 330 kg, DAF était en avance sur son époque.



DAF 46 Combi, 1974. DAF proposa des versions break de ses modèles 44, 55 et 66, toujours dessinés par Michelotti. A cette époque, la 44 avait aussi reçu un pont arrière De Dion et une transmission à courroie unique.



A ses débuts, DAF utilisait des moteurs essence et diesel de chez Hercules et Perkins. C'est en 1957 qu'apparurent les premiers moteurs diesels développés en interne. Deux ans plus tard, ces moteurs furent améliorés par l'adoption d'un turbo, ce qui représentait alors une exploit technique. Plus tard, en 1973, la marque innova à nouveau en créant le premier turbo à intercooler. Grâce à cette invention, DAF pu répondre à la demande pour des moteurs plus puissants et moins gourmands, mais elle s'avéra aussi cruciale en matière de «purification» des gaz d'échappement.



DAF P500 prototype, 1968. Chez DAF, on rêvait d'un grand modèle 4 portes. Le choix du moteur n'avait pas encore été arrêté, mais le prototype disposait d'un moteur Simca 1.500 cc, d'une boîte Ford et d'un pont arrière BMW. Finalement, on reteint plutôt le prototype P400, qui allait être connu en tant que Volvo 343.



Le projet P300 de 1969, dessiné par Michelotti, devait devenir la remplaçante de la DAF 33. Le projet fut abandonné parce que le voiture aurait été plus chère que la DAF 44.

Proposition de Michelotti pour une DAF Coupé, 1965.



Au Salon de Genève 1968, Michelotti avait déjà exposé une étude de coupé sur base de la DAF 55.

Durant les années 60, DAF prit part à des rallyes. En 1968, cette 55 Marathon emmenée par Rob Slotemaker et Janssen figura en bonne place du Rallye Londres-Sidney. 25 ans plus tard, la même voiture réédita l'exploit, cette fois avec à bord David van Lennep et Paul van Doorne.

■ Variomatic

Mais assez parlé de camions. Hub van Doorne était un fou de technique, et développa un jour une transmission à variation continue, connue à l'époque de son introduction sous le nom de Variomatic et utilisée aujourd'hui encore par certains constructeurs sous le nom de CVT. La transmission de Hub reposait sur des courroies en caoutchouc, qu'on a aussi appelé «bretelles» dans le langage courant. Au départ, ce système ne pouvait supporter que des puissances assez faibles, et Hub développa donc un petit bicylindre refroidi par air. La première

voiture DAF fut présentée en 1958 à l'Auto RAI, le Salon d'Amsterdam. Il s'agissait d'une petite 4 places habillée par Michelotti, qui allait longtemps être le carrossier favori du constructeur.

Au cours du temps, il y eut encore de nouvelles évolutions, ainsi que des petits utilitaires, une 44 plus «sérieuse» avec un moteur bicylindre 850 cc et plus tard aussi la 55, équipée d'un moteur 4 cylindres 1.100 cc d'origine Renault. Pour redorer son image pas toujours flatteuse, le constructeur prit aussi part dans les années 60 à quelques rallyes, non sans succès. La 55 Marathon fut la première DAF «sportive». Le constructeur développa également une Formule 3 et Jan de Rooy s'illustra en Rallycross avec la 555, équipée d'un bloc 1.600 cc Ford BDA et de 4 roues motrices. La 66 succéda à la 55 et était proposée en berline 2 portes, en coupé et en break 3 portes. Le moteur 1.100 cc avait cédé sa place à un 1.300 cc toujours de chez Renault et la suspension arrière reposait sur un pont De Dion à amortisseurs indépendants, ce qui donnait à la voiture une bien meilleure tenue de route. Enfin, le constructeur travailla aussi au développement d'une DAF 77 qui, après le rachat de la branche automobile par Volvo en 1975, allait être connue sous le nom de Volvo 343.



Dallara Stradale



Classiques du futur

La cerise sur le gâteau

Il semble que tôt ou tard, la chose titille tous les ingénieurs spécialisés dans la course automobile. Gordon Murray par exemple avait déjà quelques titres de Champion du Monde de Formule 1 derrière lui quand il créa la McLaren F1. Chez Red Bull, le chef-ingénieur Adrian Newey est aujourd'hui étroitement impliqué dans le développement de la fabuleuse Aston Martin Valkyrie. Et donc, Gianpaolo Dallara voulait lui aussi boucler la boucle avec une voiture autorisée sur route.

Dallara n'est peut-être pas très connu par ceux qui ne passent pas tous leurs week-ends au bord des circuits, mais l'Italien n'en revendique pas moins un palmarès plus que sérieux. Il démarra sa carrière par le développement de la légendaire Miura, travailla ensuite chez Ferrari et Bugatti, et aida des dizaines de marques et plus encore de pilotes à décrocher d'innombrables victoires dans les courses les plus prestigieuses. Sa petite entreprise installée au milieu

de nulle part, à Varano De' Meligari – à un jet de pierre de Parme – construit depuis des lustres des monoplaces pour la formule Indy, aide des cadors comme Audi et Porsche au Mans, travaille comme consultant pour les écuries de Formule 1, possède le tunnel aérodynamique parmi les plus avancés du monde et est leader mondial en matière de fibre de carbone. Un CV dont on peut déjà être plus que fier, pourtant Gianpaolo Dallara voulait absolument voir une voiture de route porter son nom. Et il fallait bien sûr que ce soit une hypercar, telle que Newey et Murray en avaient sorti de leur manche. Dallara voulait une voiture avec laquelle il pouvait boucler des tours de circuit le matin, et conduire sur de belles routes de montagne l'après-midi.

Mais la naissance de la Dallara Stradale n'a pas été simple, comme nous l'explique Andrea Pontremoli, CEO de Dallara: «Gianpaolo rêve depuis très longtemps d'une voiture de route portant son nom. Depuis si longtemps qu'on parle

L'ingénieur-compétition Gianpaolo Dallara lui-même se disait que son impressionnante carrière devait être couronnée par une voiture pouvant porter une plaque d'immatriculation. Manifestement, les voitures de route sont très attractives pour tout le monde...

Texte: Bart Lenaerts

Images: Lies De Mol





ici de sa septième tentative au cours des 20 dernières années. Mais à chaque fois, le projet a dû être mis de côté parce que Porsche, Audi ou une autre marque importante avait besoin de nos services. Il y a trois ans, Gianpaolo a décidé qu'il était vraiment temps que le projet se concrétise, car il avait déjà 78 ans et tenait à voir la voiture de son vivant. J'ai donc mis 20 ingénieurs et 5 techniciens au travail dans un bâtiment séparé, et je lui ai promis qu'il pourrait essayer la Stradale pour son 80ème anniversaire. Ca a été une fête fantastique.»

La voiture a été intégralement développée en interne, même si Dallara s'est trouvé quelques partenaires pour les

domaines dans lesquelles elle possède moins d'expertise: «Nous n'avons de leçon à recevoir de personne en ce qui concerne l'aérodynamique, le design châssis ou l'utilisation du carbone. La voiture génère 820 kilos d'appui avec le spoiler additionnel, et même plus lorsqu'on l'abaisse de 50 mm pour le circuit. C'est exceptionnel, pour une voiture de route. Mais nous nous sommes reposés sur Bosch pour les finesses électroniques, et sur Pirelli, qui nous a développé des pneus spéciaux, à la fois légaux sur route et capables d'encaisser 2G latéraux sans broncher», explique Pontremoli. Et pour le design, Dallara s'est adressée au Belge Lowie Vermeersch, qui dirige à Turin son propre bureau nommé Granstudio.



Une collaboration palpitante, comme en témoigne Vermeersch, impliqué si profondément dans le projet que pour la première fois, il a demandé à ce qu'on lui mette un exemplaire de côté: «Cette fois-ci, il n'était pas possible de simplement imaginer un dessin et d'en vérifier la validité aérodynamique après coup. Au lieu de cela, nous étions présents dans la salle de réunion, avec des croquis partout sur les murs, et nous développons tout ensemble. Ce n'est que quand les stylistes alimentent des ingénieurs en aérodynamique, et vice-versa, qu'on parvient à combiner un poids mesuré et tant d'appui, cela sans devoir ajouter trop d'appendices aérodynamiques. En général, un designer se met au travail

à partir d'un langage stylistique déjà existant et avec un briefing marketing très précis, pour ne pas dire contraignant. Mais pas cette fois. Tout au long du processus de design, nous avons suivi l'évolution des «intentions» de la voiture. Et le résultat, ce sont les valeurs de la marque Dallara. Ce qui est amusant, c'est que c'est exactement comme cela que sont nées toutes les grandes marques en leur temps, avant de devenir esclaves de leur succès et de se sentir obligées de toujours reprendre les mêmes traits caractéristiques. Ici nous avons dû respecter toutes les exigences aérodynamiques de Dallara, même si ça signifiait d'aller à l'encontre de notre recherche de la beauté. Si nous avions combattu ces exigences, nous aurions au minimum obtenu un compromis – ce que nous ne voulions pas – et peut-être une vilaine voiture. Jusque-là, Dallara a toujours uniquement construit des voitures de courses orientées vers la performance qui, à priori, présentent des surfaces très épurées. Toute autre chose que des formes pures auraient donc été à l'encontre des valeurs de la nouvelle marque. Si on cherche à identifier un langage stylistique existant chez Dallara, il réside plutôt dans la sincérité que dans la forme d'un phare une d'une calandre», poursuit Vermeersch qui, pour les blocs



optiques arrière justement, a trouvé l'inspiration dans un embouteillage. «Je me trouvais un jour derrière un Audi Q7 quand j'ai subitement remarqué que la rampe lumineuse placée sur le pare-chocs arrière avait la forme idéale. Et pour l'anecdote, sur les deux voitures, la ligne lumineuse se trouve à peu près à la même hauteur», nous dit le Flamand.

Il est clair que vous ne croiserez pas souvent une Dallara «en chair et en os», car pour garder le processus d'homologation à un niveau tenable, la production sera limitée à 600 exemplaires. La voiture n'a d'ailleurs été homologuée pour une série limitée qu'en Europe et





taxes locales, nous avons simplement divisé les frais de développement et de production par 600. On réfléchit rarement comme cela, dans le domaine de l'industrie. Mais le rêve de Gianpaolo n'a pas à rapporter quoi que ce soit. Nous gagnons déjà largement notre vie avec les voitures de courses et la consultance.»

Bien que les photos de presse donnent une autre impression, il n'existe en fait qu'un modèle. Barchetta et coupé sont une seule et même voiture, dont le propriétaire peut à loisir monter ou démonter le très onéreux parebrise et le petit toit optionnel avec portes papillon. Bien que la voiture et son châssis soient entièrement réalisés en fibre de carbone, le procédé d'assemblage est assez classique. A l'avant, c'est un faux-châssis en aluminium qui reçoit les suspensions à double wishbone et à l'arrière, une structure identique reçoit le moteur et la boîte de vitesses. Dallara ayant appris au cours de sa longue expérience que le poids intervient pour moitié dans le potentiel performance d'une voiture, l'aérodynamique pour 35% et la puissance du moteur pour seulement 15%, il n'a pas été nécessaire d'aller chercher une mécanique monstrueuse pour catapulter l'auto. La Stradale n'accusant que 855 kilos à la pesée, Dallara a pu se contenter du 4 cylindres Ford qui équipe la Mustang. Le moteur délivre déjà 300 ch en configuration standard, mais il a subi des

au Japon. Le chiffre a aussi beaucoup à voir avec la capacité de production très restreinte de Dallara, et est également une sorte d'hommage à la Miura, elle aussi produite à 600 exemplaires seulement. Par ailleurs, Dallara ne dispose actuellement ni de concessionnaires, ni d'importateurs. Les voitures sont donc directement vendues au client, et le CEO les livrera en personne. «Nous sommes fiers de la grande diversité de notre clientèle, qui va de pilotes de Formule 1 à des gens qui roulent principalement en Rolls-Royce, en passant par des types ayant travaillé très dur pour s'offrir une voiture comme celle-ci. Dans le cas présent, la rentabilité est très secondaire. Nous serons déjà heureux si nous ne perdons pas d'argent. Pour déterminer le prix à 155.000 euros, hors



modifications permettant de lui en faire lâcher 400 sur simple pression d'un bouton. Le moteur est associé en série à une boîte manuelle 6 rapports, et une boîte auto à commande par palettes au volant est proposée en option.

Bien que s'installer à bord de cette voiture sans portes demande un peu d'efforts, la Dallara Stradale s'avère vite très accessible. Pour une voiture de sport si puissante, elle est presque trop facile à conduire. On le doit principalement à la boîte manuelle, très douce à l'usage et même un peu clinique, ainsi qu'au moteur, si souple qu'il manque un peu de caractère. Dans une barquette à l'allure si radicale, le groupe motopropulseur pourrait vraiment être un peu plus brut, plus rugueux. On n'achète pas une Ford Mustang 4 cylindres pour ses vocalises et ici non plus, la sonorité du moteur ne donne pas vraiment la chair de poule.

Le moteur étant monté en position transversale arrière, la voiture est particulièrement large. Il faut donc s'y habituer, tout comme il faut s'habituer à la position très rapprochées des pédales et au mordant extrême des freins. Avec les pneus relativement étroits et le poids plume de la voiture, on a pu se passer d'assistance de direction. Pourtant, la direction de la Dallara n'a absolument rien de pesant. A grande vitesse, on souhaiterait même qu'elle soit un peu plus lourde, plus consistante, ce qui ne l'empêche pas d'être une merveille de communicati-

on. La finition est excellente – on est plus proche d'Aston que de Lotus – et on se sent parfaitement à l'aise dans les élégants baquets, directement fixés au châssis pour garantir un meilleur feedback. Ici, ce sont le volant et le pédalier que l'on règle selon ses mensurations.



Les performances de la Dallara Stradale sont de l'ordre de la Ferrari, tandis que son confort la rapproche plus de la Porsche Boxster. Hélas, ces qualités ne font pas oublier l'absence de pare-brise, même si les déflecteurs rendent le vent supportable jusqu'à 140 km/h. Le casque n'est donc pas obligatoire, mais il est tout de même recommandé, ne serait-ce que pour éviter d'être éborgné par une projection de caillou. Et puis aussi pour jouer le jeu à fond. Après tout, ceci est une voiture de course pour la route...



Logos 'animaliers'

par Dominique Cruyt

Emblèmes: le reste de l'Arche de Noé (1^{ière} partie)

Notre compatriote Dominique Cruyt écrit pour la revue du Club Mille Miglia de Brescia. Ce club prestigieux nous a permis de publier certains de ces articles. Voici l'un d'entre eux.



Après les logos 'hippophanes' de l'Historicar précédent, nous continuons avec le reste de l'Arche de Noé, qui d'après la Genèse, s'est échoué au pied du Mont Ararat. Par contre, d'après l'iconographie automobile, c'est à la poursuite d'une De Dion-Bouton de 1901, que la meute animale, s'échappant de l'embarcation biblique, semble se lancer. Jamais ces animaux, même ceux qui ont contribué depuis la nuit des temps à la locomotion humaine, ne rattraperont l'automobile.... Si la faune animale avait perdu la bataille de la locomotion, elle n'en perdrait pas pour autant la guerre des symboles : nous passerons en revue tous les félidés.



Cibler le monde automobile n'exclut pas d'aborder le sujet par une image pétrolière, qui fait partie de la mémoire collective: présenter des belles mécaniques avec un tigre est une idée que tout automobiliste associe au plus grand pétrolier du monde. L'idée est-elle vraiment inédite?



En observant l'affiche d'un vrai pionnier, **Daimler-Benz**, on peut en douter, mais l'originalité des publicistes d'**Esso** est d'avoir réussi à 'humaniser' ce prédateur dans les stations-services au point de le faire passer pour un 'gentleman' offrant des fleurs aux belles de cette Fiat 850 spider.

En Italie ou ailleurs, les belles font toujours rêver. C'est ce qu'a parfaitement compris **Suprol** et si cette huile est



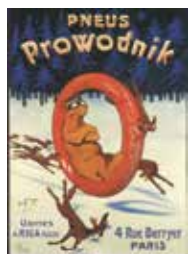
bonne pour les chevaux mécaniques, par quoi cette cavalcade de chevaux est-elle précédée? Par une gazelle?



Pour quelle raison objective bon nombre de pétroliers ont-ils fait appel à la biologie animale pour le marketing de leurs produits?

Que ce soit le tigre d'**Esso**, le chien à 6 pattes d'**Agip**, le mollusque de **Shell** ou le pégase de **Mobil**, l'association des symboles paraît tantôt historique, tantôt symbolique, alors que la véritable raison pourrait simplement être scientifique: le pétrole provient de la lente dégradation bactériologique de substances organiques végétales ou animales ...





Les industriels du pneu, dont une partie de la matière première provient des dérivés hydrocarbures polymérisés (surtout polybutadiène), s'inspirent aussi des animaux comme le cheval (**Continental**), l'ours et le loup (**Gislaved**, **Prowodnik**), l'aigle (**Goodyear**), le pélican (**Englebert**), le scorpion (**Pirelli**) ou le confort de l'éléphant (**Pirelli**, **Metzeler**)... et c'est guidé par la trompe de ce pachyderme que nous pénétrons dans le grand zoo automobile.

■ Elephant

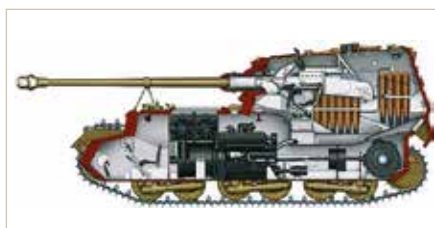
À l'exception des cornacs des Indes ou de l'armée d'**Anibal** (petit artisan espagnol de 50 coupés en fibre de carbone avec mécanique **Seat**), l'éléphant n'évoque pas le moyen de locomotion le plus mobile. Pourtant c'est ce mastodonte qui orne le radiateur d'une des plus prestigieuses voitures de tous les temps, la **Bugatti 'Royale'** type 41 de 1926. Cette mascotte était l'œuvre du jeune frère d'Ettore, Rembrandt Bugatti, sculpteur animalier de grande renommée qui avait cherché ses modèles chez nous dans le zoo d'Anvers et mit malheureusement fin à ses jours en 1917. La 'Royale' faillit connaître un destin tout aussi tragique. Conçue pour véhiculer les têtes couronnées, aucune d'entre elles n'osa l'acquérir par peur du 'Qu'en dira-t-on', ce qui fit dire avec ironie 'que seul le prix était royal'. Une série de 32 coûteux moteurs (12.763cc/250cv) avait été produite, alors qu'à peine six 'Royale' furent achevées. Face aux difficultés financières, Ettore Bugatti eut l'idée salvatrice de réaffecter les mécaniques invendues à des autorails sur pneus, les fameuses 'Michelines', inventées par

Michelin: à raison de 4 moteurs par motrice, le succès était tel qu'il fallut remettre plus de 200 moteurs en production. Cet autorail Bugatti battit en 1937 le record de vitesse sur rail à 197km/h, soit une vitesse de pointe identique à celle d'une **Bugatti 'Royale'**!



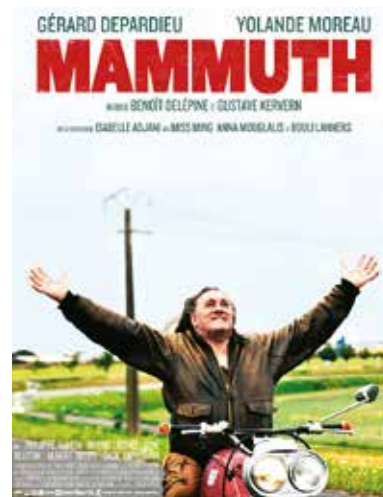
Le symbole du pachyderme fut utilisé tant pour des véhicules lourds, que pour des poids plumes:

- le **Jumbo**, camion produit au Michigan (USA 1918>1924);
- la moto **Mammut-Münch**, qui empruntait ses moteurs à l'automobile: NSU TTS en 1965 et Opel-Cosworth (2l. 260cv) en 2009. Gérard Depardieu en fut client et vedette;
- les F2 monoplaces anglais **Mampe*-Maurer** des années '80 à moteur **BMW** (*marque d'une liqueur-sponsor);
- concurrent du char soviétique **Mamouth**, le tank **Elephant** (photo), conçu par Ferdinand Porsche et fabriqué dans les usines **Daimler-Steyr**



Donner aujourd'hui une valeur aux Bugatti Royale n'est pas crédible, car la plupart reposent bien au chaud dans des musées (Schlumpf, collection VW, Ford...).

Rappelons que rien qu'une mascotte-éléphant fut adjugée à 238.000 Euro et c'était il y a plus de 10 ans.





Entre la 1^{ère} Panhard & Levassor et l'ultime Tigre, ¾ de siècle d'avant-garde automobile.



Puch (Linz, Autriche) rebaptisées 'Nibelungenwerke' par le führer, grand adulateur de Wagner. Ah, si le génial F. Porsche s'était contenté d'imaginer des chars moins performants que l'**Elephant** ou le **Tigre**, il aurait évité de séjourner pendant vingt mois en prison à Dijon à la fin de la guerre, sans même paraître devant un tribunal!

■ Tigre

Quittons ces tigres belliqueux, pour revenir à des congénères plus pacifiques:

- En Allemagne, le camion **Tiger** de Krupp, ancien co-producteur des tanks de Porsche.
- La marque **Le Tigre** (France) proposait en 1920 un cabriolet à trois places frontales avec volant au centre;
- **Tiger** (USA 1914) fut un cycle-car, qui disparut avec la mort de son concepteur.
- En Angleterre, le **Tiger Leyland** était un autobus (1984, photo) et la marque **Tiger** (1992) produisait des répliques d'inspiration **Lotus Seven** avec moteur **VW Golf**.



- En Allemagne, la **Messerschmitt Tiger**, version plus puissante (à quatre roues) de la 'kabinenroller' (1953) à trois roues, remise au goût du jour par sa réplique **Tiger T1** (1995).



- l'Opel **Tigra** (1994), dont le logo au félin bondissant rappelle l'éclair de la marque.



- En Italie, les camions **OM Tigre** et **Tigrotto** (1950) inaugurent la série des noms animaliers de la marque.



- En Malaisie, la **Proton** (propriétaire de Lotus) arbore un logo très semblable à celui des sportives coréennes **Spirra**.
- Enfin en 1965, **Panhard & Levassor**, pionnier de l'automobile, à peine racheté par le groupe **Citroën**, connu son chant du cygne avec l'ultime PL 17 **Tigre**.

■ Léopard

Parmi les autres félins, le léopard occupe une place privilégiée dans le Marketing automobile:

- **Rolls-Royce** se permit d'afficher le royal léopard hérité des armoiries normandes de Guillaume le Conquérant au XI^{ème} siècle, quand, en 1950, la marque (des 'parvenus' à l'époque) mit fin au monopole **Daimler** à Buckingham, et cela à cause du comportement érotique de son patron Sir Bernard Docker, qui s'inscrivit sur la longue liste des maris millionnaires d'une ex-show girl, l'extravagante Lady Norah (photo à gauche), dont les frasques semblaient trop 'shocking' dans l'immédiat après-guerre;
- le 'red triangle' d'**Alvis** d'apparence maçonnique, est mieux connu que les armoiries de la marque, qui faisaient appel à la bienveillance de Dieu 'God is my help', sous l'œil protecteur du lion et des trois léopards et l'on retrouve ce même triplé de léopards sur les **Ford** des 'fifties';

- Léopard est encore le nom
 1. d'une **Nissan** sportive (1980);
 2. d'un roadster suédois produit en Pologne dès 2005;
 3. un tout-terrain luxueux, la **Moon-Léopard**, construite à Dubai sur base Jeep;
 4. des Tanks de l'OTAN.

■ La Panthère

- en Allemagne, bien avant le tank **Panther** de la 2^{ème} guerre mondiale, **Panther** était le nom d'un constructeur du Braunschweig (1902-04);
- en Italie, une micro-voiture diesel **Panther** (1954-57) et la **Pantera De Tomaso**;
- Deux **Panther** anglaises: l'une d'une marque de voitures importées (1906-08) et l'autre d'un fabriquant (1972) de répliques **Jaguar** et **Mercedes SSK**.
- en France, les cycle-cars **Panthère** (1920) et la **Matra Bagheera** (1973) à trois places frontales et moteur central, du nom de la gentille panthère de l'œuvre de Kipling, le 'Livre de la Jungle'. Et dans la jungle italienne, on roulait en **Fiat Giungla**, un tout-terrain concurrent de la **Mehari**...

■ Autre félins

... restons encore dans la jungle avec

- les félins **Jaguar** et ses nombreuses répliques **Top Cat**, **Bouilllot**, **Lynx** et **Aristocat**;
- la **Buick Wildcat** (1954);
- et la **Mercury Bobcat**, un clown de la compacte **Ford Pinto** (1975);
- **Lynx**, nom d'un monoposte australien (1960), d'un blindé léger **Iveco** et de modèles de **Riley**, **Jaguar** et **Mercury**;
- **Cougar Mercury 7L** (1967);
- et **Kougar** (répliques anglaises de **Ferrari** et **Frazer-Nash**);



- la **Guepardo Bizzarini** (2006) en Italie et la voiture de course **Guepardo-Artès** (1966) en Espagne;



- **Cheetah** (guépard en anglais) était
 1. Une voiture de course américaine du début des années 60;
 2. l'écurie de course (1964) de Piers Courage et Charly Graemiger, ancien mécanicien de Carroll Shelby;
 3. un kit-car anglais de style **Lamborghini Miura** avec un petit moteur **Alfasud**;
 4. un prototype 4x4 Lamborghini, qui servit de modèle dix ans plus tard au 4x4 LM004 de la marque;
 5. un prototype **VW Karmann** à moteur central dessiné par Italdesign (1971);



- et trois Puma:

1. un modèle **Ford** (1997);

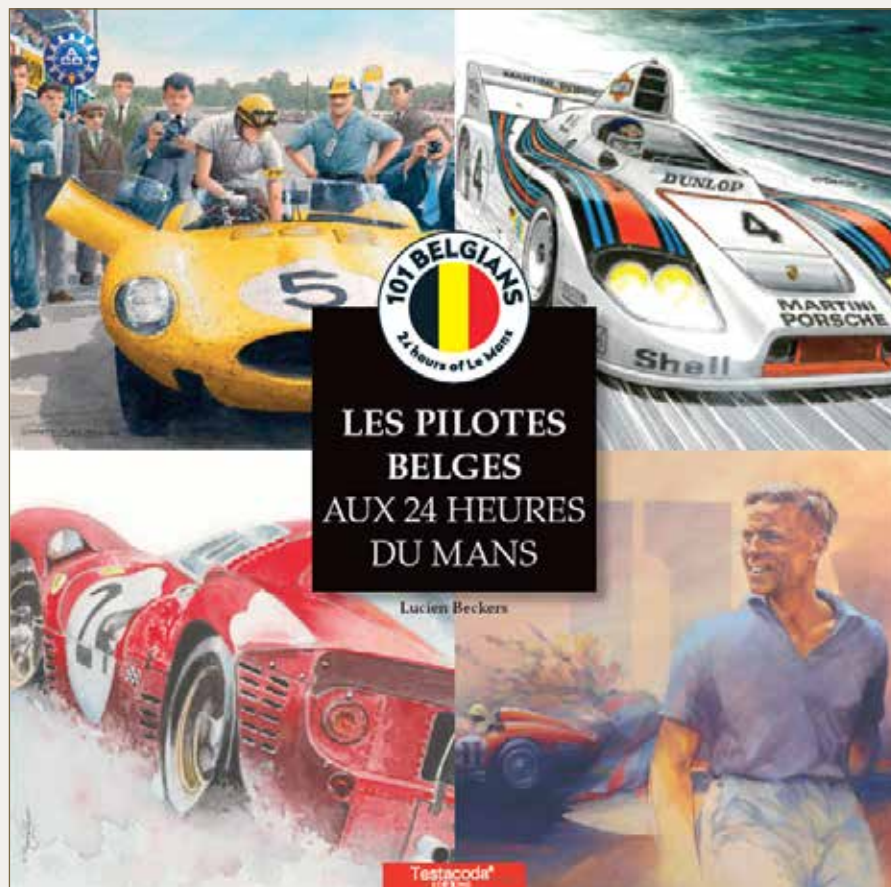


2. des kit-car **Gatto** à moteur **VW** ou **Alfa Romeo** du romain Adriano Gatto (chat en italien);
3. des sportives brésiliennes (1967-97) à moteur **VW** (logo noir/jaune).



suite de cet article dans
la prochaine édition
d'HISTORICAR

101 Belgians – Les Belges aux 24 heures du Mans



Caractéristiques du livre :

- Format fermé : 225 x 225 mm
- 216 pages quadri.
- Couverture cartonnée
- Prix de vente TVAC: 50 euros
- Distribution:

Testacoda Editions

www.testacodaeditions.com

testacoda.editions@gmail.com



Le livre «101 Belgians - Les pilotes belges aux 24 heures du Mans» est écrit par Lucien Beckers, ancien pilote. Il contient des préfaces de Thierry Boutsen et de Pierre Fillon (président ACO). Il donne un aperçu et un bref CV des 101 pilotes belges ayant participé aux «24 Heures» du début en 1923 jusqu'en 2017. Il comporte des œuvres de 6 artistes: Clovis - Pierre Englebert - Benoît Delière - Nicolas Cancelier - Yahn Janou - François Bruère. Mais aussi des anecdotes des fans et des pilotes, ainsi que des tableaux complets de tous les résultats des 101 pilotes belges de 1923 à 2017.

La genèse du livre était plutôt anecdotique. Pascal Witmeur (six fois Le Mans!) débarqua un jour d'avril 2017 dans le bureau de l'auteur, et lui demanda tout de go, combien de pilotes belges avaient participé au moins une fois à l'épreuve depuis sa création?

Beckers était bien incapable de lui répondre... «Nonante-neuf, figure-toi!» déclara-t-il, en «belge» évidemment... Oui mais comment était-il arrivé à ce chiffre?

Au départ, suite à une rencontre avec un autre «Le Mans addict»: Francis Chevalier. Ce dernier, sans peur et sans reproches, a en effet collationné avec minutie, TOUS les résultats de TOUS les pilotes belges au Mans depuis 1923 en reportant les résultats dans des tableaux détaillés.

Ils ont donc compté et recompté ensemble, un nombre incalculable de fois, en examinant tous les pedigrees, en fouillant les archives et en se plongeant dans Internet. Puis, ils ont pris contact avec l'Automobile Club de l'Ouest, organisateur historique de l'épreuve, afin d'avoir le sentiment de leur commission patrimoine. Et ils

se sont rapidement aperçus que les chiffres ne concordaient pas. Ils ont alors affiné leur méthodologie, et il est important de vous la détailler ici.

Les «candidats» doivent au moins:

- Être de nationalité belge (avoir roulé sous licence belge n'est pas suffisant et avoir roulé sous licence belge.
- Leur voiture doit absolument avoir pris un départ (pas de non qualifiée, donc...), mais le pilote peut éventuellement ne pas en avoir pris le volant avant son abandon.

Cependant, certains cas (souvent anciens) sont problématiques, car il est très difficile de retrouver leur trace d'état civil. Pour ceux-là ils ont créé une rubrique spéciale «Et eux?», dans laquelle sont aussi repris quelques «Belges assimilés», comme Mauro Bianchi, Harald Huysman ou Bertrand Gachot.

L'Histoire des Bianchi

Emigrée du nord de l'Italie à l'aube des années 50, la famille Bianchi a connu une destinée hors du commun.

Adoptée très vite dans le microcosme du milieu automobile belge, la fratrie a ensuite été reconnue comme l'une des leurs par toute une nation qui a immédiatement su distinguer leurs qualités humaines de gentillesse, générosité et vaillance.

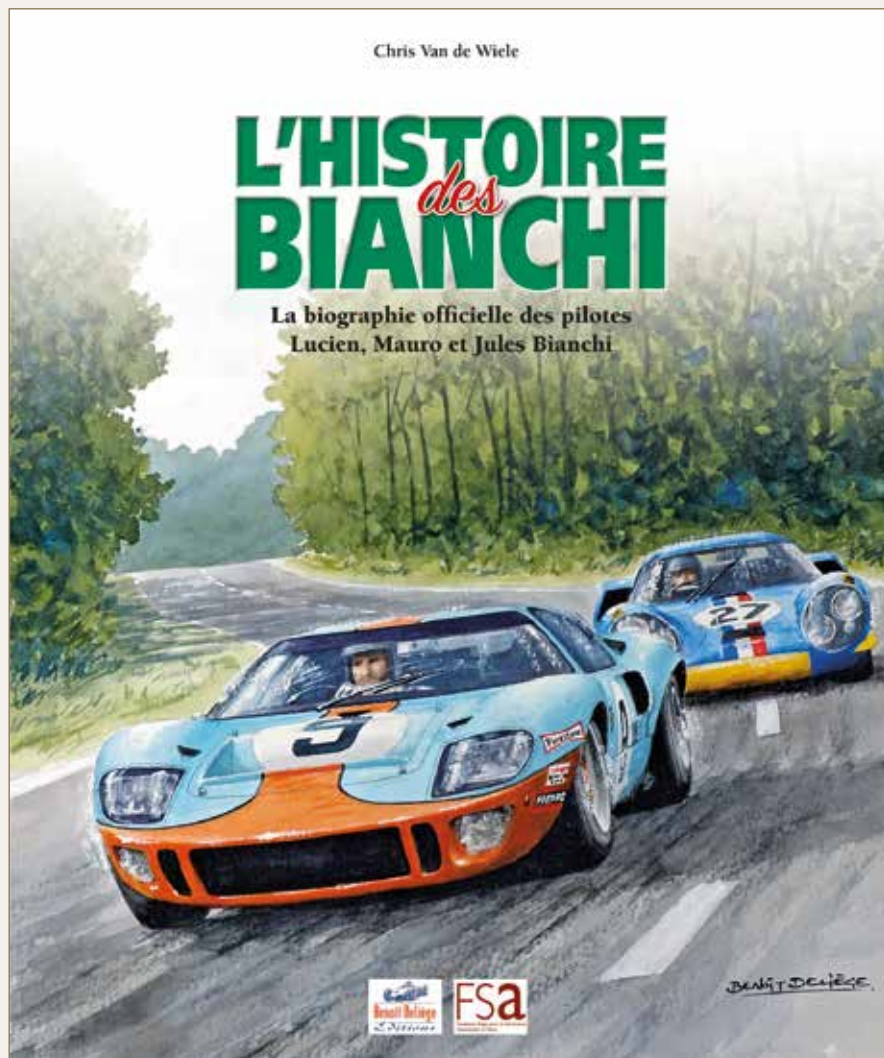
Les exceptionnelles compétences en mécanique de Roberto, le père, puis celles de Lucien et Mauro ont tout d'abord été mises en avant par l'Equipe Nationale Belge. Ensuite, les deux frères ont rapidement intégré de prestigieuses équipes telles que Citroën, Abarth, Alpine-Renault, Ford, Cooper ou Alfa Romeo, ainsi que des teams indépendants réputés comme l'Ecurie Francorchamps et ses redoutables Ferrari.

Hélas, les joies et succès en compétition ne peuvent masquer les souffrances des drames vécus. Les blessures de Mauro, le tragique accident de Lucien et, plus récemment, celui de Jules ont scellé le destin des Bianchi.

Il existe un magnifique coffret, disponible en série limitée à 100 exemplaires, numérotés et personnalisés à votre nom. Son prix de vente est de 280 euros.

Ce coffret contient:

- Le livre 'L'HISTOIRE DES BIANCHI' avec jaquette, numéroté et signé par Mauro Bianchi, Chris Van de Wiele et Benoît Deliège.
- Un livre 'compagnon' de 48 pages numéroté de 001 à 100 intitulé 'L'album souvenir' et illustré par des photos inédites avec légendes, signé par Mauro Bianchi, Chris Van de Wiele et Benoît Deliège.
- Le boîtier numéroté et personnalisé à votre nom.



Le livre «standard» quand à lui, est offert aux prix de 60,00 euros (sans frais de livraison).

Caractéristiques:

- Auteur: Chris Van de Wiele
- Format: 24x29cm
- 320 pages
- Couverture cartonnée rigide
- 500 photos et documents
- Textes français
- ISBN: 978-2-9601019-5-9
- Publié par Deliège Editions en collaboration avec la FSA

Commandez votre exemplaire de ce livre magnifique via le site www.historicar.be.



Vécu...

■ Radar

En avril dernier, le musée Autoworld de Bruxelles a présenté une exposition en l'honneur des 70 ans de la 2CV. Différents modèles construits en Belgique étaient exposés, Citroën ayant assemblé des voitures à Forest jusqu'en 1973. La 2CV que nous avons trouvée la plus remarquable était la Radar.

C'est Robert Radar (c'est bien son nom!), agent Citroën à Liège, qui avait lui-même dessiné et réalisé en 1956 un roadster sport sur un châssis de 2CV. Cette voiture, dont la carrosserie aux lignes gracieuses est exécutée en polyester, est dotée d'une suspension renforcée par un stabilisateur et d'une mécanique légèrement gonflée (2 carburateurs). Grâce à cela et à sa carrosserie bien profilée, la 2CV Radar pouvait atteindre 120 km/h en pointe.

Présentée à Citroën Belgique en 1957, elle a été reproduite en très peu d'exemplaires et à notre connaissance, il n'en reste aujourd'hui que 4 en état de rouler.

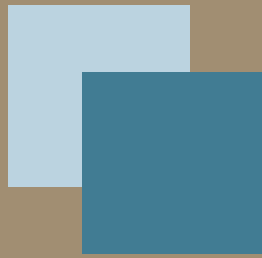


■ Zolder Historic Grand Prix

Pour la seconde fois, un Concours d'Elégance a été organisé dans le cadre du Zolder Historic Grand Prix. La météo était du côté des organisateurs de l'évènement, qui avaient défini un lieu agréable pourvu de son propre catering. Les participants – soit 45 voitures – étaient répartis en huit catégories, dont deux étaient dédiées aux anciennes Porsche. Les autres catégories étaient les berlines, les Youngtimers, les voitures de sport ouvertes, les voitures de sport fermées, les «American Muscle» et, circuit de Zolder oblige, une catégorie course. C'est de cette dernière qu'est venue la «Best of Show», une superbe BMW M1 Procar de 1976, jadis pilotée à Zolder par Hans Stuck, et aujourd'hui propriété de Adriaan Demaeght que nous félicitons chaleureusement ici! (photos: David Noels).



visitez notre webshop:



www.historicar.be

rubrique: NOS LIVRES

L'Histoire des Bianchi

- Auteur: Chris Van de Wiele
- Format: 24x29 cm
- 320 pages
- Couverture cartonnée rigide
- 500 photos et documents
- Textes français
- ISBN: 978-2-9601019-5-9
- Publié par Deliège Editions en collaboration avec la FSA

Commandez votre exemplaire de ce livre magnifique via le site www.historicar.be



Chaque patrimoine a sa propre histoire.

Comme chaque famille et chaque entreprise,
chaque patrimoine a sa propre histoire.
Une histoire que nous aimons écouter.
Nous sommes à votre disposition dans
nos 20 agences KBC Private Banking.
Racontez-nous comment
vous voyez l'avenir.

Best
Private Banking
BELGIUM - EUROMONEY

2018

2015 • 2014 • 2013



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be