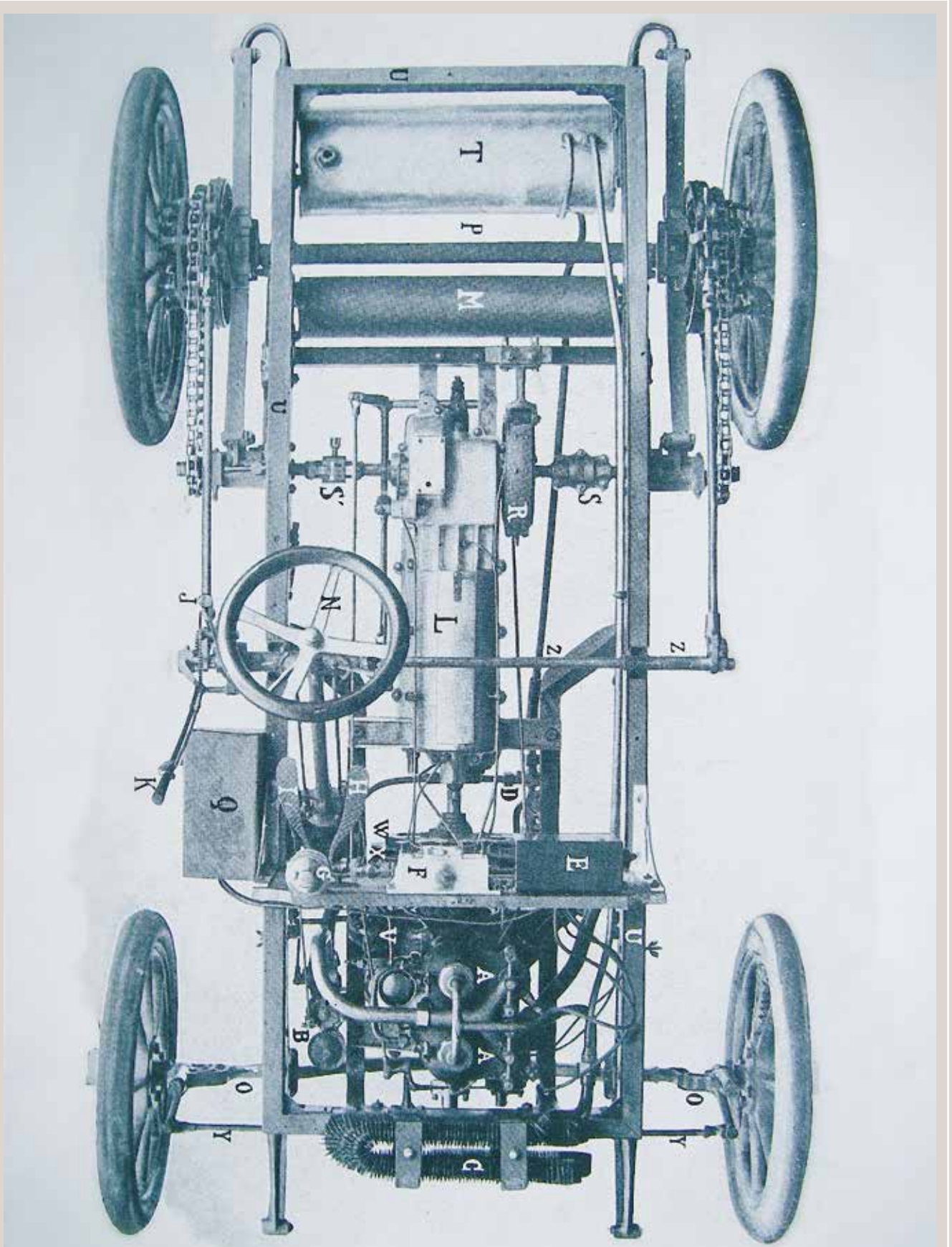


Fsa HISTORICAR

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



Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



**1950 PORSCHE 356 PRE-A
'SPLIT WINDOW' 4-DIGIT COUPÉ**
Coachwork by Reutter
€800.000 - 1.100.000



One of only 15 built
1926 BENTLEY 3-LITRE DROPHEAD COUPÉ
Coachwork by Freestone & Webb
€400.000 - 500.000



1928 BENTLEY 6½-LITRE SALOON
€1.200.000 - 1.400.000



Important Collection of Cars and Automobilia

Paris, France | 7 February 2019

FINAL CALL FOR ENTRIES

ENQUIRIES

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

Ex-Luigi Scarfiotti, Scuderia Ferrari

**1930 ALFA ROMEO 6C 1750 4TH SERIES
SUPERCHARGED GRAND SPORT SPIDER**
Coachwork by Zagato
Estimate: €1.200.000 - 1.600.000

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

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
Nick Jonckheere - Bart Lenaerts
Lies De Mol – Laurent Zilli
Marcel Pirotte – Eric Janssen

Lay-out:

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

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

LEZ



Un de mes amis bruxellois met en vente la Volvo qu'il avait achetée neuve en 1995. Motif: à partir du 1er janvier, il ne pourra plus la conduire dans sa ville. La voiture est pourtant bien entretenue, ne parcourt que peu de kilomètres et pourrait encore rendre des années de bons et loyaux services. Mais non. Et il est un peu pervers de constater que les voitures de plus de 30 ans immatriculées en plaques O soient encore autorisées à circuler – ce dont nous nous réjouissons – à la condition évidente qu'elles répondent aux règlements "d'oldtimer" et qu'elles soient parcimonieusement utilisées. Ce qui n'est hélas que trop rarement le cas. Le fait que les voitures âgées de 25 à 30 ans doivent passer un contrôle technique chaque année, et ensuite tous les deux ans (y compris à Bruxelles, cela vient d'être confirmé) pourrait avoir une influence sur cette tendance. Mais cela ne résout pas le problème de mon ami, et de tant d'autres.

D'un point de vue environnemental, cela ne résout rien non plus. Fabriquer et détruire des voitures, ça consomme aussi de l'énergie... Je sais, j'enfonce là une porte ouverte, mais on y pense trop peu. Pourquoi ces gens-là ne sont-ils pas autorisés à conduire leur voiture jusqu'à ce qu'il soit vraiment temps de la remplacer? En Allemagne, ils l'ont bien compris, eux qui sont déjà bien plus avancés que nous dans le domaine des zones basses émissions, et les appliquent principalement à la circulation de transit. A Stuttgart par exemple, les habitants ont le droit de demander une autorisation d'utiliser leur vieille voiture (vieille mais pas en ruine) dans leur ville. Ca ne doit donc pas être si difficile.

Aujourd'hui, le diesel est un paria, victime de sa réputation passée. Un diesel moderne, équipé d'une SCR et d'un filtre à particule, ne pollue pas plus qu'un moteur essence moderne et reste 20 à 30% plus économique. Mais le politique nous pousse vers l'électricité. Ca, ça ne pollue pas! Du moins dans un avenir idéal, peut-être. Car aujourd'hui, plus de 50% de l'électricité est produite à partir de carburant fossile. Mais qui a le courage de calculer le vrai taux de pollution au kilomètre d'une voiture électrique? Et encore, on ne parle pas des substances rares nécessaires à la fabrication des batteries, ni de l'empreinte écologique de cette fabrication puis du recyclage. La part de marché de l'électrique est encore anecdotique mais déjà, les constructeurs se demandent comment ils feront face au besoin croissant en batteries. En l'état actuel de la technologie, c'est juste impossible. Et comment faire sans énergie nucléaire? Pour le moment, la Belgique se débat avec les cauchemars techniques – que nous espérons temporaires – qui conduisent à une sorte de sortie forcée du nucléaire. Le plan de secours est prêt. Mais si on n'y arrive pas? Alors peut-être ressortira-t-on des placards quelques générateurs de dépannage, comme des moteurs à réaction vieux de 40 ans, par exemple. Mais rassurez-vous, on ne les installera pas dans des LEZ...

Leo Van Hoorick

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '19

10 / 11 / 12 / 13 JANVIER 2019

MECC MAASTRICHT

COMMANDEZ EN LIGNE AVEC RÉDUCTION!

> INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL



THÈME

LA GRANDEZZA DELLA LANCIA

SPONSORS



interclassicsmaastricht.nl



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

CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -

Sommaire

3
6 – 14
16 – 19
20 – 24
25 – 29
30 – 34
35
36 – 38

Annonces

Edito

Entreprises marquantes - Beherman (1^e partie)

Héritage belge: Déschamps

Classiques du futur: Touring Sciadipersia

Modèles made in Belgium

Logos Animaliers: Le reste de l'Arche de Noë (2^e partie)

www.historicar.be

Vécu...

2 Bonhams
4 Interclassics
15 Mercedes
29 Via Flavia
39 Livres FSA
40 CBC

Agenda

- Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 10-13/01/2019
- Rétromobile Paris, 6-10/02/2019
- Antwerp Classic Salon, 1-3/03/2019
- Techno Classica Essen, 10-14/04/2019
- Spa Classic, 17-19/05/2019
- Rétromoteur Ciney, 8-10/06/2019

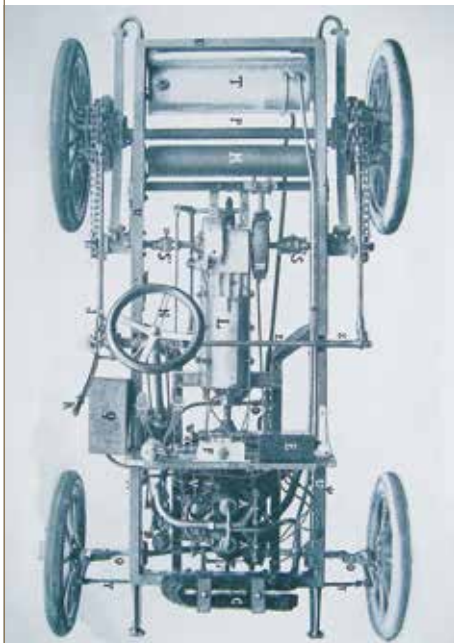
Autoworld

- Jusqu'au 27 janvier: Porsche 70
- Février: Buggy belges
- 10 février: VW Love Bugs Parade
- Mars-Avril: Mini 60 Years
- Mai-Juin: Bentley 100 ans
- 20 juin: Bicycle Legends
- Juin- Aout: Centenaire Citroën

Pour tout renseignement: www.autoworld.be

Couverture

Chassis d'un bicilindre Déchamps 1902 vu d'en haut. Parmi les toutes premières marques belges, certaines ont accompli énormément de choses en peu de temps, avant de disparaître tout aussi vite. La marque bruxelloise Déchamps en est un exemple typique. Voir p. 16.



Joseph Beherman, entrepreneur-né et figure importante de l'automobile dans notre pays pendant près d'un demi-siècle.

1929-2019: il y aura bientôt quatre-vingt dix ans que la famille Beherman joue un rôle de tout premier plan dans l'assemblage, l'importation, la distribution en Belgique mais également au Grand-duché de Luxembourg de marques automobiles à la fois prestigieuses et luxueuses (Chrysler, Borgward, Rover, Facel Vega, Jensen, Rolls Royce et Bentley) sans oublier Maserati et MG, synonymes de sportivité. Il y eut aussi celles en provenance des pays de l'Est (Skoda, Volga, Moskvitch) voulant s'implanter en Europe de l'Ouest mais également de nouvelles marques comme le fabricant japonais Mazda ainsi que Saab. Et comment ne pas y ajouter l'assemblage des Peugeot à Malines ou dans cette nouvelle usine de Seneffe alors que tout dernièrement Jacques Beherman s'est lancé dans une toute nouvelle aventure automobile, l'importation ainsi que la distribution de Mitsubishi.

Par Marcel Pirotte



Figures marquantes

Beherman, une grande saga automobile

Tout cela, on le doit à Joseph Beherman (1910-1991), un visionnaire, un self made man. Que de chemin parcouru pour ce «génie du commerce» né en 1910 à plus de deux mille kilomètres de la Belgique à Resin en Bessarabie, aujourd'hui partagée entre la Moldavie et l'Ukraine. En 1929, un peu inquiète du futur de ce pays, la famille Beherman va émigrer vers la Belgique dans la grande banlieue anversoise. Joseph n'a que 19 ans. Mais bien vite, son sens de l'observation et du commerce vont prendre le dessus. Comme de nombreux constructeurs automobiles américains et européens ont installé des usines d'assemblage sur notre territoire

de manière à contourner les droits élevés d'importations sur les produits finis, il constate que les Belges via la présence de trois usines d'assemblage automobile implantées dans la grande banlieue anversoise, sont assez friands de ces voitures qui viennent de l'autre côté de l'Atlantique. Ford assemble dès 1922 des modèles T, suivi trois ans plus tard par la General Motors qui ouvre sa première usine d'outre-mer consacrée à la fabrication de Chevrolet. En 1926, c'est au tour du groupe Chrysler d'implanter une usine d'assemblage dans la Métropole, incluant le siège de la Société anonyme Chrysler responsable de l'activité commerciale

CHRYSLER



NEWYORKER - 8 cylindres met lire power motor in « V » met hydraulische stuurinrichting.
WINDSOR DE LUXE - 6 cylindres met fluid drive.

PLYMOUTH



6 cylindres 15 HP., vanaf Frs. 135.400
6 cylindres 18 HP.
6 cylindres 18 HP. met Overdrive of Hy-Drive

Lastwagens FARGO
ALLE TONNEMATEN

Voor alle inlichtingen zich wenden tot de Officiële Verdelers:
Etablissements BEHERMAN-DEMOEN n.v.
HARINGRODESTRAAT 104, Antwerpen
Tel. : 39.39.80



du groupe Chrysler en Belgique mais également au Luxembourg, distribuant les marques Chrysler, DeSoto, Dodge, Plymouth mais également les utilitaires Fargo. Notre homme flairant la bonne affaire devient au milieu des années trente le plus jeune concessionnaire au monde des automobiles de ce groupe américain.

Dès la fin de la seconde guerre mondiale, Joseph Beherman qui entretemps a épousé Simone Demoen d'où vont naître trois garçons, Jacques, Christian et Thierry, ne perd pas son temps.

■ Américains

Il fonde en 1946 la sa Beherman-Demoen reconditionnant tout le matériel roulant laissé sur place par les alliés afin de les revendre à des agriculteurs ainsi qu'à des transporteurs. De quoi relancer l'économie via un business plutôt juteux. La distribution des modèles du groupe Chrysler reprend aussi de plus belle, c'est l'âge d'or de la voiture américaine en Belgique. Et d'établir un premier garage avec show room intégré dans la Prinsestraat à Anvers, ensuite à Bruxelles, rue de Hennin. En 1956, la crise de Suez et surtout ses conséquences sur le prix de l'essence, freinent un peu l'attrait des gros six cylindres et V8 US assez gloutons en carburant. L'usine d'assemblage de Chrysler Anvers est touchée de plein fouet, elle ferme en 1959. En 1956, plus de 1700 voitures du Groupe Chrysler sont vendues sur notre marché.

Certaines compagnies de taxis dont celle de Gand optent toujours pour la berline Plymouth Savoy 6 places mais remplacent le six cylindres essence par un Perkins diesel d'origine anglaise de 63 ch. Assez poussif, un « mariage de raison » que l'on doit à Joseph Beherman. Ca sent la fin de la démesure et de la splendeur des voitures US qui ne font plus recette.

■ L'aventure avec Carl Borgward

Joseph Beherman est un visionnaire, il a compris durant les années cinquante, qu'il fallait relancer la machine tout se tournant vers d'autres marques automobiles, devenant dès lors un importateur et concessionnaire multimarques avant l'heure. Et de s'intéresser à un autre groupe automobile, Borgward. A la fin des années 50, il occupe en Allemagne la troisième marche du podium, juste derrière Mercedes et Opel.

◀ Soutenu par la publicité (à l'époque, on parlait de « réclames »), Beherman-Demoen multiplie les ventes avec ses Chrysler et Plymouth alors qu'Europe et Etats-Unis entament trois décennies dorées.

▲ Dans l'immédiat après-guerre, Joseph Beherman accueille dans son tout premier garage anversois un gros bonnet de Chrysler US: C.B. Thomas (l'homme au chapeau).

Plymouth Savoy, taxis à Gand... avec moteur Perkins diesel





▲ Maître en communication, Joseph Beherman multiplie les événements, comme cette première d'un film hollywoodien à Anvers, avec starlette et chauffeur déguisé trônant dans une Plymouth XXL!

▼ Chrysler, rue de Hennin à Ixelles avec une Plymouth, fin des années cinquante.



La Princesse Paola, Présidente d'Honneur pour la Belgique d'une association caritative pour l'enfance abandonnée: l'AMADE que Joseph Beherman (à gauche) soutient activement.



L'aventure Carl Borgward débute en 1924 à Brême avec la marque Goliath fabriquant de petits utilitaires à trois roues, les fameux «Blitzkarren». Cinq ans plus tard, il rachète les usines Hansa et Hansa-Lloyd, lance les voitures légères Goliath, n'oublie pas le luxe avec les Hansa 1700, la Privat six cylindres ainsi que la Borgward 2000 de la fin des années trente. Des camions légers font aussi partie du catalogue. Durant la seconde guerre mondiale, les usines fabriquent du matériel militaire, cela va de soi. A la fin des hostilités, les usines ont été sérieusement bombardées, Carl Borgward, considéré comme criminel de guerre est emprisonné durant deux ans. En juin 1948, Carl Borgward est libéré et peut enfin «récupérer» son entreprise.

Notre homme se remet au travail, sort en 1949, la Hansa 1500. Une petite révolution: carrosserie en forme de ponton, châssis à poutre centrale et roues indépendantes, moteur 1500 essence, un diesel 1800 sort en 1953. En 1954, la surprise est de taille avec la très jolie Isabella, une superbe berline deux portes à carrosserie autoportante, quatre roues indépendantes, confortable et entraînée par un bloc essence 1500 cm³ de 60 ou 75 ch à bord de la version TS. Des versions combi, coupé 2 portes de toute beauté mais également un splendide cabriolet vont compléter ce panel et assurer le succès de cette Isabella fabriquée à plus de 200.000 exemplaires.

En plus de la Goliath deux temps, Borgward investit avec Lloyd le créneau des «petites voitures» en 1959 avec la gracieuse Arabella, une «Isabella en réduction», quatre cylindres opposés de 900 cm³, 38 et même 45 ch, quatre roues indépendantes, quatre vitesses.

La même année, la «Grande» Borgward fait son apparition au salon de Francfort, un sérieux concurrent sur le marché des berlines luxueuses. Cette quatre portes bien équipée, 5/6 places de 4,72 m de long fait confiance à un six cylindres en ligne 2,3 l de 100 ch., 160 km/h en pointe dans un confort absolu. Par la suite, cette P100 sera également livrable avec une boîte automatique ainsi qu'une suspension pneumatique.

En plus d'une gamme qui s'est fameusement étoffée et le lancement couteux de nouveaux modèles comme la grande Borgward P 100 ou la mignonne Lloyd Arabella sur laquelle le constructeur perdrait jusqu'à 800 Marks par modèle, il y a de quoi se faire du mouron. Le patron ira frapper une nouvelle fois à la porte du Sénat de Brême afin que ce dernier lui serve de garantie afin de solliciter un nouveau prêt de 10 millions de Marks, alors que le chiffre d'affaires de l'entreprise atteint 630 millions. En 1961, cela ne va pas se passer comme prévu, pas un seul Mark. Ce parlement conseillé par un certain Johannes Semler exerçant aussi la présidence du conseil de surveillance de ...BMW va s'opposer fermement, les autres constructeurs automobiles allemands jubilent. Quelques mois plus tard, à la grande surprise générale, la faillite est prononcée, prématurément diront certains spécialistes. D'ailleurs, cette faillite sera révoquée plus tard, mais c'est trop tard, Carl Borgward aigri et meurtri décède en 1963.

En Belgique, Au début des années cinquante, les marques Borgward, Goliath et Lloyd sont importées par les Etablissements Goodwill avec des capitaux anglais, le siège social étant implanté à Haren, Boulevard de la Woluwe jouxtant une mini usine d'assemblage de modèles Borgward Isabella et Goliath. A la fin de l'année 1955, Joseph Beherman réussit à convaincre Carl Borgward de lui céder l'importation mais également d'assembler la belle Isabella à Mortsels, près d'Anvers. Une nouvelle société est créée, la C.I.V.A., Construction et Importation de Véhicules Automobiles, seuls les initiés savent que derrière cette appellation, c'est bien évidemment Joseph Beherman qui est aux manettes. De 1956 jusqu'au début des années soixante, cette société va réussir à vendre chez nous près de 8.000 Borgward, 2.500 Lloyd ainsi que 1.150 Goliath, un beau succès.

■ L'assemblage de Peugeot à Malines

A la fin de la seconde guerre mondiale, les usines Peugeot de Sochaux ne sont plus que l'ombre d'elles-mêmes. Le fameux plan Marshall va sauver l'Europe, la banque Morgan fait également un prêt



aux usines Peugeot afin de préparer l'arrivée de la 203 en 1948. Mais pour faire rentrer des devises, il faut exporter à grande échelle mais également créer des usines de montage en Afrique du sud, en Australie, en Irlande ainsi qu'en Belgique avec la société Raghenno de Malines, spécialisée jusqu'alors dans la production de matériel ferroviaire. Dès 1954 s'ouvre un nouveau chapit-

Rover, Borgward et Arabella cohabitent dans l'atelier toujours très fréquenté de la rue de Hennin à Bruxelles.

Expo d'une Borgward Isabella Coupé avant le salon de 1960, Place de Brouckère à Bruxelles.



re, celui de l'assemblage automobile suivant la formule CKD (Completely Knocked Down), Joseph Beherman sera l'un des principaux actionnaires avant d'en prendre définitivement le contrôle.

A l'aube des années 70, l'assemblage des Peugeot (ici le modèle 504) se poursuit dans les usines Raghenno, initialement dédiées à la construction ferroviaire.



L'Octavia en vedette sur le stand Skoda au Salon de Bruxelles début 60. Pour un tout petit prix (69.900 FB), une berline moyenne bien équipée.

Après la 203, ce sera au tour de la 403, la 404, la 504 mais aussi de la 204, la fermeture de l'usine intervient en 1976, entraînant avec elle la perte de 635 emplois. Elle aura permis tout au long de ces années d'assembler près de 700.000 Peugeot.

■ Facel Vega et Maserati, grand luxe et sport

Avec deux groupes d'envergure, Chrysler et Borgward, Joseph Beherman acquiert durant les années cinquante une certaine notoriété, observant également que des Belges plutôt fortunés se tournent vers des voitures assez exceptionnelles. Comme la marque française de prestige et de sport, Facel. Jean Daninos, en prend la direction dès son retour des USA en 1945. Avec plein d'idées automobiles en tête, comme la réalisation de carrosseries spéciales pour le compte de grandes marques

Le journaliste et pilote hors-pair Paul Frère est ici en culottes courtes – bien que déjà âgé de 36 ans – à côté de S.G. Keevil, Managing Director de Chrysler Anvers S.A., juste après sa victoire dans une course de voitures de tourisme à Francorchamps, en juin 1953.



comme Simca, Panhard puis Delahaye mais surtout la création de sa propre marque, Facel Vega. C'est son frère, journaliste et écrivain, Pierre Daninos qui lui suggéra d'ajouter le nom de Vega, l'une des étoiles les plus brillantes de la constellation de Lyre, symbole de puissance et de prestige.

Après la réalisation de dix-sept Bentley Cresta en collaboration avec Pininfarina qui préfigurent le modèle Bentley Continental, notre homme met en chantier dès 1952 le prototype d'un coupé de prestige. Il se tourne vers Chrysler pour obtenir un V8 de 4,5 l de 180 ch. capable d'aller tutoyer la barre des 200 km/h en pointe. C'est la grande vedette du salon de Paris de 1954, cette voiture séduit d'emblée Joseph Beherman qui en devient l'importateur exclusif pour la Belgique. D'autres modèles suivent, c'est un succès sur toute la ligne, surtout avec le modèle HK 500 et son V8 poussé à 360 ch. De quoi atteindre 237 km/h en pointe sur une autoroute réservée à cet effet, une performance réalisée par Paul Frère, journaliste automobile et pilote de notoriété mondiale. Jean Daninos comprend qu'il lui faut pourtant compléter sa gamme par un modèle plus abordable, plus européen, ce sera la Facellia du début des années soixante livrable en coupé et cabriolet, avec un 4 cylindres de conception maison mais d'une qualité médiocre. Les problèmes financiers s'accumulent, le ministre français de l'industrie s'en mêle, la prolongation du contrat de bail d'un an de la société ne va rien y changer, octobre 1964, tout s'arrête. En dix ans, Beherman ne vendra que 75 de ces modèles qui aujourd'hui s'arrachent à prix d'or.

Au milieu des années cinquante, Maserati, la firme italienne de Modène, est importée en Belgique par les Grands Garages d'Ixelles, mais ce n'est pas vraiment un succès. Une voiture vendue en 1955, une autre en 1957. Beherman reprend courageusement l'importation en 1959 avec le superbe coupé 3500 GT suivi du très beau spider Vignale mais devant le manque de fiabilité de ces machines qui réclament beaucoup d'entretien, les ventes Maserati se limitent à quelques exemplaires par an, l'importateur jette l'éponge en 1963.

C'EST AU SALON que vous pourrez vraiment apprécier, par comparaison, la plus sensationnelle voiture dans sa gamme de prix.

SKODA

la plus sensationnelle voiture dans sa gamme de prix.

62.900 FRS équipement-chauffage et dégivrage compris.

Garantie totale : 1 an/20.000 km. Pièces et main-d'œuvre.

Bloc de pièces de rechange complet et disponible.

SOBETEC s. a.
 Industriepark 121/121/121, 1000 Brussels, Belgium. Tel. 41.30.24 - 42.24.40
 Salle d'exposition 1.25, Place Nèpe, Tel. 11.21.16



Pub Skoda par Sobetec, 1960.

■ Ces voitures qui viennent de pays de l'Est

Dans les années trente, on connaissait déjà en Europe les voitures populaires tchèques Skoda, caractérisées par les modèles 420, Popular, Rapid et Superb. Après la seconde guerre mondiale alors que ce pays est situé dans la zone contrôlée par les Soviétiques, le public belge va lentement mais sûrement redécouvrir des modèles qui sont nettement supérieurs en qualité à toutes ces voitures venues des pays de l'Est. En 1948, l'importation ainsi que la vente des Skoda en Belgique est assurée par la firme Helaers qui d'emblée engage aux 24 Heures de Francorchamps non pas une mais bien trois Skoda 1101 strictement de série mais dotées d'un réservoir d'une capacité portée à 55 litres. Durant 24 heures, ces trois Skoda vont tourner comme des horloges, remportant même les trois premières places de la catégorie tourisme de moins de 1100 cm³, la plus rapide pilotée par les frères Delhaes ayant accompli 1969 km à une moyenne de 82 km/h pour une consommation de 8 l/100 km. Ensuite, la 1102 à peine modifiée prend la relève, la 1200 quatre portes de 36 ch. nettement plus moderne apparaît au salon de Genève en 1952 suivie de la 440 avec châssis poutre et son bloc de 1089 cm³. En 1956 et après avoir distribué plus de 8.500 modèles, l'importation change de mains, c'est désormais la S.A. Sobetec contrôlée par Joseph Beherman située au 305 de la Chaussée d'Alsemberg à Bruxelles qui entre en piste. Jusqu'en

Volga
de nieuwe Europese **TOP KLASSE** wagen

met Perkins Diesel motor



6 buitengewoon comfortabele plaatsen vier deurs, met slaapzetels stevig in alle opzichten verbruik : gasol 6,5 liters per 100 kilometer voordelige inkooprijke en onderhoudskosten in België gemonteerd vervaangstukken steeds voorradig Benzinemotor op aanvraag

N.V. SOBIMPEX
Osaalkoninklijkheidstraat, 33
Brussel 8
Tel. : 22.66.16 - 22.05.17

BON : voor een gratis goedkeurende documentatie, te sturen naar SOBIMPEX.

NAAM : _____
 ADRES : _____
 WOONPLAATS : _____

115.000 F
ALLE bijbehorende inbegrepen

Volledige waarborg, vervangstukken en werken.
 Diesel : 12 maanden zonder kilometerbeperking
 Benzine : 12 maanden of 20.000 kilometer

▲ Dépliant pour la Volga Berlina, milieu des années '60.

▼ Moskvitch 407 devant l'Atomium en 1960. Ces voitures étaient dans ces années là assemblés à Mortsel.



Garage Beherman, agence Rover, rue de Hennin, Ixelles, milieu des années '60.

■ Les russes débarquent

Moskvitch, Volga, deux marques russes qui assez honteusement ont copié des modèles allemands et américains. Opel Olympia chez Moskvitch, Ford Vedette Franco-américaine pour Volga, rien de bien original, des modèles obsolètes entraînés par des moteurs poussifs. Une nouvelle grande berlina Volga est pré-



De aantrekkelijkste wagen uit zijn categorie...

SCALDIA



Catalogue Scaldia, marque importé par Sobimpex avant que les Russes ne reprennent la distribution en 1971.

ésentée en 1958 à l'expo de Bruxelles. Il faut attendre le début des années soixante pour que Beherman importe ces deux marques via la société Sobimpex, les transformant cependant dans son usine de Mortsel avec un moteur diesel Perkins 1600 cm³ tout aussi peu performant mais économique à l'usage, 3 l/100 km en moins que la version essence. La Volga fabriquée à Gorki, très prisée par les cadres du parti communiste et des taximen va succéder en 1956 aux célèbres GAZ et Pobieda. Une grande voiture de 4,83 m plutôt élégante, inspirée par la Ford Customline de 1952, bien équipée mais son bloc essence quatre cylindres de 2,5 l ne livre que 80 ch., en Belgique Beherman propose un diesel Perkins de 48 ch. qui avance encore moins vite! En 1963, ce bloc «poussif» est enfin remplacé par un autre diesel anglais fabriqué par Rover, un 2,3 l de 65 ch. autorisant une vitesse de pointe de ...125 km/h. En

L'usine de Seneffe dans sa forme finale, après la reprise par BLMC. Elle connut son âge d'or en 1978 avec 3.300 collaborateurs et une production de 2.000 voitures par semaine. Dix ans plus tard, c'était fini.



1969, la nouvelle Volga M24 un rien plus compacte, berline et break est présentée au salon de Bruxelles, le moteur gagne en puissance, permettant une vitesse de pointe de 140 km/h avec enfin une boîte mécanique à quatre rapports. Elle «cartonne» surtout avec le diesel Rover mais le freinage n'est pas toujours pas à la hauteur. En 1971, un nouvel importateur est désigné avec des capitaux russes, son nom Scaldia-Volga Belgium, une certaine Lada Jigouli, cousine de la Fiat 124 pointe le bout de son nez.

■ Une très longue saga à l'anglaise

Rover, ce fabricant de vélos et de motos ayant vu le jour en 1877, passe à la voiture au début du siècle dernier. Elle s'assure d'une réputation de grand luxe. En 1949 la berline P4 à moteur six cylindres voit le jour, elle fut produite jusqu'en 1964 à plus de 130.000 exemplaires. C'est aussi dans les années cinquante que Rover jette un fameux pavé dans la marre avec sa première voiture à turbine, la fameuse Jet1 qui en 1952 établit un record à Jabbeke sur un bout d'autoroute, atteignant 150 mph en pointe, soit près de 240 km/h. De quoi impressionner les foules mais également Joseph Beherman qui en 1957 démarre l'importation avec les modèles P4 suivis bientôt par cette luxueuse P5 introduite en 1958 avec carrosserie autoportante ainsi qu'un six cylindres de trois litres, la berline préférée de la Reine Elisabeth II d'Angleterre. En 1963, Rover lance sur le marché une «exécutif car» en avance sur son époque. Avec une carrosserie toute en finesse, cette P6 se voit entraînée par un quatre cylindres très moderne 2 l avec arbre à cames en tête livrant 90 ch. tout en bénéficiant de liaisons au sol très sophistiquées avec un pont arrière du type De Dion.

Entretiens le portefeuille s'est élargi avec Morris. C'était l'époque de la Minor et de sa bouille sympa, de l'Oxford, berline statutaire et de sa version dessinée par Pininfarina en 1959 avec un 1500 cm³ de 56 ch., de l'Isis avec un six cylindres de 2,6 l et 90 ch. 1959, c'est également l'année de la Mini qui va révolutionner le monde de la petite voiture avec ses 850 cm³ de 37 ch. Un break Countryman va

suivre mais également des versions sportives développées par le sorcier John Cooper, ridiculisant des versions nettement plus puissantes sur circuit ou dans les rallyes comme celui de Monte Carlo. Cette Mini jette aussi les bases d'une Morris plus grande et surtout plus spacieuse, la berline 1100 livrant 50 ch., caractérisée par une suspension à première vue assez révolutionnaire, Hydrolastic mais qui n'a pas tenu ses promesses.

MG, marque sportive du groupe BMC, lance en 1955 un roadster de toute beauté, aux lignes effilées, très pures, la MGA. Elle rompt délibérément avec le style un peu suranné des anciennes versions de la série T, dépassées techniquement. Avec son moteur 1500 de 68 ch. cette MGA est proposée comme roadster ou coupé. Trois ans plus tard, le modèle Twin Cam hérite d'un bloc 1600 cm³ à double arbre à cames en tête de 109 ch. et freins à disques. Dans la décennie suivante, arrivée d'une berline MG 1100, cousine de la Morris 1100 avec un moteur de 56 ch. alimenté par deux carburateurs mais également d'une nouvelle grande berline MG Magnette, cette fois dérivée de l'Oxford mais avec une calandre MG, un intérieur remanié ainsi qu'un nouveau bloc 1622 cm³ de 68 ch. Et comment ne pas oublier les roadsters comme la Midget lancée en 1961. Au salon de Paris de 1962, MG dévoile celle qui doit succéder à cette MGA, logique qu'elle s'appelle dès lors MGB. Carrosserie autoporteuse, silhouette modernisée, elle représente le roadster deux places tellement désiré. Ce roadster fabriqué à près de 500.000 exemplaires se retirera sur la pointe des pieds en 1980.

Mais les années soixante sont également marquées par les trop nombreux revirements au sein de l'industrie automobile britannique. Rover est absorbé par la firme Leyland Trucks qui avait aussi «mangé» Standard Triumph. En 1968, le fameux Leyland Group voit le jour, il regroupe à la fois BMC (Austin, Morris, MG et d'autres petites marques) mais également Jaguar, Rover sans oublier Triumph. Fini l'importation Rover par Beherman mais également de Morris et MG, deux marques qui étaient venues grossir son portefeuille mais il garde Land Rover.



■ Seneffe

Au début des années soixante, Joseph Beherman pense sérieusement à regrouper toutes ses activités d'assemblage automobile. Une opportunité se présente à Seneffe dans le Hainaut. Dès 1963, il va assembler avec l'aide de 200 collaborateurs les premières Minis à raison de 15 à 20 voitures/jour mais également des MG 1100 et 1300 MKII. En 1964, il transforme les Moskvitch et Volga en versions «diesel» avec un moteur anglais. Par la suite des MGB, des Triumph Spitfire et même des Jaguar seront montées, les pièces (moteurs et suspensions) arrivaient dans des caisses en bois d'Angleterre tout en étant assemblées au châssis en Belgique. L'usine reprise successivement par BMC, ensuite par Leyland en 1967 connut son âge d'or en 1978 avec plus de 3300 collaborateurs et près de 2.000 voitures assemblées chaque semaine. Mais en 1981, coup de tonnerre, la division assemblage plus du tout rentable doit fermer, seules vont subsister la finition ainsi que la livraison des voitures. Le site fermera définitivement ses portes en 1987.

Montage des Land Rover rue de Hennin, dans un département à l'écart du reste du garage.

Une des premières Land Rover de la Gendarmerie Belge, successeur de la Minerva.





Une Range Rover de la gendarmerie Belge avec son équipement.

■ Land Rover: le coup de génie

1948, salon d'Amsterdam. Le public peut enfin découvrir cette Land Rover, une «Jeep à l'anglaise» que l'on doit à l'ingénieur en chef de Rover, Maurice Wilks encouragé par le Gouvernement britannique à exporter de nouveaux produits. La conception reprend dans les grandes lignes celle de la Jeep US qui durant la guerre avait prouvé qu'elle était parfaitement adaptée aux besoins des forces armées US et qu'après les hostilités, elle pouvait aussi rendre de très nombreux services aux fermiers mais également à la population civile. La «Jeep britannique» s'en est inspirée, châssis acier en échelle, ponts rigides et carrosserie en aluminium sans oublier la traction intégrale enclenchable. Pour le moteur, un bloc Rover 1,6 l essence de 50 ch fera l'affaire, l'armée britannique en fait son cheval de bataille, commandant dès 1949 quelque 1878 unités peintes bien évidemment en «kaki». Jusqu'en 2016, ce véhicule va connaître de multiples évolutions tant du point de vue châssis que motorisations, quatre générations vont se succéder.

Après avoir constaté que la société Minerva assemblant à Anvers des Land Rover un rien modifiées qui vont équiper les forces armées belges, Joseph Beherman va répondre en proposant des «versions originales» Land Rover à la Gendarmerie belge. Des LR courtes de la série I, toutes peintes en bleu mais aussi de grands breaks pour les équipes mobiles, des séries III six cylindres capables d'accueillir à bord près de 12 gendarmes lourdement harnachés. Des Land Rover pouvant passer presque partout, c'est le succès assuré, de véritables «bêtes

de somme» incroyables et fiables. Au milieu des années soixante-dix, nouveau contrat avec la Gendarmerie en équipant la police de la route de splendides Range Rover blanches, une cinquantaine au total, motorisées par un V8 d'origine Buick de 130 ch. La «Rolls du tout terrain» avec de série la transmission intégrale. Un modèle qui préfigure le 4x4 de luxe. Aujourd'hui encore, les Range ainsi que ses dérivés font toujours rêver. En 1994, BMW rachète Land Rover, finie la belle aventure avec Beherman qui rappelons-le a débuté en 1957. Quel beau parcours.

■ Jensen, quatre roues motrices avant l'heure

Située à West Bromwich, cette entreprise connut son apogée dans les années cinquante avec aux commandes les frères Richard et Alan Jensen. Avec la première Interceptor, coupé et cabrio et trois ans plus tard avec le coupé 541 R et sa carrosserie en fibre de verre. En 1962, la CV-8 est dès lors considérée comme le coupé quatre places le plus rapide du monde, animé par un V8 de 6 l Chrysler. Et pourtant, ce fut un échec cuisant, moins de 500 voitures ayant été produites, la firme ne doit son salut qu'en sous-traitant l'assemblage dans ses usines de la Volvo P1800 mais également des Sunbeam Tiger sans oublier celui du roadster Austin Healey 100. Afin de remplacer cette CV-8 par une voiture nettement plus moderne, Jensen se tourne vers le carrossier italien Touring qui en partenariat avec Vignale assure le développement et la production d'une nouvelle Interceptor coupé 4 places caractérisée par un style inimitable avec notamment son immense hayon arrière en forme de bulle. Lancée en 1966, cette voiture fabuleuse ne pouvait que séduire Joseph Beherman qui deux ans plus tard en assure l'importation ainsi que la distribution, surtout avec ce gros V8 porté par la suite à 7,2 l. C'est aussi à cette époque que l'Interceptor FF, Ferguson Formula, une quatre roues motrices de route avec un freinage ABS Maxaret, est dévoilée, un peu plus de 300 exemplaires de cette Quattro avant l'heure seront vendus, une dizaine chez nous. En 1973, Jensen fait faillite mais peut se consoler avec plus de 6400 exemplaires de l'Interceptor coupé vendus dans le monde.

(à suivre)

De 1968 à 1976, importation de la très select marque Jensen. Au Salon de Bruxelles, Jacques Beherman accueille sur son stand l'acteur Roger Moore.







Véhicule oldtimer utilisé à titre d'illustration et non disponible à la vente.

Apprendre l'histoire, c'est bien. La vivre, c'est mieux.

Mercedes-Benz Classic réunit tous les passionnés sous une même étoile.
Bienvenue sur [mercedes-benz.com/classic](https://www.mercedes-benz.com/classic).

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz
The best or nothing.



*Déchamps, une
marque bruxelloise
ambitieuse*

Un tricycle belge au London- Brighton

Nick Jonckheere



En route et heureux de l'être. Seules les pentes les plus rudes ne pouvaient pas être franchies par les moyens de la voiture. Un petit coup de poussette n'est pas un drame, d'autant que certaines autres voitures devaient être remorquées par un SUV... (photo Gilles Marion).

Parmi les toutes premières marques belges, certaines ont accompli énormément de choses en peu de temps, avant de disparaître tout aussi vite. La marque bruxelloise Déchamps est un exemple typique de ces marques. Elle qui comptait parmi les pionnières a rapidement acquis une renommée nationale et internationale, mais n'a vécu que quelques années à peine. Curieusement, l'un des tout premiers véhicules de la marque a survécu jusqu'à aujourd'hui: une 3 roues construite en 1899. Et quand on m'a demandé si je serais tenté de participer avec elle au London-Brighton Veteran Car Run, je n'ai pas hésité une seconde.



J. Burns était le premier distributeur de Déchamps en Angleterre.

■ Ambitieuse mais éphémère

La Société Anonyme des Ateliers H.-P. Déchamps a été fondée en octobre 1889 par Henri Charles Paul Déchamps. L'usine et les bureaux étaient installés au 38 de l'Avenue Baudouin et au 31 de la rue Frère Orban, dans les quartiers nord de Bruxelles. Les premières productions de la marque étaient des tricycles motorisés, le genre le plus couru à l'époque. Contrairement à la plupart des modèles semblables, la Déchamps n'était pas équipé d'un moteur De Dion Bouton, mais d'un moteur "maison". Déchamps se lança aussi assez tôt dans la construction de voitures à quatre roues et à partir de 1900, l'entreprise proposa un modèle à moteur bicylindre refroidi par air et boîte 3 vitesses, pesant quelques 300 kg. Une

version 4 cylindres de 8 CH était aussi proposé, modèle à refroidissement par eau pesant 700 kg.

J. Burns, installé dans l'ouest de Londres, était l'importateur pour l'Angleterre de ce qu'on appelait alors "The Most Elegant Two-Seated Car On The Market". Pour les 1000 Miles Trial d'avril 1900, Burns inscrivit une Déchamps 4 cylindres 9 CH. Il devait s'agir du premier grand test pour la voiture dans le pays mais hélas, celle-ci ne put même pas se présenter au départ. Durant la route entre Bruxelles et Anvers, d'où la voiture devait embarquer en direction de l'Angleterre, H.-P. Déchamps fut victime d'un accident, qui rendit hommes et machine incapables de disputer la compétition.

En 1901, le catalogue proposait une bicylindre 4 ½ ou 6 CH, et une 4 cylindres 8 ou 12 CH.

C'est avec une certaine hésitation que H.-P. Déchamps s'essaya à la compétition, et sa première n'était pas la moindre. Avec une Déchamps 6 CH, il se lança bravement le 26 juin 1901 dans la course Paris-Berlin, mais fut très vite contraint à l'abandon.

En 1902, le distributeur pour les Pays-Bas et ses colonies était Léonard Lang, un homme d'Amsterdam. Pour la France, la distribution était assurée par Roch-Brault & Torchon, de Paris. Entretemps, la distribution anglaise avait été reprise par The Graphic Cycles Syndicate Ltd de Londres, qui fut plus tard renommée The Graphic Motor and Engineering Company Ltd. Différentes carrosseries étaient proposées, comme par exemple une "tonneau" 4 places dont la partie arrière était souvent démontée pour faire de la voiture une deux places plus sportive. L'allumage était signé Dumont, et la voiture était même équipée d'un "auto-démarréur", permettant de lancer le moteur d'une pression sur un bouton, sans quitter le siège conducteur.

1902 devait être une grande année pour Déchamps, avec notamment la participation ambitieuse à différentes compétitions internationales. La première eut lieu les 15 et 16 mai 1902, avec H.-P. Déchamps et Cozic, chacun au volant d'une 20 CH sur le Circuit du Nord, épreuve durant laquelle il devait être démontré le potentiel de l'alcool en tant que carburant. Déchamps ne parvint pas à rejoindre l'arrivée, et Cozic termina 5ème de la catégorie "voitures légères".

Le 1^{er} juin 1902, deux voitures Déchamps participèrent au Meeting Automobile de Namur. L'une remporta la course de côte pour voitures de 650 à 1.000 kg, la seconde décrocha la seconde place dans la catégorie 400 à 650 kg, des résultats assez remarquables pour les deux voitures de 20 CH. Le lendemain, elles s'illustrèrent à nouveau lors de l'épreuve du kilomètre lancé, avec une moyenne de 73,8 km/h pour la plus rapide des Déchamps.

Puis ce fut la course Paris-Vienne, du 26 au 29 juin 1902. L'équipe d'usine se



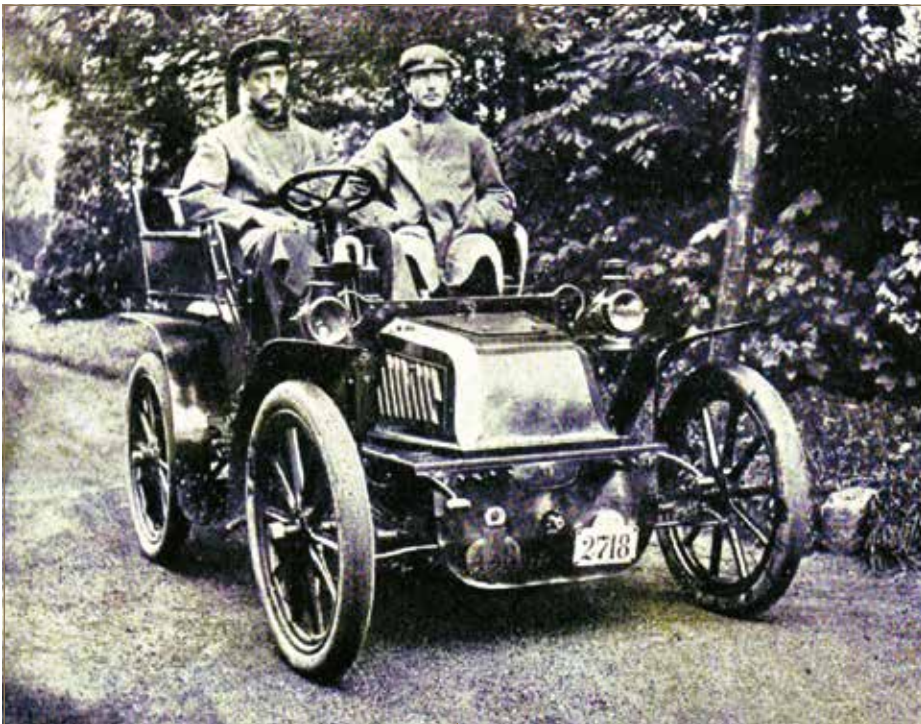
L'une des premières Déchamps 4 roues de 1900, disponible en version 2 ou 4 cylindres (Ariejan Bos)

composait de quatre modèles 20 CH, pilotés par H.-P. Déchamps, Cozic, Rivière et Tenaerts. Le parcours de 990 km passait par Belfort, Bregenz et Salzbourg en direction de Vienne. Une épreuve extrêmement rude, faite de mauvaises routes et de périlleux franchissements de cols. Les quatre voitures franchirent la ligne d'arrivée. Le meilleur résultat fut décroché par Henri-Paul lui-même, avec une 10ème place en catégorie voitures légères et une remarquable 21ème place au classement général. Cozic se classa 51ème, Rivière 57ème et Tenaerts 80ème et dernier, alors que plus de 200 participants avaient pris le départ.

Pour la toute première édition du Circuit des Ardennes, le 31 juillet 1902,

En 1902, Paul Rivière participa au Circuit des Ardennes au volant d'une Déchamps, mais dû abandonner après quatre tours.





▲ Cette Déchamps 1901 était refroidie par air, à en juger par l'absence de radiateur.

▼ Une Déchamps 4 cylindres 12 CH de 1902, pourvue d'un petit toit qu'on appelait un dais. (Ariejan Bos).



Les quatre Déchamps participant à l'édition 1902 du Paris-Vienne connaîtront le succès. Henri-Paul Déchamps décroche une première place de catégorie, la 21^{ème} au classement général

quatre Déchamps furent inscrites mais seulement deux participèrent finalement: une "voiture légère" pilotée par Déchamps, et une "voiture de tourisme lourde", pilotée par Rivière. Mais à nouveau, Déchamps ne put se présenter au départ, et Rivière dut abandonner après quatre tours.

Fin 1902, une publicité mentionnait des distributeurs en Angleterre, en Allemagne, en France, en Italie, en Suisse et en Russie. Mais l'apogée de la marque était déjà passée... En 1903, seuls les véhicules d'assistance du Circuit des Ardennes étaient des Déchamps. Cette année-là, l'adresse

officielle de la marque était au 252 de l'Avenue Van Volxem, à Bruxelles, mais elle fut absorbée par l'entreprise britannique International Automobile Manufacturing Co Ltd. A ce moment-là, Henri-Paul avait déjà quitté la société, et il mourut en 1904. Par la suite, la marque fut encore rebaptisée Baudouin, puis l'usine produisit des véhicules de marque Direct. Mais l'histoire n'allait pas tarder à s'arrêter définitivement.

■ Londres-Brighton 2018

Quand le propriétaire de l'une des rares Déchamps subsistantes vous propose de participer au Londres-Brighton, il y a peu d'hésitation à avoir. La machine en question est une voiture à trois roues, produite en 1899 et vendue neuve par le concessionnaire londonien Burns. Il se pourrait donc que ceci soit la première fois qu'un Belge roule à bord de cette machine belge. Jusqu'en 1900, les trois roues étaient LE genre de voitures à la mode, car elles étaient plus abordables. La plupart étaient inspirées de la très populaire De Dion Bouton. Dans le récent ouvrage "The Tricycle Book" (Surrendenpress.co.uk), Michael Edwards révèle par ailleurs que Déchamps achetait ses composants à Maubeuge, chez P. Dupressoir.

Après avoir suivi un "cours de conduite" le samedi, nous sommes présents au matin du 4 novembre au célèbre Hyde Park de Londres, où le départ allait être donné au lever du soleil. Dans un peloton comptant quelques 400 véhicules vétérans, nous sommes les 24^{èmes} à partir. La pleine puissance de 2 ¾ CH nous autorise une vitesse de croisière de quelques 30 km/h, et la boîte de vitesse Bozier optionnelle nous donne l'avantage de disposer d'un embrayage. La plupart des 3 roues de l'époque ne jouissent pas de ce luxe, et les conducteurs doivent alors relancer la machine à chaque feu rouge...

La Déchamps est une machine rapide, qui nous permet de dépasser plusieurs de nos "concurrents" et d'improviser de petites courses avec d'autres. Comme par exemple avec la Gladiator 1900 des Pilla père et fille, qui ont fait le voyage depuis des Pyrénées. Les 36 miles qui nous emmènent jusqu'à Crawley sont

parcourus sans le moindre pépin. Nous refaisons le plein d'Ultimate chez BP, et nous ne notons aucune différence. Nous poursuivons notre route, nous franchissons facilement Hammer Hill et Burgess Hill. Puis vient Clayton Hill, la dernière et la plus pentue des ascensions du jour. Là, c'est un peu trop pour la voiture, et il nous faudra parcourir les 200 derniers mètres en la poussant.

L'entrée dans Brighton par l'autoroute A23 se déroule bien mais au moment de passer sous un pont de voie ferrée, je remarque que quelque chose ne tourne pas rond. Il s'avère qu'un tube du châssis a cassé. La fatigue du métal n'est évidemment pas une surprise sur un véhicule de 120 ans, et le propriétaire de la voiture ne s'en offusque pas. Il se trouve en fait qu'il est lui-même métallurgiste, et qu'il est titulaire d'un



doctorat en fatigue des métaux. Bref, pour le dernier demi-mile, histoire de tout de même franchir officiellement la ligne d'arrivée je pousse à nouveau la machine avec l'aide de mes nouveaux amis, Lara et Luke. Quelle fantastique expérience que ce Londres-Brighton!

▲ L'équipe Déchamps du Paris-Vienne 1902, vraisemblablement devant l'usine de l'avenue Baudouin. Sur la photo: Déchamps, Rivière, Cozic et Tenaerts.



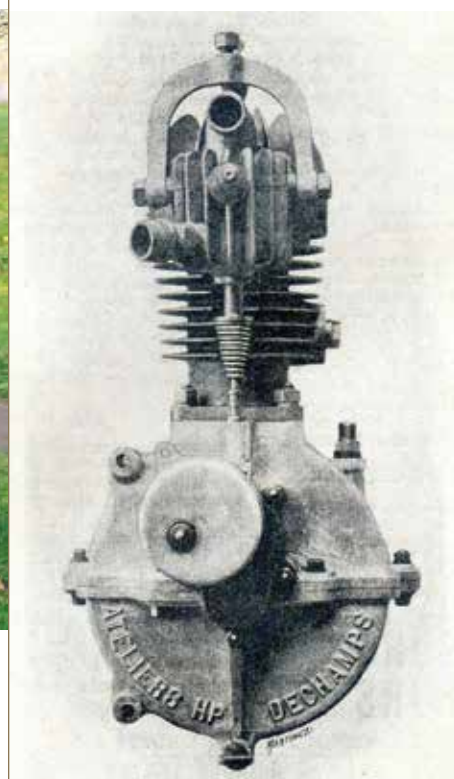
La machine est primitive, mais dispose tout de même d'un embrayage et d'une boîte 2 rapports optionnelle.



Rupture de châssis... La fatigue du métal n'est pas anormale sur un véhicule vieux de près de 120 ans.



Pousser jusqu'à l'arrivée, avec mes nouveaux amis Lara et Luke.



▲ Le moteur 2 3/4 CH refroidi par air, comme celui qui équipe notre 3 roues survivante.

Classiques du futur

Touring Superleggera Sjadipersia



Une Maserati qui n'en est plus une, dessinée par un Belge? Ca ne peut être que la Sciadipersia...

*Texte: Bart Lenaerts
Images: Lies De Mol*

Le Coachbuilding appartient au passé. Ou presque. Jadis, lorsque la pollution de l'air n'était pas un sujet brûlant, que les photos étaient en noir et blanc et que presque toutes les voitures reposaient sur un châssis en échelle, il était bon ton pour les gens aisés de se choisir un châssis chez un constructeur de renom comme Rolls-Royce, Bugatti, Alfa Romeo, Delage, Talbot Lago ou Mercedes, pour ensuite le faire habiller selon ses propres goûts par un coachbuilder non moins renommé. Souvent, ces carrossiers étaient ceux qui s'adaptaient le plus vite à l'air du temps et aux tendances de mobilité. En Belgique, on pouvait s'adresser à D'Ieteren ou Vandenplas. En France, Saoutchik, Gangloff ou Antem rivalisaient d'inspiration. En Angleterre, il y avait Barker et Mulliner. En Allemagne, Karmann ou Erdmann & Rossi. Et puis, lorsqu'arriva l'avènement des coques autoporteuses, ce beau métier mourut de sa belle mort. Des maisons italiennes comme Pininfarina, Zagato ou Bertone parvinrent à survivre en opérant une mutation intelligente, en devenant bureau de design, mais à peu près tous les autres mirent la clé sous la porte, non

sans laisser dans l'histoire leur trace de héros de l'acier et de l'aluminium.

Et puis, il y a une quinzaine d'années, la beauté renaquit de ses cendres. L'argent coulant à flot, des amoureux très fortunés d'automobiles voulurent quelque chose de vraiment spécial, et les nouvelles technologies permettaient enfin à nouveau de créer une nouvelle peau autour d'une carrosserie existante. Le coup d'envoi du revival fut donné par Pininfarina, qui s'occupa de quelques Ferrari. Puis Bertone se lança dans l'arène, suivie de quelques autres. Parmi eux, un nom que tout le monde avait oublié et qui fut fort heureusement ressorti des tiroirs de l'histoire: Touring Superleggera. En dépit d'un palmarès ahurissant et d'états de service irréprochables, la maison milanaise était tombée en faillite au milieu des années 60, pour vraisemblablement ne plus jamais se relever. Jusqu'à ce qu'en 2008, le nouveau propriétaire de l'entreprise officialise la résurrection, en présentant d'emblée la très impressionnante Maserati A8 GCS Berlinetta. Et si elle ne roula jamais vraiment, toutes les beautés qui suivirent le firent bel et bien. La Maserati Bellagio qui n'était autre qu'une Quattroporte avec...



cing portes, la Bentley Continental Flying Star Shooting Brake, les fabuleuses Alfa Romeo Disco Volante et Disco Volante Spider, nécessitant toutes deux le sacrifice d'une Alfa 8C... Et on peut encore parler de l'incroyable Berlinetta Lusso basée sur la Ferrari F12, de la Mini Roadster Concept, de deux autres concept-cars réalisés pour Gumpert et Artega, etc. Et puis... il y a cette Sciadipersia.

Ce que vous avez sous les yeux est l'œuvre du jeune et décidément trop charmant Louis de Fabribeckers. S'il n'existait, Touring devrait l'inventer. Il parle comme un croisement entre James Bond et un prince Disney, a le look d'une star d'Hollywood, ne s'est jamais défait de son enthousiasme enfantin sans pour autant paraître naïf, et dessine comme Michel-Ange.

Inutile de dire qu'il est terriblement fier de son dernier bébé, cette Sciadipersia pour laquelle il a fallu intégralement déshabiller une Maserati GranTurismo. Une tâche un peu cruelle car il faut admettre que malgré son âge relativement avancé, le modèle fait toujours autant tourner les têtes.

Le nom quelque peu controversé de la voiture est en fait la traduction italienne de "Shah d'Iran", comme on appelait jadis Mohamed Reza Pahlavi, tout puissant souverain d'Iran qui, en 1968, commanda à Touring une Maserati 5000 absolument unique, mais était surtout connu à travers le monde pour son train de vie décadant.

Apparemment, Touring avait une envie irréprensible de rendre honneur à cette beauté 50 ans après sa naissance, en lui offrant une fille spirituelle. Cela étant dit, c'est il y a six ans déjà que Louis de Fabribeckers avait jeté sur le papier les premiers traits de la voiture. "Ca fait très longtemps que je nourris cet amour des grands coupés typiques des années 60, avec leur long capot, leur habitacle compact et leur poupe tronquée", explique ce presque-enfant blond. "C'est tellement ancré en moi que je repasse automatiquement à mes collègues les projets de voitures de sport à moteur central. Et en plus, Maserati a une place spéciale dans mon cœur. C'est une marque fantastique, qui parle aux Rois et aux Empereurs, quand Ferrari est plus un jouet de stars. Je suis sûr que c'est le destin qui veut que

Designer Louis de Fabribeckers



10 ans après l'A8 GCS, je me retrouve à nouveau avec un projet Maserati en main. Pourtant, aucun de nos clients n'a demandé à ce que nous nous penchions sur une nouvelle interprétation de la 5000. C'est moi qui muris ce concept depuis des années, et je me suis aperçu un jour que c'était la voiture idéale pour un de nos clients, déjà propriétaire d'une Maserati Bellagio. Heureusement, le client a accroché dès que je lui ai montré mes dessins et une maquette au 1/5ème du projet. Il n'est pas tombé amoureux que du dessin, mais de toute l'histoire qu'il cache", poursuit Louis qui, incroyablement, conduit aujourd'hui la Sciadipersia pour la première fois.

Lorsque la voiture fut dévoilée en 2018 au Salon de Genève, tout le monde n'a pas immédiatement fait le lien avec la Maserati 5000. Et pour de Fabribeckers, c'est très bien comme ça. "Les deux voitures n'ont pas une ligne, pas un détail en commun, si ce n'est ce petit coup de crayon sur la porte de coffre. Ca, c'était tellement beau que je n'ai

pas pu m'empêcher de le reproduire. Bien sûr, un lien avec l'histoire est toujours bienvenu. Si vous voulez écrire l'avenir, vous devez connaître le passé. Mais le rétro-design ou le copy/paste ne cadrent pas avec notre philosophie. Notre seule façon de faire honneur à notre nom est de regarder vers l'avant, pas de réchauffer nos vieilles recettes", nous dit encore le Belge, qui n'a jamais cherché à "refaire" la 5000. "Aussi fou que cela puisse paraître, le lien ne m'est apparu que quand j'ai eu le sentiment que les proportions étaient enfin idéales. Et après, ce petit "crochet" a évidemment facilité les choses. Je ne voulais pas non plus reprendre l'actuel nez Maserati, qui n'est en fait qu'une des nombreuses interprétations de la riche histoire de la marque. Même une Ghibli ou une 3500 en font autre chose. J'ai donc préféré choisir quelque chose qui colle parfaitement à ce dessin. Quelque part, je suis déjà un peu lassé du visage agressif de nos voitures. Aujourd'hui, le nez d'une voiture capte tellement l'attention que le conducteur passe inaperçu. Je préfère



voir une voiture comme un beau costume qui sublime celui qui le porte. Quelle que soit la beauté de la Sciadipersia, c'est vous que les passants regarderont. Vous serez éblouissant grâce à la voiture. Personne n'est particulièrement élégant au volant d'une Miura, malgré la beauté absolue de la voiture. Ici, oui" dit-il pour illustrer la signification de l'expression italienne "fare bella figura", autrement dit, avoir de l'allure.

Il n'aura donc pas fallu chercher longtemps la base de travail idéale. La Maserati GranTurismo chante comme une diva, a toutes les proportions voluptueuses là où il faut et, forcément, roule comme une grand tourisme. Ceci n'est pas une sportive pure et dure qui cherche à être plus rapide que les autres sur circuit, ou vous brisera les reins sur route normale. Avec ce charmant coupé, on dévorera plutôt tranquillement les kilomètres sur les plus belles routes d'Europe. Sous la robe, tout reste rigoureusement identique. Mais extérieurement, seuls le pare-brise et les poignées de portières sont conservées. La nouvelle carrosserie est presque intégralement réalisée en fibre de carbone, seuls les panneaux de portes sont en aluminium. Sur le plan du poids, ça ne fait pas grande différence. Pour le prix, en revanche... La fibre de carbone est un peu plus résistante et autorise plus facilement des formes complexes, mais est par contre moins chère et plus rapide à travailler que si on vend suffisamment d'exemplaires que pour récupérer le coût très élevé de la matière. "Pour une seule voiture, l'aluminium est plus avantageux. Mais cette fois, nous espérons en produire dix", dit Louis.

Bien que Touring ait jadis utilisé un châssis court pour l'A6 GCS, c'est cette fois à partir d'un coupé entier, long de



ses 5 mètres, que le travail a été fait. "Ca n'a pas posé de problème en fait, car la voiture a déjà de très belles proportions et une belle "luxury distance" entre les roues avant et la portière. Et l'angle du pare-brise est absolument parfait. Nous n'avons pas touché à l'empattement, mais nous avons par contre encore allongé la poupe. C'est aussi élégant qu'un costume queue de pie des années 30", insiste de Fabribekers, pour qui la beauté classique est primordiale. C'est une voiture pour les connaisseurs, parce qu'elle associe des proportions équilibrées avec des lignes pures. Tout le "ballast" inutile a été retiré, c'est toujours ça, le plus dur."





Détail important, la voiture affiche des panneaux d'aluminium, à la fois voyant et potentiellement dérangeants, qui ne seront pas forcément du goût de tout le monde. "J'étais fou de joie quand j'ai obtenu la silhouette que je cherchais. C'était parfait. Mais pour être une vraie "one-off", il fallait ajouter un petit quelque chose à la voiture. Voilà ce qui explique le clin d'œil à l'arrière étrange de la Maserati Khamsin. Beaucoup de gens trouvent que ça la rend encore plus belle, et pour d'autres c'est un sacrilège. Ca me va très bien comme ça. Notre objectif était le "facteur wow", quitte à en effrayer certains. Notez que les clients peuvent commander la Sciadipersia sans ces panneaux d'aluminium, et la voiture a alors une tout autre allure." Voilà donc comment de Fabribeckers différencie une one-off d'une voiture de sport normale. "Si la voiture avait été une commande de Maserati, je n'aurais retenu ni l'alu, ni la lunette arrière panoramique. Et j'aurais dessiné une courbe plus conventionnelle entre les montants A et C. Avec la Disco Volante, j'ai appris qu'une one-off peut se permettre d'être polarisante. Pour chaque personne qui n'aimera pas, on en trouvera une qui aimera.

Dans l'habitacle, il faut bien avouer que la Maserati trahit son âge et que le système de navigation, par exemple, fait un peu tache. Touring a donc plongé la main dans la boîte à malices pour rehausser le niveau d'à peu près tout. Les cadrans reçoivent un nouveau graphisme, les cendriers à "éclairage d'ambiance" sont réalisés en aluminium et présentent un trait reproduisant le nez de la voiture,

un nouveau cuir recouvre les sièges et la planche de bord, tandis que la ceinture de caisse relevé a tout de même contraint à créer de nouveaux panneaux intérieurs de portes. "J'ai ainsi pu rapprocher autant que possible l'intérieur de l'extérieur, avec par exemple cette ligne horizontale qui parcourt toute la planche de bord. Et nous avons utilisé deux teintes, ce qui donne un tout autre feeling."

Un vaste toit en verre et une lunette panoramique créent par ailleurs un agréable sentiment d'espace. "Une lumière abondante rend la conduite encore plus agréable. Nous avons d'ailleurs créé des montants A plus étroits, car beaucoup de nos clients se plaignent de cela. Donc avis à mes collègues des grandes marques s'ils lisent ceci: quand c'est possible, faites des montants A moins larges. Pour nous, c'est toujours un investissement très lourd", dit-il en souriant.

Le Belge ne nie cependant pas sa chance de travailler pour un petit artisan aux grandes ambitions. "Nous travaillons dans un autre monde, où on a à la fois plus et moins de liberté. Je ne peux par exemple pas faire développer de nouveaux phares, mais d'autre part je ne rends de comptes qu'à une personne: le client. De plus, les gros constructeurs doivent intégrer énormément d'éléments dans leur design, de manière à ce que le public remarque le changement après un facelift. Personnellement, je n'ai pas à me soucier de ces choses. C'est pour cela que cette voiture est exactement comme je la voulais. Et si elle ne plaît pas à quelqu'un, c'est entièrement de ma faute."

Miniatures Made in Belgium

Texte: Eric Janssen –Photos: Wout Hendrickx



Karrier "Patates Frites"
de Corgi Toys, années '60

Notre pays est une destination privilégiée de quiconque sait apprécier ses bières, son chocolat et, évidemment, ses frites. Et c'est sur ces considérations que nous lançons dans notre recherche de beaux modèles réduits, et que nous levons un coin du voile sur l'industrie automobile belge. Une bonne excuse, s'il nous en fallait une, pour enrichir notre collection d'un nouveau thème.

■ Véhicules utilitaires publicitaires et marques belges

Grâce à Oxford entre-autres, on trouve une foultitude de camionnettes de glaciers. Par contre, celles des marchands de frites sont bien plus rares. Aujourd'hui, ce genre de véhicules est repris sous l'appellation "Food Trucks" et un bel exemple de cette catégorie est la Citroën 2 CV jaune "pétant" de la Friture Kris (Norev ou Ixo?), dont la version réelle est souvent aperçue dans les environs d'Anvers. La voiture bleue de Karrier (Rootes Group) de chez Corgi Toys est plus rare. C'est l'importateur belge de Corgi qui, durant les années 60, avait fait produire une série limitée du fritkot mobile. Et qui dit frites, dit la bière fraîche qui va avec. Pour les collectionneurs qui auraient

souvent soif, il existe quelques sympathiques incontournables, comme les deux Renault Estafette aux couleurs de Stella Artois et Hoegaarden (Aaaaah une bonne bière blanche givrée à souhait...), produites par Vitesse.

Le fourgon Bedford bleu et jaune des brasseries Maes Pils est de chez Ixo. Et les connaisseurs identifieront immédiatement deux erreurs: le volant à droite, et l'immatriculation française. Voilà l'inconvénient de s'être basé sur la série française existante "Camions d'Autrefois".

Si vous préférez le lait à la bière, voyez le Mercedes 1113 aux couleurs de la centrale laitière Stassano (Lacsoons).

Les brasseries Haecht de Boortmeerbeek (entre Malines et Louvain) utilisaient durant les années 30 des camions Minerva. Et c'est dans la boutique de la brasserie que nous avons trouvé cet exemplaire Auto Traction de 1930, reproduit à l'échelle 1:43. Il s'agit d'un modèle promotionnel réalisé à la demande de Haecht par la société Creation Int'l Ltd de Hong Kong. De manière générale Minerva est une marque assez rare dans le monde de la miniature. La berline Type AR001 de 1932 a été produite par André-Marie Ruf (AMR) sous la marque GYL. La Type AL de 1930 existe tout



Citroën 2 CV
de Frituur Kris



Renault Estafette "Hoegaarden"
et "Stella Artois" (Vitesse)





*Bedford TJ 6S Brewery Truck
Maes Pils 1965 (Ixo)*



*Minerva Auto Traction
de la brasserie Haecht*



*FN Brossel Miesse
Type 62C-4 RM de Belgium Trucks*

de même en deux couleurs, bleu clair et rouge bordeaux, et c'est à la Museum Collection d'Ixo qu'on le doit. Accessibles et encore faciles à trouver.

Chez Belgium Trucks, nous avons aussi trouvé quelques beaux modèles réduits en métal, entièrement réalisés à la main. Notamment la jeep Minerva, qui était un Land Rover construit sous licence, dont les reproductions tchèques sont bien plus rares encore.

Avant la Première Guerre Mondiale et durant l'entre-deux-guerres, la Belgique était l'un des pays les plus importants de l'industrie automobile. Il existe à ce sujet un livre aussi beau que complet,

Une autre marque belge disparue est le constructeur de bus et de camions Brossel qui, après la Seconde Guerre Mondiale, était entre-autres l'un des plus importants constructeurs de bus de lignes. F.N., le fabricant d'armes, a aussi produit des camions et des véhicules tout-terrain pour l'armée et la gendarmerie. Le FN Brossel Miesse Type 626-4RM de 1954 (Belgium Trucks) en est un très bel exemple et durant les années 60, nous avons nous-mêmes avalé pas mal de kilomètres au volant d'un tel camion.

Un autre nom assez connu est celui d'APAL (Application Polyester Armé Liège), fondée en 1961 par Edmond Péry. La marque doit entre-autres sa renommée au Formule Vee, des buggy en polyester posé sur un châssis Volkswagen, et au charmant Apal Coupé, construit entre 1961 et 1965, qui utilisait une mécanique Porsche. Grâce à FMM (Francorchamps Mini Models), il existe quelques beaux modèles réduits en plastique, réalisés à la main à l'échelle 1:43.

*Deux Minerva,
une AL de 1930 (Ixo)
et une autre de 1932
(AM-GYL)*



Autre voiture de sport exclusive, la Vertigo, construite depuis 1992 à Gembloux, dans la région de Namur, par l'ancien



*Austin A125 Sheerline
carrosserie Vanden Plas*

champion de courses de côtes Tony Gillet. De cette voiture, on peut trouver quelques très belles miniature au 1:43. L'un des tout premiers exemplaires est signé par Authentic Scale Models (une marque belge), et d'autres ont suivi chez Spark Model et chez FMM.

Avant la guerre, Imperia produisait un très beau roadster à traction avant. En 1982, la société Ecma en a produit une miniature, modélisée par le maquettiste français Dominique Espacieux.

La Famille Royale a toujours été passionnée par les automobiles rapides et luxueuses. Léopold III possédait par exemple une Bugatti 35 et après la Seconde Guerre Mondiale, il fut aussi le premier à posséder une Austin A125 Sheerline. En 1960, Baudouin et Fabiola se dirent oui et traversèrent ensuite Bruxelles à bord d'une Cadillac Series 62 "Wedding Cabriolet".

Mais revenons à nos moutons, ou plutôt à nos véhicules utilitaires publicitaires. Parlons de notre délicieux chocolat belge, et plus précisément de Côte d'Or, que l'on apprécie pour ses délicieuses barres, tablettes et autres bouchées. Sur le toit de ce Volkswagen T1, trône un Chokotoff. Cette reproduction est signée par la marque portugaise Vitesse, qui produit dans les années 80 toute une série de véhicules utilitaires publicitaires. Le Ford V8 des années 30 nous vient de chez Eligor.



*Gillet Vertigo
Road Version 1998 (Spark Model)*



*Cadillac Series 62
Wedding Cabrio
1960*



Le Renault AG de 1910 aux couleurs des supermarchés Delhaize provient de la collection Models of Yesteryears de Matchbox, et a été produit, en 1987.

Van den Borre est une autre chaîne de magasins bien de chez nous. Il y a quelques années, l'entreprise a mis en vente pour la bonne cause, au prix de 5€, un sympathique modelé réduit au 1:64 réalisé par Norev.



*Volkswagen T1 et Ford V8
aux couleurs de Côte d'Or*



Véhicules de la Poste belge

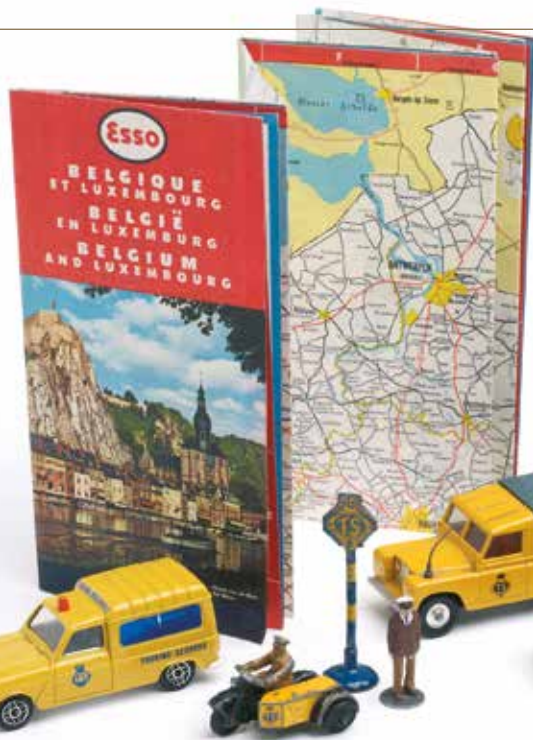


*Renault AG 1910
"Delhaize"
(Matchbox Models of Yesteryear)*



*Apal Coupé 1961
(FMM - Francorchamps
Mini Models)*





International Loadstar du corps des Pompiers de Verviers (Ixo)

Chouettes modèles réduits de Touring Secours

Dépanneuse Mercedes-Benz de VAB/VTB



Si nos services postaux portent aujourd'hui le nom peu poétique de b-post, leurs camionnettes rouges restent une source de nostalgie. Petit a petit, le set au 1:64 créé par Minichamps acquiert le statut de collector, ce qu'a acquis depuis longtemps la Ford Mercury rouge utilitaire.

■ **Véhicules d'intervention**

Qui ne connaît pas les services de dépannage Touring Secours et VAB/VTB? Dans les années 50 déjà, les premières brigades routières arpentaient le réseau à moto et en sidecar. Plus tard ont suivi la populaire Renault 4 CV, la 4L, la F6 Fourgonnette et même un Land Rover à châssis long. Depuis les années 60, les modèles réduits se sont succédés, mais nous n'avons retrouvé qu'une seule dépanneuse aux couleurs de VAB/VTB, à savoir un Mercedes-Benz à bras.

On peut aussi reprendre les voitures de police dans cette catégorie et là, le choix est plus vaste. Un VW Transporter et une Porsche 911 SC chez Minichamps, une Mazda 6 chez J-Collection, deux Range Rover et une Volkswagen Coccinelle chez Tomica Dandy, et une Ford Consul chez Vanguards.

L'International Loadster Type 1627 Autopompe Wasterlain (1971) a été en service auprès du corps des Pompiers de Verviers, à une vingtaine de kilomètres de Francorchamps. Un exemplaire magnifique et très impressionnant que nous avons trouvé dans la série "Les plus beaux camions de Sapeurs-Pompiers" de chez Ixo.

Le véhicule de pompiers MOL a été utilisé en France, mais le constructeur est originaire de Flandre Occidentale. Il est spécialisé dans la fabrication de camions et de remorques tout-terrain pour conditions extrêmes, comme les opérations sur champs pétroliers ou en milieu désertique, et les véhicules vont du 4x4 au 10x10. Ici, un très bel exemplaire des Français de Alerte (Perfex), marque commercialisée par le distributeur hexagonal Monaco.



Véhicule de police belge

■ Bandes dessinées

La Belgique est aussi le berceau de nombreuses bandes dessinées, d'où ont été tirés ces dernières années de nombreux modèles réduits. On pense par exemple à Tintin, Spirou, Blake et Mortimer et, bien sûr, l'immanquable Michel Vaillant. On trouve encore aujourd'hui la plupart des modèles assez facilement dans les bourses d'échange ou sur eBay. Actuellement, Michel Vaillant est à nouveau sous les feux de la

rampe grâce à une nouvelle série d'albums que l'on doit à Philippe Graton, ainsi qu'à la Rebellion Vaillante, très remarquée aux 24 Heures du Mans il y a quelques années.

(Copyright: MCTS bvba – a été publié avant dans 'Modelauto')



*Pegaso Z-102C Bisiluro -
Record de vitesse à Jabbeke (1953)*

*Un bus de ligne de la marque belge
Brossel en service à Valenciennes*

ViaFlavia

ROADBOOKS AND MORE



**Il faut choisir la bonne route
quelle que soit la distance**

Dans un monde où l'on se fie à son GPS pour arriver à bon port, quel bonheur de s'amuser à trouver son chemin sans aide et de découvrir les chemins de traverse bien plus jolis que la route la plus rapide qu'il aurait calculée. Surtout quand on a le temps de partir ainsi à l'aventure en voiture. Quel bonheur de prendre le temps de flâner en route. Chaque weekend, les amateurs d'automobiles sont nombreux à sillonner nos belles routes en groupe, profitant de ce moment de détente et d'évasion. Au détour de routes détaillées dans des livrets de route (appelés aussi 'roadbooks'), ils découvrent de beaux paysages et des sites historiques remarquables. Découvrez ce que ViaFlavia vous propose à ce sujet.

**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

Logos 'animaliers'

Emblèmes: le reste de l'Arche de Noé (2^e partie)

par Dominique Cruyt

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.



Si la faune animale avait perdu la bataille de la locomotion, elle n'en perdrait pas pour autant la guerre des symboles. Dans les numéros précédents d'Historicar, on a parlé en long et en large des logos animaliers. A commencer par le plus répandu, celui du cheval. Dans notre n° 37 c'était, après l'éléphant, le tour aux félinés, tels le tigre, le léopard ou la panthère... et on termine en beauté avec le roi des animaux: le lion.

■ Autre félin

Dans la parade des félinés, certains sont tellement véloces qu'on les identifie plus difficilement:

- **Standard** (Allemagne 1933-35), fondée par Wilhelm Gutbrod;

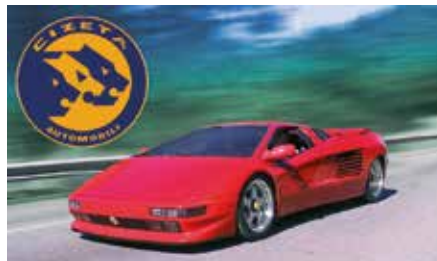


- **Andersen** équipé d'une mécanique Mini Moke (Grande-Bretagne);

- **Albar-buggy** (Suisse);



- et **Cizeta Moroder**, une supercar italienne dessinée par Gandini en 1988.



■ Lion

Enfin, tous ces félinés font partie de la cour du roi-lion, qui en plus d'être le roi de la jungle, domine aussi les logos automobiles:

Allemagne

- **Büssing** (groupe MAN/Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) dont l'origine remonte aux forges de 1758;



- Le premier blason d'**Opel** comptait 3 lions, dont celui du 'Land von Hesse';



- **Tornax** (1934-36), petit producteur de sportives au moteur **DKW**;



- **Liedtke** (1987), producteur de fourgons électriques urbain, rebaptisés **Selektra**;

- **Strohm** (1991-94), répliques **Lamborghini** avec moteur V6 PRV (PeugeotRenaultVolvo);



- **Mannesmann** (1923-29), voitures luxueuses, dont l'emblème au lion est surmonté de l'étoile des druides, talisman des 'vieux Germains';

Autriche

- dès 1836, **Gräf & Stift** produisait des serrures, ensuite des articles métalliques et des bicyclettes, enfin, à partir de 1898, des automobiles. Cette 'Rolls' autrichienne photographiée au Musée militaire de Vienne est tristement célèbre dans l'histoire pour avoir été le théâtre de l'assassinat de l'Archiduc François-Ferdinand à Sarajevo en 1914, évènement qui déclencha la lière Guerre Mondiale.

GRAF & STIFT



Belgique

- après un essai timide de voiturette, c'est sous licence **Gobron-Brillié**, que le fabricant d'armes **Nagant** (Liège, 1896-1928) s'initia à la production automobile;
- tout comme les voitures de prestige **Germain** (1897-1914), qui produisaient sous licence **Daimler**;
- l'écusson de **Linon** (Ensival/Verviers, 1900-14) reprenait les trois lions des armoiries de la ville de Verviers. Après avoir produit dès 1896 les vélos de marque 'Cyclope', ce producteur lorgna de son bon œil vers des voiturettes à moteur **De Dion-Bouton** et des voitures sous licence **Gautier-Wehlé**;



Tchécoslovaquie

- l'ancienne société **Praga** (1907-47) avait ses propres voitures, avant de poursuivre sous licences **Isotta-**



Fraschini, Charron et Renault. Après la 2^{ème} Guerre Mondiale la production fut réorientée, sous le régime communiste, vers des véhicules utilitaire;

- **Achilles**, plus connu pour ses motos, a produit des automobiles jusqu'en 1912;



Suisse

- la **Tecoplan-Leo** proposait en 1988 un prototype de micro-citadine (2,5m et 450kg) à moteur soit électrique,



tecoplan

soit thermique (Fiat). Malgré l'intérêt d'Ikarus (Hongrie) et de Sumitomo (Japon), ce projet ne fut jamais mis en production.

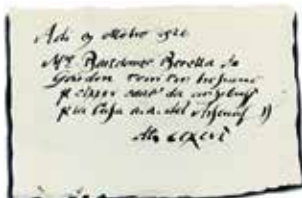
Ecosse

- la doyenne de Glasgow **Argyll** (1899-1932);
- **The All British Car** (1906-1908), fondée par **Johnston**, puis reprise par **Arrol-Johnston**;

Angleterre

- la holding **Bean**, constructeur de carrosses depuis 1826, produisait dans les années 1920 ses propres automobiles, ainsi que des carrosseries pour les **Fiat 501** anglaises;
- l'automobile **British Lion**, un ancien fabricant d'armement (1903-1904);
- la **Lion** (1905) avait pour prestigieuse originalité de recouvrir d'argent plaqué certaines pièces d'aménagement;
- la filiale anglaise de **Ford** avait son propre écusson orné d'un lion;
- **Triumph** fut d'abord un producteur de bicyclettes et de motos, avant de lancer en 1923 sa première automobile, un tricycle à moteur **Minerva**;
- grâce aux mystères de la génétique, les lions des emblèmes **Talbot** et **Sunbeam**, engendrèrent en 1959 l'élégante **Tiger**!
- avant de fonder la **Jaguar**, **William Lyons** vendit le département 'sidecar' de **Swallow Sidecars** à un entrepreneur, qui, sur base de la **Triumph TR2**, produisit pour le marché californien 276 cabriolets **Swallow Doretti** (1954-55).





■ tout le monde connaît les composants électrique **Lucas** et ses optiques 'King of the Road', mais qui se souvient encore que, lors du premier choc pétrolier, Lucas chercha à se diversifier en proposant des fourgons et taxis électriques dessinés par David Ogle?



Italie

- **Maggiora** (1905) assemblait à Padoue (Vénétie) les **Laurin & Klement** (Tchécoslovaquie) et les identifiait avec le lion vénitien de Saint Marc;
- l'**Alfa Romeo Leontina**, réplique (1975) de la légendaire '1750' des années '30;
- le camion **OM Leoncino**;
- l'emblème **GrecaV**, des voitures 'sans permis';
- la **BBC-Benelli**, une petite voiture bi-cylindre en V de 750cc (photo), dont trois exemplaires furent produits sous l'égide de l'association (1948) entre Giuseppe **Benelli**, Giuseppe **Beretta** (le plus ancien armurier au monde dont l'histoire remonte à 1526 (voir document) et le comte Luigi **Castelbarco**. Plus tard, le grand Enzo **Ferrari** voulut également associer **Beretta** dans le projet '**Ferrarina**': après tout, susciter l'intérêt d'un armurier, passionné d'automobiles, s'inscrivait dans la logique des tous débuts de l'industrie automobile. Les usines **Beretta** sont toujours à **Brescia** et la famille est grande enthousiaste des Mille Miglia.



Finlande

- **Finlandia** fabricant de calèches, assembla après la lière Guerre Mondiale quelques véhicules, reconvertis ensuite pour le service incendie.



U.S.A



- la **Stevens-Duryea**, société fondée en 1901 lors de la séparation des pionniers de l'automobile américaine, les frères **Duryea**;
- les moteurs de cet autre pionnier **Franklin** (1901-34) avaient des pistons en aluminium dès 1915;
- la marque **Flanders** (logo aux deux lions de Flandre) fut absorbée par **Studebaker** en 1912, avec qui **Walter E. Flanders** avait déjà beaucoup travaillé;
- toujours en 1912, l'usine de **Lion** (1909-1912), constructeur du Michigan, fut réduite en cendres, y compris un stock de 150 modèles 'Forty';



- la **Chrysler Windsor** (1960) arborait un lion bondissant au milieu de sa calandre;



- **Meyers-Manx**, important producteur californien de 'buggy' en polyester, matière dont il avait acquis l'expertise en produisant d'abord des bateaux;



- la **Mercury** Monarch des années '50.



Japon

- La **Subaru** 'Leone' (1972);



Australie

- **Lion** XK-SS, répliques **Jaguar** du constructeur Gerard (1985>) avec des moteurs **Chevrolet**.
- **Holden**, un ancien producteur de carrosses, assembla en 1914 sa lière voiture à Adelaïde sur un châssis **Lancia**. L'emblème 'du lion et de la pierre' représenterait une des légendes de l'invention de la roue par un Egyptien qui aurait vu un lion faire rouler une pierre avec sa patte. **Holden** fut absorbé par **General Motors** suite à la crise de 1929.



France

Quand on parle du lion en France, la la mémoire collective l'associe sans hésiter à la maison Peugeot, fondée en 1810, mais on confond souvent son origine. De plus on oublie cinq autres lions automobiles français, qui n'ont pas connu la même notoriété:

- **Aster** (1900-1910), producteur de motos, de petites voitures et surtout de moteurs pour les marques **Gladiator**, **Ariès**, **Darraq**, **Dennis**, **Argyll**...



- **Fasto**, une automobile de style classique, qui ne survécut pas à la crise de 1929;



- l'artisan du Nord de la France **Bossaert** (logo de tête de lion) carrossait des **Citroën DS** dans les années '60 sur un dessin de Piero Frua;
- **Buire** (1904-30) et **Rochet** (1899-1910), deux marques qui se référaient au lion du blason de la ville de Lyon...

... par coïncidence, c'est aussi de cette ville qu'est originaire la famille Peugeot. Voilà donc une première explication du **lion Peugeot**, mais ce n'est pas la seule...

Le lion Peugeot



Une seconde explication du **lion Peugeot** est inspirée par la sculpture en grès rose de Pérouse (22mx11m) sur une paroi rocheuse de Belfort, ville de Franche Comté*, berceau historique des usines **Peugeot**. Réalisée par Bartholdi (le sculpteur de la statue 'la Liberté éclairant le Monde' à New York), ce **lion** exalte l'héroïque résistance d'une petite partie de l'Alsace, qui ne fut pas occupée en 1870, malgré la débâcle française contre les Prussiens, mais cette interprétation ne tient pas compte de la chronologie.

La 1^{ière} apparition du **lion Peugeot** date de 1847. Breveté en 1858, il était gravé sur bon nombre de leurs produits comme le moulin à poivre (invention **Peugeot**), le moulin à café (photo), les bicyclettes ou les outils métalliques. Il faut se rappeler qu'au XIX^{ème} siècle, une large partie de la population était analphabète et c'est grâce à des symboles visuels - pictogrammes avant la lettre - qu'on caractérisait des articles d'usage quotidien. Les illustrations d'animaux (lion, éléphant, écureuil, plume d'oie...) évoquaient des simples



BOSSAERT





messages de qualité (robustesse, douceur, légèreté...). Plus concrètement à l'époque, les scies **Peugeot** étaient réputées pour leur qualité et le lion était supposé en vanter la flexibilité, la solidité et surtout la résistance des dents.

A partir de 1897 et pendant une dizaine d'années, la famille se sépara en deux branches et deux



orientations industrielles: les 'Automobiles **Peugeot**' pour le haut de gamme et 'les Fils de **Peugeot Frères**' pour les voiturettes, qui dès 1905, s'appelaient **LION-Peugeot** reconnaissables à l'écusson du 'lion marchant sur une flèche'. Après avoir exprimé la qualité des outils, ce lion devint le symbole identificateur de la marque automobile.



Au fil du temps le lion fut restylisé et, dès 1933, il devint la mascotte des 201, 301, 401, 402.... En 1948 sur la 203, ce même lion subit une métamorphose héraldique en perdant sa flèche et apparut 'sur fond azur semé de billettes d'or', comme les armoiries de la province de la Franche-Comté*. Il continua à évoluer sur la 403 jusqu'en 1959, où il disparut du capot, car considéré comme une aspérité en cas d'accident.

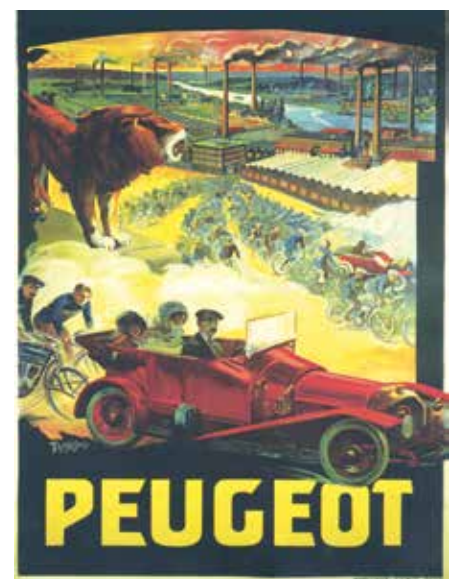


En conclusion, comme pour le cheval Ferrari (v.Historicar précédent), plusieurs raisons successives ou concomi-



tantes peuvent être à l'origine d'un logo. Pour clore ce chapitre sur l'automobile et les félins, un moment de sourire avec cette publicité du lion, dont le message publicitaire sent aujourd'hui un peu la naphthaline:

Tout est centré autour du lion: par condescendance sociale, il ne mord pas et se contente de montrer les crocs, délicatement comme un chaton. Ostensiblement, il veille à ce que les ouvriers rentrent directement dans leurs cités, afin d'être frais et dispos pour le labeur du lendemain. Dans une parfaite harmonie syndicale, ils roulent en rang serrés, heureux de posséder chacun une bicyclette.... de préférence Peugeot. De plus ils peuvent rêver de la belle vie de l'épouse du patron: elle a choisi l'heure de fermeture pour aller discrètement faire son shopping en ville. Tout le monde est heureux, y compris le chauffeur de l'usine, qui a le privilège de conduire une luxueuse Peugeot type 145 de 1913... La vie n'était-elle pas idyllique dans un décor ou la poésie écologique des fumées donnait encore plus de couleurs aux lueurs du crépuscule?



Site web Historicar

www.historicar.be



Depuis le début de cette année, le magazine Historicar a son propre site web, ensemble avec la FSA, la Fondation Automobile. Vous y trouverez l'archivage numérique de la plupart des éditions d'Historicar. Les numéros plus anciens sont scannés et mis en ligne dans les mois qui viennent.

Une autre partie du site est dédiée aux publications de la Fondation Automobile FSA. Des livres sur l'histoire du **Sport Automobile Belge**, **Le Grand Livre de l'Automobile Belge**, la vie d'un de nos plus grands pilotes **Paul Frère**, ainsi que l'histoire d'**Apal** publiée récemment, et bien d'autres. Vous pouvez les commander aisément et ils sont livrés à domicile endéans quelques jours. Attention, vous ne les trouverez pas dans les librairies, mais uniquement sur le site.

Jetez donc un coup d'œil sur www.historicar.be, cela en vaut la peine!



L'archive numérique des précédentes éditions d'Historicar à consulter en ligne ou à télécharger en format pdf.

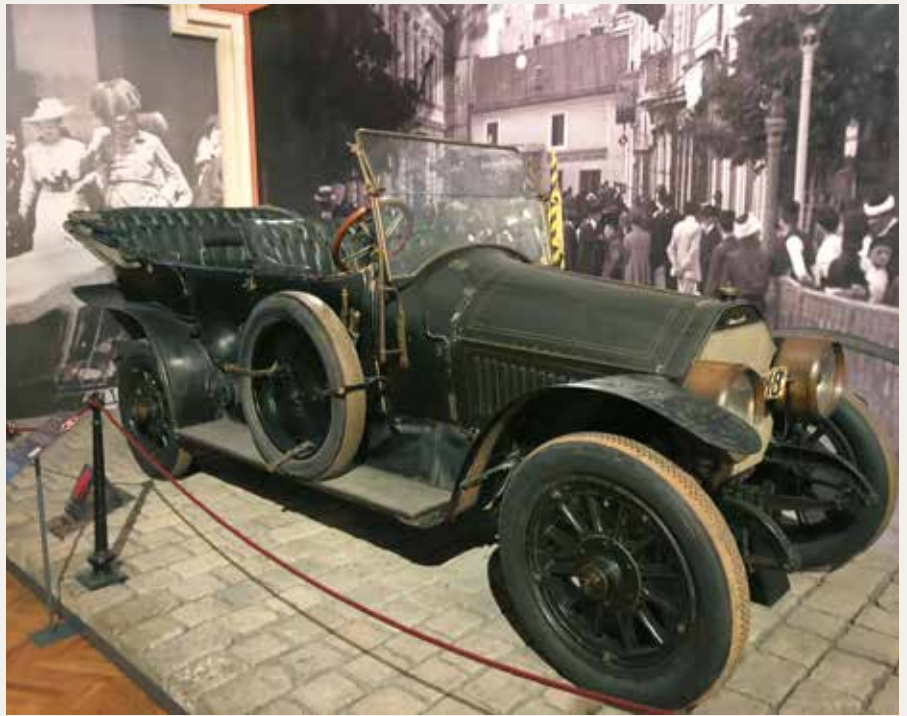
Toute une série de livres liés à l'histoire de l'automobile en Belgique peuvent être commandés en ligne. Uniquement disponibles sur le site, vous ne les trouverez pas dans les librairies.



Vécu...

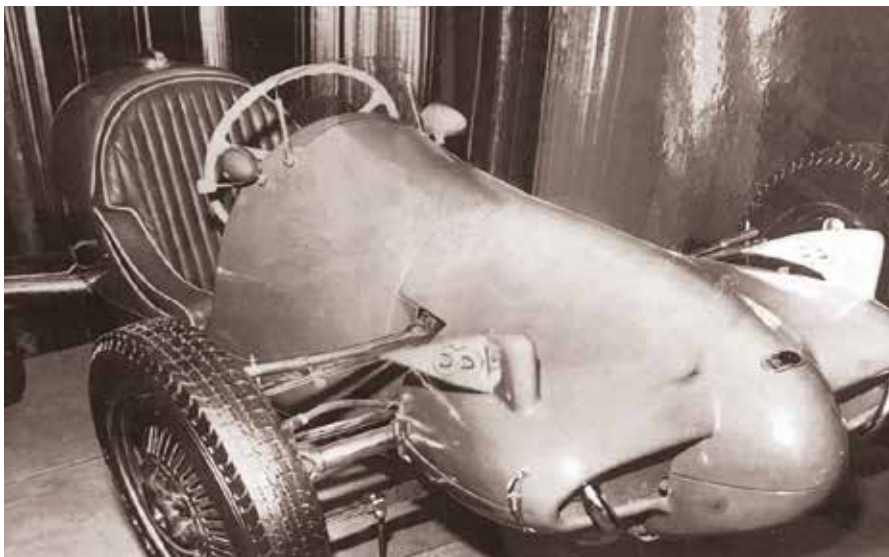
■ Gräf & Stift

Vienne est une métropole très riche en musées, mais juste en dehors de la ville, à l'Arsenal, on trouve aussi un musée militaire principalement consacré à la Première Guerre Mondiale. L'histoire de la guerre est ici abordée de façon inhabituelle pour nous, puisque l'Empire Austro-Hongrois était "dans l'autre camp". L'une des pièces maîtresses du musée est la Gräf & Stift 28/32 de 1910, une automobile autrichienne dans laquelle l'Archiduc Franz Ferdinand et son épouse la Comtesse Sophie von Hohenberg furent assassinés par Gavilo Princip, le 28 juin 1914 à Sarajevo. Des tireurs avaient été postés tout au long du parcours, et le fait qu'ils étaient équipés de pistolets Browning de la FN, des armes hypermodernes pour l'époque, nous montre qu'il s'agissait en fait d'une embuscade bien préparée, et non de l'action de quelques partisans. Cette attaque fut la cause directe de la



Première Guerre Mondiale. La voiture est dans un état de conservation remarquable et présente encore l'impact,

juste derrière la portière arrière droite, de la première balle tirée, qui fut fatale à l'Archiduchesse.



■ Racer 500 cc

Juste après la guerre, les courses de Racers 500 cc étaient très populaires. La discipline était née au Royaume-Uni, où on avait équipé de petites monoplaces de moteurs de motos 500 cc, qui entraînaient l'essieu rigide arrière via une chaîne. Certains con-

structeurs de cette compétition allaient plus tard faire parler d'eux, comme par exemple John Cooper. Il en va de mêmes pour certains des pilotes, parmi lesquels Stirling Moss devint le plus connu. Ces courses existèrent aussi en Belgique. En 1950 par exemple, pas moins de six Grand Prix furent

organisés, réunissant un plateau de concurrents internationaux.

Grégory Tuytens (que l'on connaît grâce à Bonhams) nous a fourni cet image d'une DB Panhard 500 Racer, vraisemblablement de 1949. Son grand-père Norbert Feys l'avait achetée neuve, comme le laisse penser la photo prise dans un showroom. Avec la voiture, il prit part à quelques courses de rues locales, que l'on organisait ci et là à une époque où les exigences en matière de sécurité étaient quasi inexistantes. Il finissait troisième lors du « Kilomètre lancé » organisée à Knocke au début des années '50. La vitesse de pointe de 233,34 km/h avec une telle voiture était terrifiante. La voiture fut ensuite vendue au pilote bruxellois van Hauw. En 1952, ce dernier et la voiture terminèrent à la 6ème place du Grand Prix International de Bruxelles, qui s'était déroulé dans le Bois de la Cambre. La voiture existerait-elle encore?

Vécu...

Photo: © Bruno Dugauquier 2018



■ Antwerp Concours d'Elegance

L'Antwerp Concours d'Elégance, organisé pour la 14ème fois par Nicolas Van Frausum, est depuis des années fidèle au Kasteel Belvedere de Wijnegem. Cette année, la Best of Show fut la Lancia Astura d'Eddy Leemans. La voiture avait été commandée en 1938 à la "Fabbrica Automobili Torino Pinin Farina" par l'Ambassade de Suède à Rome, pour l'Ambassadeur d'alors, Son Excellence Bo Gunnar

Hägglöf. La couleur avait été choisie par son épouse... Des années 60 à 1974, la voiture a été préservée par l'AHK (Automobil Historical Klub) de Stockholm. En 1974, Bo Gunnar Hägglöf la vendit à Peter M. Fischer, professeur d'archéologie à l'Université de Göteborg, qui la conserva durant 42 ans. Le collectionneur anversois Leemans n'est donc que le troisième propriétaire de cette voiture jamais restaurée.

■ Zoute Concours d'Elegance

La Belgique peut s'enorgueillir d'un événement old timer qui s'est aujourd'hui hissé au plus haut niveau: le Zoute Grand Prix, qui en sera l'année prochaine à sa 10ème édition. L'un des éléments de l'évènement est le Concours d'Elégance qui, dans son genre, peut aussi être considéré comme l'un des plus importants d'Europe. Cette année, le concours a

été remporté par une superbe Alfa Romeo Villa d'Este Touring 1948, propriété de Johan van Puyvelde, l'homme aux lunettes de soleil qui porte une grosse coupe, à la gauche de la voiture. A côté de lui, le président du jury Philip Kantor et tout à gauche, Philippe Bourgoo de l'organisation Zoute Grand Prix. A droite, leurs partenaires de crime Philippe Van de Ryse et David Bourgoo.



Vécu...

■ Mooiste Stand

Au récent Salon Interclassics, il se dit que quatre des Palais du Heysel de Bruxelles accueilleraient au total plus de 1.000 véhicules. La FBVA occupait à elle seule près de la moitié d'un Palais, principalement avec des stands de clubs. Un concours avait d'ailleurs été organisé. Un prix a été attribué à la plus belle voiture, en l'occurrence une BMW 2002 Bauer jaune canari exposée sur le stand du club BMW Bavaria. Il y avait aussi un FBVA Special Award, qui est allé au club '40 & '50 American Car Enthousiasts et à son infatigable président Dirk van den Bergh, (dont le stand était également particulièrement réussi). Enfin, la FBVA a aussi décerné un prix au plus beau stand de l'évènement, et c'est celui du Peugeot Club qui a été élu, grâce notamment à deux 203 de 1958 – l'un des thèmes du Salon – exposées dans un décor très à propos.

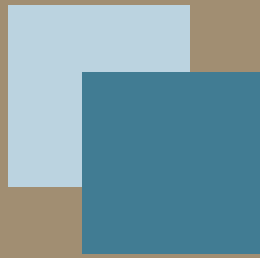


■ Pegaso à Autoworld

En novembre dernier, Autoworld Brussels a consacré une exposition exceptionnelle à la marque espagnole Pegaso. Les plus... matures d'entre-nous connaissent encore le nom Pegaso grâce à ses poids lourds, "El Camion Español". Mais tout le monde ne sait pas qu'au début des années 50, Pegaso a aussi construit une série de voitures de sport très exclusives, 84 exemplaires pour être précis. Les voitures disposaient d'un moteur V8 assez complexe, doté de quatre arbres à cames en tête. La cylindrée initiale était de 2,8 litres, puis est rapidement passée à 3,2 litres et le dernier prototype – une Serra Spider jamais vendue, et surtout jamais exposée avant de venir à Autoworld grâce à IVECO – avait un moteur 4,7 litres de conception plus simple, avec un seul arbre à cames en tête. Au total, 13 Pegaso étaient présentes à Autoworld, en plus d'un camion Comet de 1962. Chaque Pegaso est unique. Certaines ont été reçues avec une carrosserie "maison" Enasa, d'autres ont été habillées par le carrossier espagnol Serra, ou encore par Saoutchik. Touring Superleggera a construit à peu près la moitié des carrosseries Pegaso. L'une des plus spectaculaires est la Thrill noire et rouge, construite spécialement comme "Show Car" pour les Salons de Turin et de Paris en 1953. Elle est à l'avant-plan sur la photo de haut. Le modèle vert à droite sur l'image est la plus ancienne Pegaso connue, et la seconde à avoir été produite. Sur l'autre photo, on voit la Z-103 Serra Spider de 1955, qui a été préservée par le Centro Historico Pegaso dans l'ancienne usine de madrilène de la marque, aujourd'hui propriété d'IVECO. Elle était destinée à tester le nouveau V8 à arbres à cames simple, et n'a jamais été vendue.



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 Delième 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