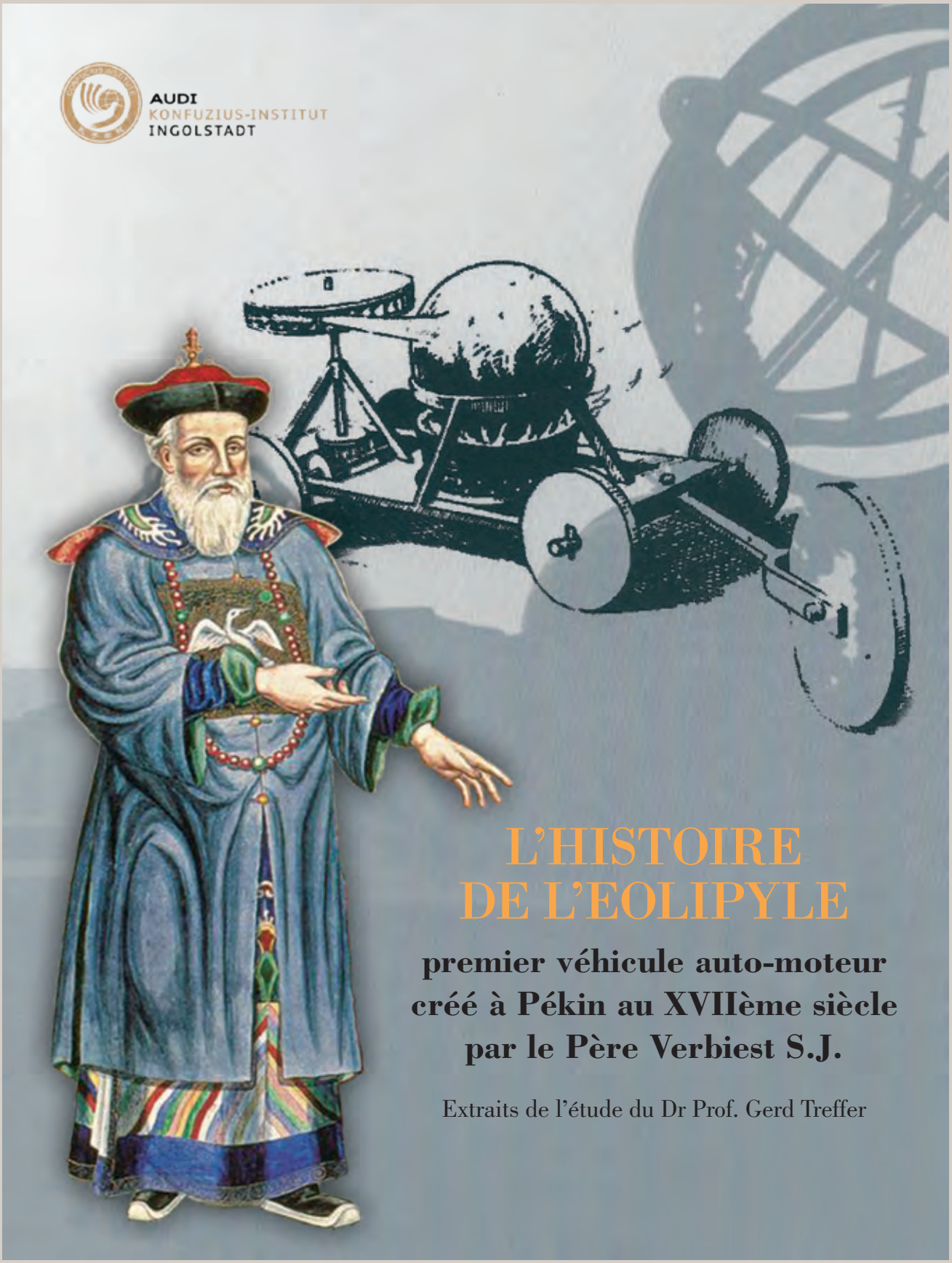
Fsa HISTORICAR
Edité avec le soutien de la Fondation pour le Patrimoine Automobile et Moto



L'HISTOIRE DE L'EOLIPYLE

premier véhicule auto-moteur créé à Pékin au XVIIème siècle par le Père Verbiest S.J.

Extraits de l'étude du Dr Prof. Gerd Treffer

N°XXXIX - JUIN 2019

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

THE ZOUTE SALE®

Call to Consign

Important Collectors' Motor Cars

Knokke-Le Zoute, Belgium | 11 October 2019

With 50 entry slots available and several motor cars already consigned, the annual event in Knokke-Le Zoute is set to be another exciting auction from the Bonhams record breaking motoring department.

ENQUIRIES

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36
eurocars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

Matching numbers and Ferrari Classiche certified
1965 FERRARI 275GTB/2 LONG NOSE ALLOY
Design by Pininfarina Coachwork by Scaglietti
Chassis no. 08061
Engine no. 08061
Estimate Refer Department

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 - Laurent Zilli – Marcel Pirotte – Didier Verriest – Dr. Gerd Treffer

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 Peugeots
Kon. Automobielclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entousiasts' Club Belux

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

Maison d'édition:
S.A. Draaiboomken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
TVA : BE0414.830.002

La toute première auto-mobile

Les instituts Confucius d'Allemagne ont pour mission de bâtir des ponts entre les cultures allemande et chinoise. Actuellement, les gens de l'Audi Konfuzius-Institut Ingolstadt (AKII) travaillent à la reconstruction de l'éolipyle, un appareil construit au cours de la deuxième moitié du XVII^e siècle par le jésuite Ferdinand Verbiest (1623-1688) pour le compte de l'empereur Kangxi, quatrième empereur de la dynastie Qing, et deuxième à régner depuis la nouvelle capitale, Pékin.

Celui qui est à l'origine de cette initiative est le Dr. Gerd Treffer, un historien lié à l'institut cité plus haut. Lors de recherches minutieuses, il a découvert que la première auto-mobile du monde – au sens littéral de « qui se meut par ses propres moyens » – fut inventée en Chine. Elle était mise en mouvement par la vapeur et fut construite vers 1676-1678, bien avant les premières machines à vapeur de Watt, Cugnot et autres pionniers français et britanniques. Ce premier véhicule autopropulsé ne pouvait pas transporter de passager, car il s'agissait d'un objet de démonstration servant à présenter le principe de la machine à vapeur. Toutes les informations disponibles sur le véhicule de Verbiest sont rassemblées dans un petit livre écrit par le Dr. Treffer, publié en allemand par l'Institut Confucius d'Ingolstadt : « Das erste Auto-mobile der Weltgeschichte » (la première auto-mobile de l'histoire mondiale). Les découvertes les plus importantes sont rassemblées dans le présent numéro, et peut-être vous demandez-vous pourquoi ?

La FSA (Fondation-Stichting Automobile), qui fait partie de la Fondation Roi Baudouin, a pour objet de favoriser la connaissance et la conservation en Belgique du patrimoine automobile belge. Il est donc logique que notre magazine, organe officiel de la FSA, s'intéresse à ce travail réalisé en Allemagne avec le soutien d'Audi, comme nous l'avions par le passé fait pour un autre inventeur belge méconnu : Etienne Lenoir. Cet homme de Virton développa en 1860 le premier moteur à combustion. Il aurait installé son moteur sur un véhicule, donnant ainsi naissance au premier véhicule à moteur à combustion, et ce en 1863, bien avant que Gustav Otto, Carl Benz ou Gottlieb Daimler fassent parler d'eux. Mais Lenoir ne fut jamais soutenu par une machine de marketing, c'est pourquoi il resta dans l'ombre. Pourtant, c'est de lui qu'est née toute l'industrie automobile. Et on peut en dire autant de Ferdinand Verbiest, dont le plus grand mérite est d'avoir été le premier à comprendre que la vapeur pouvait être utilisée comme mode de transmission, et de l'avoir démontré par la pratique.

Leo Van Hoorick

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

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

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

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

GREAT ITALIAN DESIGNERS

PININFARINA - BERTONE - ZAGATO - TOURING - GHIA

BENTLEY CENTENARY

100 EXTRAORDINARY YEARS

COMMANDEZ EN LIGNE AVEC RÉDUCTION!
INTERCLASSICS.BE

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

INTERCLASSICS BRUSSELS 2019

15 / 16 / 17 NOVEMBRE 2019

BRUSSELS EXPO

KBC Private Banking

Vander Haeghen & C°
Specific Insurance Underwriters

BFOV FBVA

AUTOWORLD BRUSSELS

Bonhams

AUTO SCOUT 24

Le Moniteur AUTOMOBILE.be

AutoGids.be

Auto World.be

Le Vif/L'AUTO

interclassics.be

Sommaire

3	Edito
6 – 18	Ferdinand Verbiest et la première automobile du monde
19 – 27	Entreprises marquantes - Beherman (2e partie)
26	www.historicar.be
28 – 31	Fidèle Joseph Lefert – Pionnier de l'électrique
32 – 34	Collection Thiry: la caverne d'ali-Baba des motos
35 – 38	Vécu…

Annonceurs

02 Bonhams
04 Interclassics
15 Audi
31 Delen Private Bank
34 ABN Amro Private Banking
37 15th Antwerp Concours d'Elegance
39 Livres FSA
40 KBC Private Banking

Agenda

- Antwerp Concours d'Elégance : 8 septembre 2019
- Zoute Grand Prix : 10 – 13 octobre 2019
- Interclassics Brussels : 15 – 16 – 17 novembre 2019
- Interclassics Maastricht : 9 – 10 janvier 2020

Autoworld

- Citroën 100 years : 26 juin – 4 septembre 2019
- Cycling Legends : 20 juin – 26 août 2019
- Zagato 100 Years : 14 septembre – 1 décembre 2019
- So British! : 13 décembre – 26 janvier 2020

Renseignements: www.autoworld.be

Couverture

La toute première automobile de l'histoire a été construite par Ferdinand Verbiest, jésuite belge, dont le plus grand mérite est d'avoir été le premier à comprendre que la vapeur pouvait être utilisée comme mode de transmission, et de l'avoir démontré dans la pratique. A l'université d'Ingolstadt, Allemagne, on est en train de recréer le véhicule de Verbiest, avec l'aide d'Audi. Ils nous ont également supportés pour cette publication.

Ferdinand Verbiest et la première automobile du monde

Dr. Gerd Treffer – Audi Konfuzius Institut Ingolstadt

Portrait romantisé de Ferdinand Verbiest

Arrivé à Pékin en1660 en tant que missionnaire, il y fut ensuite le bras droit du « maître des secrets célestes » Johann Adam Schall von Bell, astronome, ami et conseiller de l'empereur de Chine, avant de lui succéder en 1669 comme chef astronome et mathématicien jusqu'à sa mort en 1688, directeur de l'observatoire astronomique impérial de Pékin et mandarin de second rang. Ferdinand Verbiest était un « ingénieur » (bien que le terme n'existait pas encore à l'époque) à l'imagination et l'ingéniosité extraordinaire, d'une polyvalence remarquable et d'une assurance considérable. Il fit mouler des canons lorsque le besoin se présenta, et en 1674, lorsqu'il en eut le temps, il conçut de nouveaux « instruments d'astronomie servant à calculer la position, la hauteur, les angles d'élévation, le mouvement ainsi que les heures de lever et de coucher des astres ».

Et donc, on attribue à Ferdinand Verbiest la construction et la mise en mouvement du premier engin à se déplacer de manière autonome, sans aide humaine ou animale, la première automobile du monde. Deux bons siècles avant Carl Friedrich Benz et Gottlieb Wilhelm Daimler et près d'un siècle et demi avant que James Watt (le véhicule employant également la vapeur). L'engin que Verbiest a mis sur pied (ou plutôt sur roues) est en fait un « jouet » qu'il a conçu et construit spécialement pour l'empereur, sans doute plus motivé par l'envie d'expérimenter (de concrétiser des concepts et des calculs théoriques) que par son exubérance ou le goût du jeu. De plus, il a ainsi montré à son bienfaiteur ce dont la science occidentale était capable, le poussant ainsi à réfléchir aux perspectives qu'ouvrirait une coopération entre la Chine et l'« Europe ».

Contexte : la mission jésuite en Chine

Pour bien comprendre, il faut s'intéresser aux circonstances de l'envoi de jésuites en Chine. Ceux-ci se sont rendus à la cour impériale de Pékin dans le but non-dissimulé (bien que peu mis en avant) de porter le message du salut chrétien (aussi) en Extrême-Orient. Si ce message a pu y être reçu, c'est uniquement grâce aux connaissances que les prêtres amenèrent avec eux sur leur terre d'accueil : des connaissances dans les domaines scientifiques dans lesquels l'Occident devançait l'Orient. Les jésuites envoyés en Chine faisaient donc partie d'une élite issue du corps enseignants des universités européennes. De plus, la Chine fut (d'abord) « terre de mission » réservée aux jésuites, sur ordre du pape et en accord avec les autres ordres religieux.

La diffusion des enseignements du christianisme faisait partie intégrante du programme des jésuites. De plus, on exigeait des prêtres choisis une profonde conviction de leur foi et une capacité à prêcher avec ardeur. Un seul de ces atouts n'aurait pas suffi pour faire face à la civilisation chinoise.

C'est avec étonnement que les érudits européens apprirent que là-bas, à l'autre bout du continent eurasien (bien que la perception de l'époque différât), à l'autre bout du monde, donc, se trouvait une culture égale de la leur. Une culture qui avait son propre mode de gestion de la vie et du quotidien, ainsi que sa propre philosophie, dont les valeurs sur lesquelles se fondaient les structures « étatiques » et les bases sociétales de la vie sociale et politique pouvait offrir à l'élite européenne une option à laquelle se confronter sérieusement (comme l'ont fait, par exemple, Leibniz en Allemagne et Voltaire en France).

Pour appréhender la civilisation chinoise, l'ordre jésuite a détaché des hommes dotés d'excellentes connaissances scientifiques qui ont su gagner le respect et l'estime des Chinois grâce à leur expertise en technologie, mais aussi grâce à une méthode bien à eux.

Les jésuites réussirent à s'attirer « les faveurs de l'empereur grâce à leur expertise en mathématiques et en astronomie. Avec leur aide, le calendrier chinois, qui avait alors bien besoin d'être corrigé, fut remis en adéquation avec les saisons. L'implantation d'un calendrier était l'une des tâches les plus importantes de l'empereur, car de ce calendrier dépendait la période des semailles », mais aussi celles des

Le Flamand Ferdinand Verbiest (1623-1688), un des personnages clés de la célèbre mission jésuite en Chine, était un *« inventeur de génie et un constructeur créatif »*.

Dr. Gerd Treffer – Audi Konfuzius Institut Ingolstadt

Caspar Castner

mariages, des affaires, et bien plus encore. Enfin, le « Fils du ciel » servait d'intermédiaire entre son peuple et les cieux, à ce titre, chargé de faire régner l'harmonie et de prévoir les phénomènes célestes. En ce sens, travailler à l'observatoire impérial revenait à se voir confier un mandat politique très important.

Les jésuites gagnèrent en influence à la cour impériale de Chine grâce à leur formation, mais aussi grâce à leur capacité à aborder la culture, le mode de pensée, l'environnement et la philosophie de leur terre d'accueil, et à montrer leur estime pour cette culture. Ils surmontèrent « l'instinct de supériorité du conquérant chrétien » et se montrèrent respectueux de la culture et la mentalité locale, prenant l'habit des érudits chinois, apprenant leur langue, s'adaptant au système du mandarinat, étudiant les textes philosophiques et débattant des enseignements de Confucius. L'art de l'adaptation (accommodation) fut la clé du succès des missionnaires jésuites.

C'est donc une approche prometteuse de la confrontation intellectuelle, marqué par le respect et d'égal à égal, qui définit cette première rencontre entre deux cultures.

Saint François Xavier - Matteo Ricci - Johann Adam Schall von Bell - Ferdinand Verbiest

La Chine a longtemps été un pays fermé. Chaque Européen qui tentait d'y entrer risquait sa vie.

L'histoire de Saint François Xavier trouvant la mort avant de pouvoir entrer en Chine (à l'instar de Moïse au pied de la Terre Promise) a inspiré au fil des siècles auteurs, peintres et théologiens. L'apôtre des Indes, cofondateur de la Compagnie de Jésus avec Ignace de Loyola, mourut seul en 1552 sur l'île de Sancian, au large de la Chine, sans avoir pu entrer dans le pays.

Un de ses successeurs, Caspar Castner (né à Munich en 1655), ancien étudiant en théologie à l'Université d'Ingolstadt (alors appelée « Bayerische Landesuniversität », université de Bavière), fut envoyé à Sancian en 1700 pour y ériger une chapelle sur les lieux du décès de Saint François Xavier. Un rapport complet de sa mission a été conservé et nécessitera une analyse plus précise. Le premier Européen des temps modernes à entrer sur le territoire chinois fut Matteo Ricci. Il obtint l'autorisation de s'y installer et gagna le respect et la sympathie des Chinois. L'empereur Wanli lui conféra le titre de « saint, érudit et instructeur du monde » et l'honneur de mandarin, un don du ciel pour l'ordre et son travail, et ce qui fit de Ricci le précurseur incontesté d'une mission d'évangélisation fructueuse. En 1610, l'empereur Wanli mit à disposition un terrain légèrement en dehors de la porte ouest de Pékin pour y enterrer le corps

de Matteo Ricci. Ce site est ensuite devenu le célèbre cimetière Zhalan, qui garde encore aujourd'hui l'appellation « lieu de sépulture de Matteo Ricci et d'autres missionnaires étrangers », et qui fut ajouté à la liste des monuments culturels de Chine en 1984.

Dans une zone à part de ce cimetière se trouvent trois des tombes les plus remarquables : celle de Ricci, celle de Johann Adam Schall von Bell (1592-1666, né à Cologne), un homme au profil presque incroyable, à la vie, faite de sacerdoce et de science, phénoménale, très respecté de l'empereur, puis jeté au cachot et condamné à mort avant d'être sauvé par un tremblement de terre, ancien mandarin de premier rang et « chambellan de l'empereur ». La troisième tombe de cet enclos séparé est celle du Père Ferdinand Verbiest.

Vers la Chine

Ferdinand Verbiest est né le 9 octobre 1623 à Pittem, aux Pays-Bas espagnols (aujourd'hui en Belgique). Il entra chez les jésuites à Malines, en 1641.

En 1657, il fut envoyé en mission à sa demande. Il embarqua sur le *Bom Jesus de Vidigueira* et partit pour Macao où il arriva en juin 1658. Certains passages de la vie (déjà pleine d'aventures) de Verbiest sont volontiers romancés : on raconte notamment que le bateau a mis huit mois à arriver à Goa, et sept autres avant d'atteindre Macao, et qu'au cours de cette première année de mission, les chances de survie des passagers s'élevaient à deux tiers. En 1660, Johann Adam Schall von Bell l'appela à le rejoindre à Pékin. On raconte que lors de son trajet vers la capitale, glorieux quoique peu confortable, un homme marchait devant son véhicule avec un panneau sur lequel était inscrit : « Le très illustre Docteur Ferdinand, que l'empereur appelle. » Cependant, en descendant de voiture à Pékin, Verbiest fut jeté au cachot. « On lui attacha à chaque pied trois chaînes de douze pieds, trois autres à chaque main et trois autres autour du cou. »

Durant la persécution des chrétiens, entre 1664 et 1665, il partagea la cellule de Schall. Ce retournement de situation surprenant s'explique par un bouleversement politique et la xénophobie des régents au pouvoir, qui mena à l'oppression des missionnaires chrétiens. Leur procès durera cinq ans, au cours desquels toutes leurs théories scientifiques seront passées au peigne fin. Leurs opposants leur reprochaient notamment de diviser la journée en 96 quarts d'heures et non en 100, « raccourcissant » ainsi les jours. Le Père Schall fut condamné à mort par découpage des membres vivants en 10000 morceaux. Verbiest, lui, devait (juste) être pendu. Cependant, les exécutions furent empêchées par un tremblement de terre qui survint juste avant et inquiéta le juge. À la place, les jésuites de Pékin furent simplement renvoyés à Canton, sauf quatre, retenus à la capitale et assignés à résidence avec pour ordre de continuer leurs recherches en astronomie. Verbiest était l'un d'entre eux.

En 1667, à sa majorité (14 ans), Kangxi monta sur le trône impérial. Verbiest parvint à impressionner le jeune empereur grâce à de subtiles démonstrations d'ingénierie, et regagna ainsi l'ancien poste de Schall. En 1669, il devint son successeur au poste d'astronome et mathématicien en chef de l'empire de Chine, et conserva le poste de président du tribunal des mathématiques jusqu'à sa mort, en 1688.

L'année de sa nomination, il obtint par ailleurs la réhabilitation posthume de son prédécesseur en montrant que, depuis l'incarcération de Schall, les erreurs s'étaient accumulées dans le calcul du calendrier.

Le jeune empereur se servit des calculs de Verbiest pour « se débarrasser de ses régents », et le mathématicien entretint avec Kangxi des relations de conseiller et de précepteur.

De ce retournement de situation jusqu'aux années 1670, Verbiest n'est pas seulement directeur de l'observatoire impériale, mais aussi conseiller (tuteur en sciences, en quelque sorte) du Fils du ciel. Celui-ci « refusait qu'un jour s'écoule sans lui avoir apporté

La pierre tombale de Ferdinand Verbiest

Affiche annonçant les festivités à Pittem pour le 300e anniversaire de la naissance de Verbiest en 1913.

de nouvelles découvertes ». En 1674, Verbiest est devenu mandarin, il est pratiquement l'ingénieur en chef de l'empereur, il a renouvelé l'artillerie chinoise en faisant mouler 328 canons d'après un procédé de son invention, et il joue le rôle de diplomate de haut rang.

Les ingénieurs polyvalents jésuites

Outre ses connaissances en astronomie, Ferdinand Verbiest était sans aucun doute un homme instruit en presque tout et à l'aise aussi bien en plusieurs disciplines scientifiques qu'en langues, en politique et en diplomatie.

Au-delà de la recherche pure (en mathématiques, en astronomie et en physique), les grands érudits jésuites étaient aussi des découvreurs et des constructeurs (ce qu'on appelle aujourd'hui des ingénieurs). C'est le cas notamment de Christoph Scheiner (1573-1650), professeur jésuite d'Ingolstadt qui s'est vu refuser le départ en mission et que Verbiest connaissait certainement. En plus d'être un astronome de renom (il a notamment découvert les taches solaires, ce qui lui valut un conflit de priorité amer avec Galilée), Scheiner était également un pionnier dans le domaine de l'optique, grâce à ses différentes expériences et observations. Dans son ouvrage « Oculus », il parvint à expliquer la manière dont l'œil s'adapte à différentes conditions de lumière et de distance. Il a également découvert que la rétine était l'outil le plus important de l'œil, et on lui attribue l'invention d'un type d'intervention ophtalmologique encore utilisée de nos jours. Il a également inventé le premier instrument de reproduction d'images au monde (avec en outre une capacité d'agrandissement et de réduction), le pantographe, utilisable non seulement pour des reproductions en deux dimensions, mais aussi en trois dimensions (pour reproduire des corps avec exactitude, pour des statues par exemple). Les érudits tels que Scheiner, prédécesseurs immédiats de Verbiest et de ses contemporains, ont sans doute été leurs modèles.

Verbiest n'est pas en reste, et ses activités d'« ingénierie » incluent notamment une contribution à la rénovation des remparts de Pékin, et le moulage de canons à l'européenne. Il élabora également la Kunyu Quantu, une carte complète du monde. En 1673, il joua un rôle déterminant dans la rénovation de l'observatoire impérial. On a vu qu'en 1674, il élabora de nouveaux instruments d'astronomie novateurs. Six de ces appareils (qui, à l'époque de leur création, étaient à la pointe de la technologie mondiale), aujourd'hui installés sur la plateforme de l'observatoire (autrefois impérial) de Pékin, ont été conçus par Verbiest.

Durant la période entre les dynasties Ming et Qing, Ferdinand Verbiest fut,

selon Zhang Xiping, « l'homme qui présentait le plus clairement la mécanique et la physique ». C'était un homme ingénieux, qui construisait des appareils mécaniques en tous genre. En 1679, il parvint à réaliser un thermomètre et un hygromètre, et les offrit à l'empereur Kangxi.

En 1678, Verbiest sert de traducteur et d'intermédiaire entre son employeur, l'empereur de Chine, et les Russes lors de la négociation d'un traité visant à appuyer l'ouverture d'une route terrestre entre la Russie et la Chine.

Technique – moyen de proclamation de la foi

L'accomplissement, déjà remarquable en soi, que constitue la transmission de connaissances de pointe n'était pour Verbiest, comme pour ceux qui lui succéderont au service scientifique de la Chine ainsi que pour le grand scientifique et missionnaire Johann Adam Schall von Bell, qu'un moyen servant leur objectif : la mission d'évangélisation. Dans un message à ses successeurs, il leur a recommandé de ne pas se « laisser tenter par l'abandon des disciplines mathématiques. Car comme l'étoile de Bethléem mena autrefois les Rois Mages à adorer le vrai Dieu, la connaissance des étoiles peut progressivement mener ces souverains d'Extrême-Orient à connaître et à adorer le Dieu de l'Univers. »

Verbiest parvint à obtenir de Kangxi la reconnaissance de l'église chrétienne en Chine, ainsi qu'un statut égal à celui des autres formes de spiritualités. Il fonda la « cathédrale de l'est » de Pékin (Dongtang) et en fut le curé. Les accomplissements et les mérites de Verbiest en Chine furent reconnus de son vivant, en 1681, dans une bulle papale.

l'Astronomia Europaea

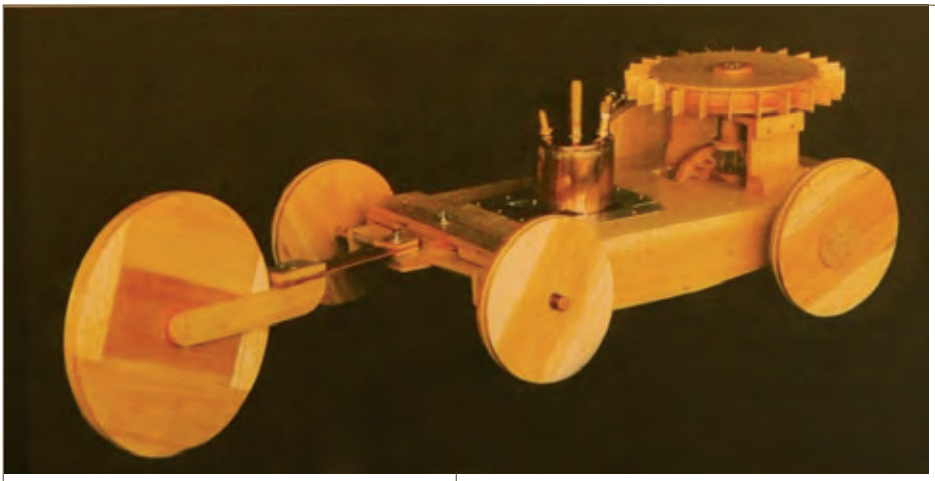
Les travaux scientifiques réalisés par les Jésuites en Chine sont décrits dans son ouvrage « Astronomia Europea Sub Imperatore Tartano Sinico Cam Hy » (Astronomie européenne sous l'Empereur Kangxi de Chine), plus simplement, « Astronomia Europea », publié par les Jésuites de Dillingen (Allemagne) en

ASTRONOMIA
EUROPÆA
SVB IMPERATORE
TARTARO SINICO
Cám Hy
APPELLATO
EX UMBRA IN LUCEM REVOCATA
à
R.P. FERDINANDO
VERBIEST
FLANDRO-BELGA
E SOCIETATE JESU.
Academiæ Astronomicæ in Regia PeKinensi
PRÆFECTO
Cum Privilegio Cæsareo, & facultate Superiorum.
IHS
DILINGÆ,
Typis & Sumptibus, JOANNIS CASPARI BENCARD,
Bibliopolæ Academici.
Per JOANNEM FEDERLE.
ANNO M. DC. LXXXVII.

1687. Cet ouvrage donne un aperçu de toutes les activités scientifiques des Jésuites – et de Verbiest lui-même – lors de leur mission en Chine, et de toutes les démonstrations faites à la cour impériale, « d'éducation et de divertissement », comme on disait alors. Dans le chapitre 24, titré « Pneumatica », Verbiest décrit les résultats de ses expériences avec la pression de l'air et avec les engins se mouvant seuls, qu'il avait lui-même fabriqués : le premier témoignage de construction et d'essais d'un véhicule automobile.

Voici la traduction d'un court extrait du livre, écrit en latin :

Il y a trois ans, comme j'étudiais les forces de l'éolipyle, je fis construire en bois léger un petit chariot long de deux pieds, à quatre roues, extrêmement mobile, au centre duquel je disposai un vase plein de charbons ardents et, au-dessus de



La maquette de Scheel

ce vase, un éolipyle. A l'axe des roues antérieures, j'adaptai une roue dentée en airain, dont les dents transversales et parallèles à l'horizon engrenaient avec une autre petite roue fixée sur un axe perpendiculaire à l'horizon ; de telle sorte que, lorsque ce dernier axe tournait, le chariot se mouvait. J'insérai cet axe dans une autre roue parallèle à l'horizon, d'un pied de diamètre ; et tout autour de la circonférence externe de cette roue, je disposai par paires de petites tiges soutenant des sortes d'ailes. En les poussant, le vent chassé par l'étroit orifice de l'éolipyle faisait tourner la roue entière et lançait du même coup le chariot qui pouvait conserver une allure assez rapide pendant une heure et plus (c'est-à-dire aussi longtemps que perdurait l'expulsion violente du vent par éolipyle). Cependant, pour que le chariot ne s'écartât pas trop loin de sa course, je fixai au point milieu de l'axe des roues postérieures, un timon très flexible en tous sens et dont l'extrémité fourchue portait un axe enfilé dans une roue de diamètre plus grand et très facile aussi à faire tourner. De cette façon, une fois le timon infléchi en oblique vers la droite ou vers la gauche et maintenu en place par une vis, le chariot mis en mouvement par le vent de l'éolipyle tournait constamment en cercle plus ou moins grand (d'après la dimension de la cour ou de la salle où il fonctionnait) suivant que le timon était plus ou moins infléchi.

On pourrait voir ceci comme la première « demande de brevet », cela bien avant l'existence même des brevets. L'auteur d'une ancienne biographie encore très actuelle de Verbiest (publiée en 1912), H. Bosmans, écrit à ce propos ceci : « Ce chapitre, qui durant la vie de son auteur ne connut qu'un très faible retentissement, semble avoir sensiblement gagné en importance depuis. Car il montre que Verbiest avait découvert le potentiel de la vapeur en tant que mode de propulsion. »

Remarques sur les descriptions faites par Verbiest

L'éolipyle

L'éolipyle (« boule d'Éole ») est un dispositif conçu par Héron d'Alexandrie qui démontre la force d'expansion de la vapeur d'eau ainsi que le principe de poussée. Son principe était déjà connu des prêtres de l'Égypte ancienne, et il s'agit de l'un des premiers « moteurs thermiques » dont on ait une trace écrite. Dans l'Antiquité, l'éolipyle n'avait « aucune utilisation pratique et était considérée comme une curiosité ». Dans son ouvrage « Pneumatica » (terme que Verbiest reprit comme titre d'un chapitre), Héron d'Alexandrie décrit quelques applications pratiques, dont tes portes de temple « automatiques ».

Binos asserculos

Une difficulté de la description faite par Verbiest réside dans la compréhension et la traduction du terme « binos asserculos ». Voici ce qu'a écrit chercheur Noël Golvers à ce sujet en 1993 :

« Conformément aux conventions du latin de l'époque, Ferdinand Verbiest utilise la distributivité de « bini » plutôt que le plus correct « duo ». Binos asserculos doit donc être traduit par duo asserculos, ce qui signifie « deux rayons ». Certains traducteurs, dans leur tentative de comprendre la conception technique du moteur, ont d'après moi produit des traductions qui ne correspondent pas à la description latine. Nous devons donc supposer que Ferdinand Verbiest utilisait deux tiges, qui traversaient la roue et faisaient saillie de part et d'autre, de sorte que quatre « lames » réparties sur la circonférence de la roue captaient le flux d'air et ainsi la mettre en mouvement.»

Le freinage

Zhang Xiping ajoute à la description faite par Verbiest (dans l'Astrono-

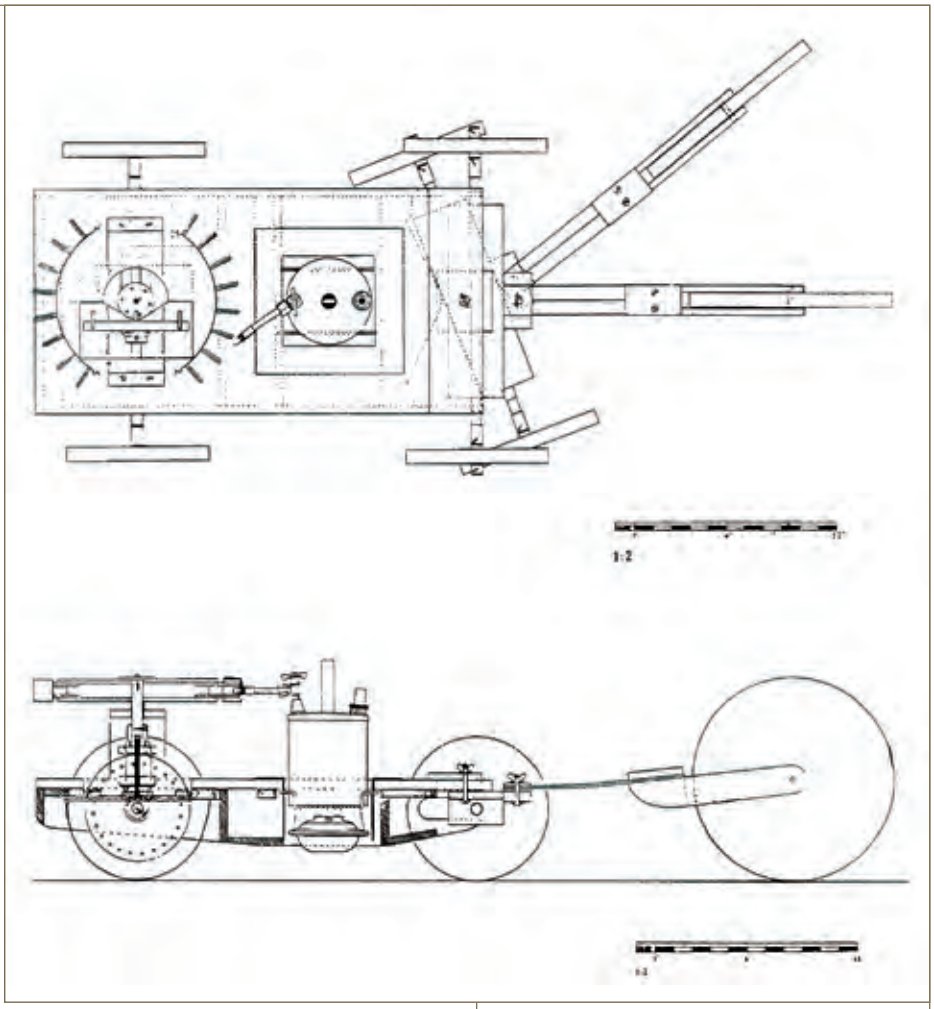
mica Europaea) la phrase suivante : « Ferdinand Verbiest construisit en outre un frein et un système de guidage pour le chariot, afin qu'il puisse avancer, s'arrêter et faire demi-tour. » En pratique, on ne peut affirmer qu'il y ait eu un frein (d'autant que personne n'aurait pu s'en servir, étant donné que le transport d'une personne était impossible, et que ce n'était pas le but de l'expérience).

■ Remarques sur la construction : Jacques Ickx

Concernant la description technique faite par Verbiest, Ickx fait la remarque suivante (dans « Ainsi naquit l'automobile ») :

Comme Leurechon avant lui, Verbiest pensait exploiter la vitesse du jet de vapeur grâce à un appareil de soutien de son invention (le « demultiplicator ») permettant la mise en mouvement. Il dirigea ainsi le jet tangentiellement à l'aide de tubes à un disque horizontal, pourvu d'un engrenage plus petit entrainant une grande roue à dents latérales, et dont l'axe correspondait à celui de l'arbre de transmission. Lors de la fabrication du véhicule lui-même, Verbiest se heurta à deux problèmes : dès qu'il eut installé l'éolipyle et le foyer qui allait avec au centre (du véhicule), il dut choisir entre propulser les roues avant ou les roues arrière. « Son choix s'est porté sur les roues avant ; sans doute a-t-il été inspiré par le cheval, le même dont Wells disait qu'il courait toujours devant les locomotives. » Comme le véhicule parvenait à rouler plus longtemps, il devint impératif d'y ajouter un dispositif pour le faire tourner.

« De nos jours, on se dirait que ce n'est rien de bien compliqué, mais il convient de rappeler qu'à l'époque à laquelle le Père Ferdinand Verbiest quitta l'Europe, il n'y avait pas de traction avant orientable sur les calèches. On suppose souvent, à tort, que ce dispositif est apparu au milieu du XVIe siècle… Un siècle plus tard, les calèches disposaient encore de quatre roues rigides et le changement de direction se faisait brusquement du fait de la traction latérale des chevaux. »

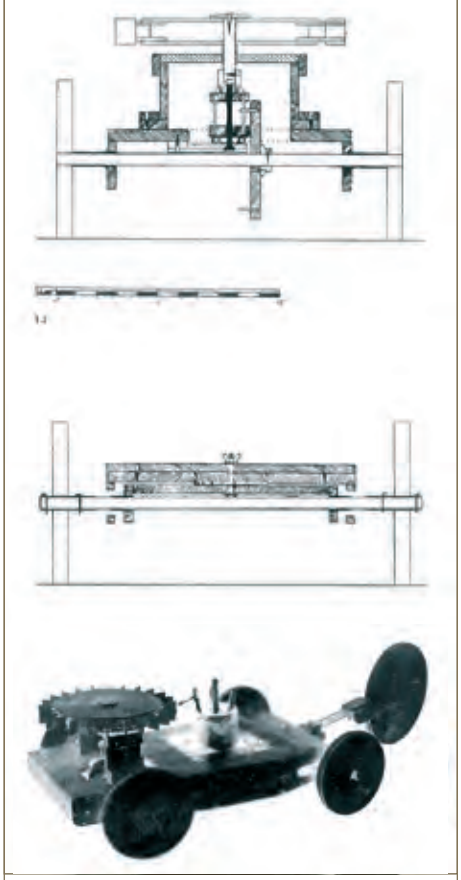


Dessin technique de Scheel. Son engin est pourvu d'un essieu orientable à l'avant, mais selon Jacques Ickx, cela n'existait pas encore à l'époque à laquelle Verbiest quitta l'Europe.

« Ferdinand Verbiest fut confronté au même problème que Léonard de Vinci lorsque ce dernier dessina son prototype grotesque d'automobile à ressort entre 1482 et 1484, ou que Simon Stevin qui construisit en 1600 un char à voile de 28 places pour le prince Maurice de Nassau. » Comme de Vinci et Stevin, Verbiest décida d'ajouter un « gouvernail », une barre mobile terminée par une roue supplémentaire. Mais à la différence du projet de Léonard de Vinci et du char à voile de Simon Stevin, où un homme était au volant pour donner la direction, le véhicule de Verbiest pouvait (et devait) rouler de manière autonome : « Voilà qui explique le choix d'une barre de traction mobile et d'une cinquième roue plus grande que les autres. La barre faisait office de ressort que la roue mettait sous tension grâce à un moyeu plus haut. »

■ Remarques sur la construction : Torchinsky

Dans une présentation de vulgarisation (au langage familier), Jason Torchinsky écrit à juste titre que les origines de l'automobile sont relativement floues, et



Dessins techniques de l'entrainement par Scheel, ainsi qu'un modèle

que lorsqu'un ingénieur en revendique la responsabilité, la vérité devient alors beaucoup plus complexe, car de nombreux inventeurs ont apporté leur contribution à ce qui deviendra la voiture. Il mentionne également que la plupart considère l'officier et inventeur français Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804) comme l'inventeur de l'automobile.

L'invention de Cugnot était également basée sur une machine à vapeur, toutefois c'est à Verbiest que Torchinsky attribue le précédent. « En réalité, près d'un siècle auparavant, un missionnaire jésuite a construit le premier véhicule autopropulsé », un petit chariot (environ 60 cm) à cinq roues, doté de la capacité, alors unique, de se déplacer de manière autonome.

Description technique faite par Torchinsky :
« Le chariot fonctionne grâce à une turbine à vapeur très simple, une version améliorée de l'éolipyle de Héron. La turbine du véhicule de Verbiest était ouverte et basé autour d'une roue hydraulique. Elle se compose d'un chaudron terminé par une buse tournée vers la roue, le tout placé sur un brasero. La vapeur s'échappant de la buse vient faire pression sur les pales de la roue et la fait tourner. Si la roue est placée à l'horizontale, cette rotation est convertie de 90 degrés par un engrenage différentiel. »

Malgré son registre familier, il sait de quoi il parle :
« Ce système relativement primitif est peu efficace, mais il n'y a pas de raison que ça n'ait pas suffit à faire fonctionner un petit véhicule. Comme [Verbiest] avait accès aux meilleurs fournisseurs de métaux d'Orient, il me semble presque certain qu'il a effectivement construit ce véhicule. Celui-ci serait alors le premier engin autopropulsé construit par l'Homme. »

Le véhicule de Verbiest est, d'après Torchinsky, « généralement mentionné en note de bas de page ou dans la marge, ce que je trouve plutôt injuste. Bien qu'il fût de taille modeste, il comprenait tous les éléments essentiels d'un véhicule à moteur, c'est-à-dire un moteur et un cadre. En outre, il ne s'agissait ni d'une version modifiée ni d'une amélioration d'un chariot ou d'un train de roues préexistant. Dès le début, il fut conçu comme une automobile. »

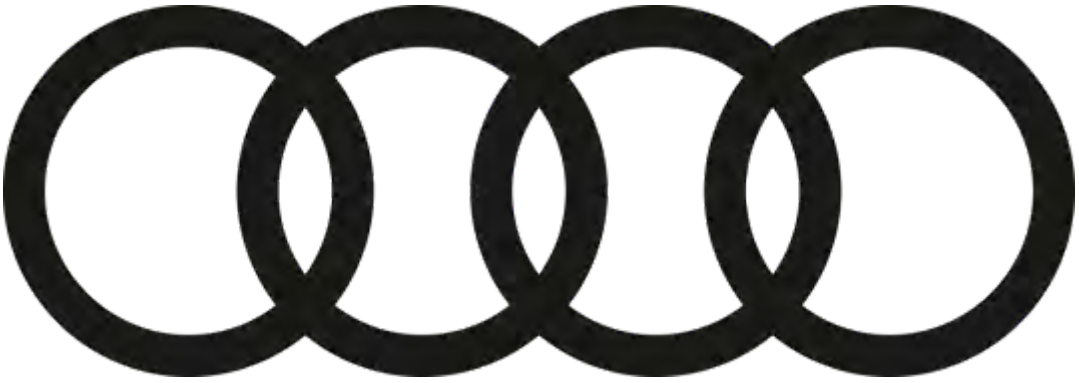
Torchinsky évoque également certaines considérations techniques, notamment la question de l'adéquation des plans de Verbiest en cas de démarrage réussi du véhicule à plus grande échelle (s'il y avait, par exemple, la place d'y transporter des passagers ou des biens) : « Si on venait à augmenter l'échelle, j'ai des doutes quant à la performance. De plus, les jets de vapeur brûlante représentent un tel danger qu'une augmentation de l'échelle dans l'état serait contre-indiquée. En outre, une modification simple (telle que la pose d'une fine coque en métal autour de la turbine) permettrait de mieux diriger le jet de vapeur, en maximisant ainsi l'énergie, et d'en protéger les passagers et les passants. »

De quand date la première automobile de l'histoire ?

Il est difficile de trouver des informations précises quant à la date de l'« invention » de ce premier « modèle de véhicule autopropulsé à la vapeur au monde ». Toutefois, il est possible de déterminer un cadre temporel. Dans son ouvrage sur Johann-Adam Schall von Bell et la mission en Chine, Ernst Stürmer cite 1672 comme l'année de l'invention de Verbiest. Cette datation a depuis été reprise dans de récentes publications de vulgarisation.

L'historien jésuite Francis Rouleau, lui, base son estimation de la date sur les textes de Verbiest : ce dernier note dans le chapitre Pneumatica qu'il s'est attaqué à la construction de son véhicule « il y a trois ans » (c'est-à-dire trois ans avant de s'intéresser à l'air comprimé). Cependant, cette phrase ne fut pas rédigée l'année de la publication de l'Astronomia Europaea (1687). D'après Rouleau, on sait « de nombreux contemporains que l'auteur confia le manuscrit original à un ami également missionnaire, le Père Philippe Couplet (1623-1693), en 1681. »

AVEC LE SOUTIEN DE



Le panneau consacré à Verbiest dans dans la "zone belge" d'Autoworld

Couplet était alors sur le point de repartir pour l'Europe. En 1687 parut à Paris le superbe « Confucius Sinarum Philosophus sive scientia Sinesis latine exposita » (« Confucius, philosophe chinois, ou Exposé de la science chinoise en latin »), fruit de la collaboration de plusieurs jésuites sous la direction de Couplet.

Couplet emmena l'ouvrage de son compatriote Verbiest avec lui en Europe, et ce jusqu'à ce que le manuscrit n'arrive à Dillingen et soit imprimé et publié par « Joannis Caspari Bencard, Bibliopae Academici per Joannem Federle ». Ainsi, 1681, date à laquelle le manuscrit quitta la Chine, est le premier point de départ possible pour recalculer les « trois ans » que Verbiest mentionne (qui correspondraient donc à 1678). Mais avant que la construction n'en soit ordonnée, en prenant en compte les périodes de conception, de développement, de réflexion et de finition, il est possible de remonter encore plus loin. Rouleau part de 1678.

Verbiest vivait à Pékin depuis 1660, les jésuites furent persécutés en 1664 et 1665, Johann-Adam Schall von Bell fut condamné à mort le 15 janvier 1665, puis libéré, et il mourut en juillet 1665. Il fallut de nombreuses années de travail acharné pour rétablir la renommée des jésuites avant que Verbiest ne puisse succéder à Schall. En prenant tout ceci en compte, il est peu probable qu'il ait eu le temps de se concentrer sur un projet scientifique (ne relevant pas de l'astronomie) avant le début des années 1670.

De plus, les découvertes scientifiques résultent souvent de développements plutôt que d'éclairs de génie et sont donc le fruit d'une longue période de maturation. On peut donc considérer que le développement de la première automobile (que l'on doit à Verbiest seul, et non à une équipe de chercheurs) eut lieu entre 1670 et 1678, une période que J.D. Scheel aussi considère plausible.

Même Henri Bosmans, auteur d'une biographie de Verbiest en 1912, pose la question : « À quand remonte cette invention ? » Comme Verbiest écrivit lui-même dans l'Astronomia Europaea qu'il eut l'idée « il y a trois ans », il s'agit de « déterminer quand [l'ouvrage] fut écrit ». Couplet le fit imprimer en 1687 à Dillingen, mais d'après Bosmans, il fut écrit bien plus tôt. « Verbiest et son ami Philippe ont dû discuter de la publication en Chine » et lorsque Couplet quitta Macao pour l'Europe en 1681, il emmena le manuscrit dans ses bagages. « D'autre part, Verbiest a manifestement travaillé sur l'Astronomia jusqu'au dernier moment. » Bosmans incite donc à conclure que « si tel était le cas, sa locomotive à vapeur aurait été construite autour de 1678 ».

Blondeau aussi parle de 1678-1679, une estimation que Golvers, quant à lui, estime « erronée ». Concernant l'année 1678, Jacques Ickx rappelle l'expérience (quasi-improbable) d'Isaac Newton, tandis que Bosmans fait référence à Papin « comme intéressante date de comparaison » : « Je rappelle que l'article Nouvelle manière pour lever l'eau par la force du feu, dans lequel Denis Papin décrit sa célèbre machine à vapeur, fut publié à Leipzig en 1707 alors que sa Nova methodus ad vires motrices ralidissimas levi pretio comparandas (traduit en français par « Nouvelle manière de produire à peu

de frais des forces mouvantes extrêmement grandes ») parut dans l'Acta Eruditorum de 1690. »

Golvers, lui, est plus explicit quant à la date de présentation de la première automobile : « L'Astronomia Europaea ayant été écrit en 1679 (début 1680), l'année en question doit être 1676 (1677). » Selon lui, cette datation permettrait d'expliquer « pourquoi cette découverte a été oubliée, voire ignorée, dans les autres sources européennes publiée en Chine ». Entre 1674 et 1677, « Pékin coupa littéralement tout contact avec le sud de la Chine, Macao et l'Europe, à cause de la guerre de San Fan. En conséquence, les Litterae Annue de 1677 à 1680 tentèrent de donner un bref résumé des événements et des exploits des cinq dernières années et durent donc faire un choix. »

En prenant 1676-1677 comme point de départ, on n'exclue en aucun cas que l'invention de Verbiest ait été développé sur une plus longue période, il a « très probablement fait des expériences sur la vapeur avant cette date ». Un exemple particulier serait le petit bateau mentionné dans le texte.

Lo-Shu Fu parle en effet d'une « invention de Ferdinand Verbiest, un jouet à vapeur capable de flotter sur l'eau et de faire de la musique, une invention qui plut tellement à un prince de sang royal, le frère de l'empereur, qu'il décida de les aider (les jésuites) à regagner leur place au conseil d'astronomie ». Ferdinand Verbiest a donc présenté le « bateau à vapeur » au prince Fuquan avant que les jésuites ne reviennent à la tête de l'observatoire impérial, c'est-à-dire avant 1669, et a donc réalisé ses expériences pendant qu'il était assigné à résidence (entre 1665 et 1669). Avec son projet de propulsion à la vapeur, Verbiest a précédé Isaac Newton de (seulement) trois ou quatre ans, ce dernier ne s'étant penché sur la question qu'en 1680 – « il était bien en avance sur lui sur le plan technologique ».

Newton n'a pas consacré tant d'énergie à son jouet, il s'est concentré sur la contre-pression. La vitesse de son véhicule n'atteignant que la moitié de celle du gaz, ce type d'impulsion « [n'] est efficace [qu']un instant », et son petit véhicule n'aurait pu se traîner qu'à quelques dizaines de mètres par heure.

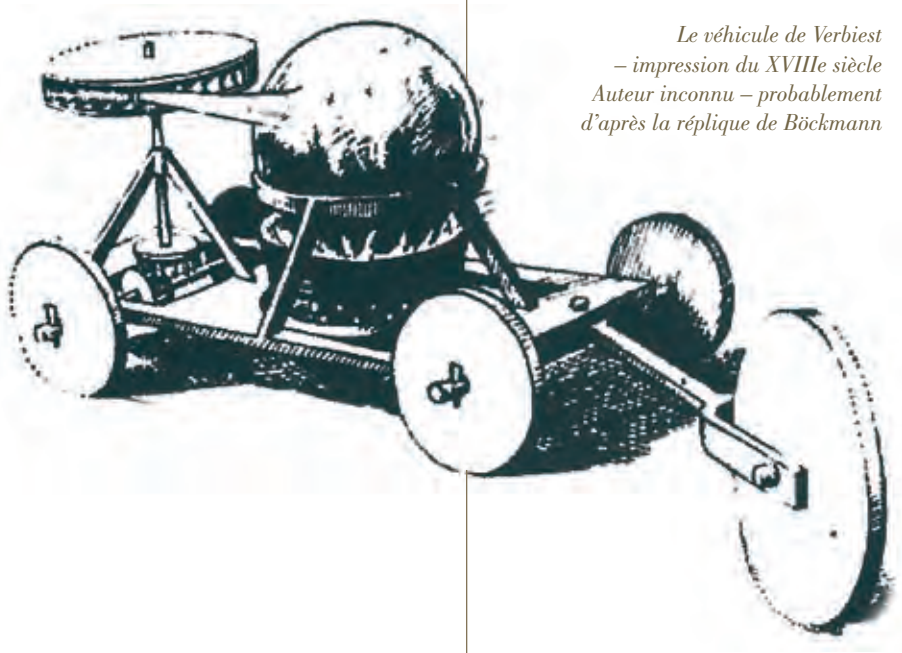
Représentations visuelles

Aucune représentation visuelle du véhicule de Verbiest datant de l'époque de construction de celui-ci n'a été retrouvée, et l'Astronomia Europaea ne contient aucune illustration. Les images qui circulent aujourd'hui sont donc plus récentes. Golvers indique qu'elles ressemblent à la réplique réalisée par Böckmann.

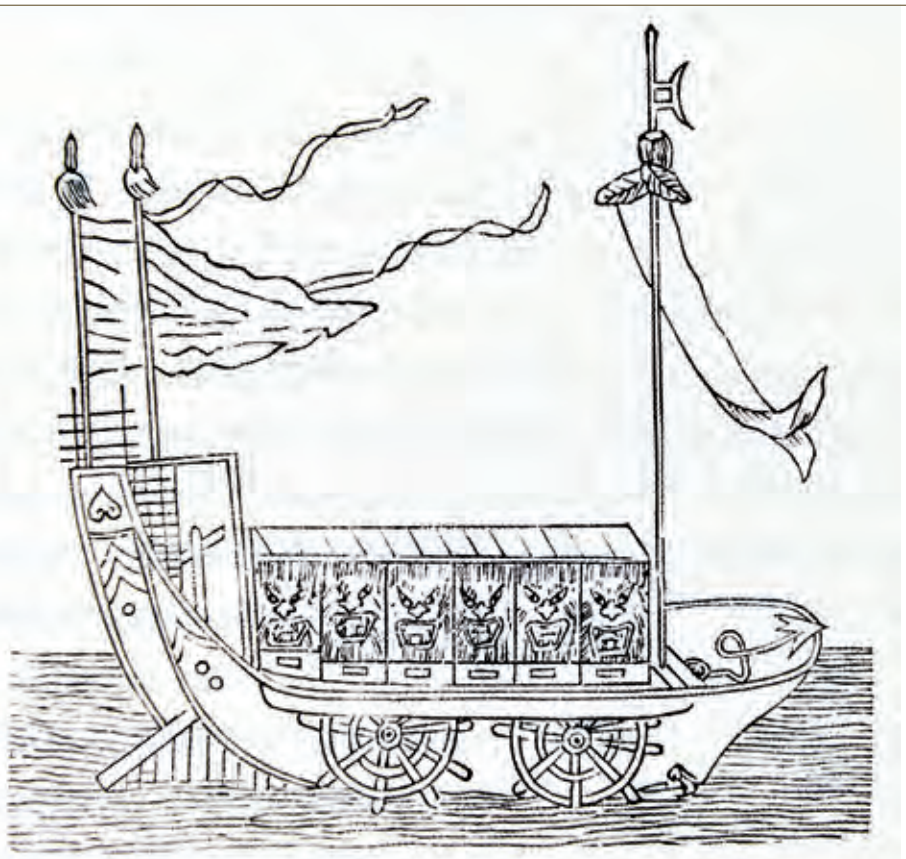
On trouve des images dans l'article de Torchinsky et chez Ernst Stürmer. La même illustration, bien que Stürmer précise dans la légende « impression du XVIIIe siècle, auteur inconnu ». En revanche, l'ouvrage de Golvers contient des plans plus importants et plus détaillés.

Zhan Xiping, lui, note : « Aujourd'hui encore, on trouve une statue de Ferdinand Verbiest en Belgique, au musée de l'automobile. À l'Autoworld, le grand musée de l'automobile de Bruxelles, il n'y a cependant aucune statue mais la zone dédiée à la Belgique comporte une reproduction agrandie de l'affiche publiée en 1923, à l'occasion du 300e anniversaire de la naissance de Verbiest, ainsi qu'un panneau avec une inscription en français, en néerlandais, en anglais et en allemand : « Affiche du 300e anniversaire de Ferdinand Verbiest. Le père

Représentation de Ferdinand Verbiest avec les habits d'un érudit chinois



Le véhicule de Verbiest – impression du XVIIIe siècle Auteur inconnu – probablement d'après la réplique de Böckmann



La représentation fantaisiste du bateau par Zhang Xiping

La statue de Ferdinand Verbiest à Pittem

Le modèle réalisé par l'institut technique de Tielt en 1988.

jésuite Ferdinand Verbiest, conseiller en astronomie de l'empereur de Chine et précepteur de ses enfants, construisait sur son temps libre des jouets à fins d'expériences scientifiques. C'est ainsi qu'il inventa une machine à vapeur autopropulsée. » L'affiche montre la page de titre et le chapitre « Pneumatica » de l'Astronomia Europaea.

L'autre grand musée belge, le musée de l'auto Mahymobiles (Leuze-en-Hainaut), ne compte pas de statue de Verbiest dans sa collection non plus mais en mentionne une se trouvant à Pittem, réalisée par l'artiste Jacques Lelong.

Répliques

Dans son Histoire de l'Automobile, Golvers indique qu'il n'y a eu que peu de tentatives de reproduire le véhicule de Verbiest. Il mentionne comme possible première réplique celle réalisée par Johann Lorenz Böckmann en 1775, qui, selon lui, serait « aujourd'hui perdue ».

Une deuxième tentative de redécouverte fut entreprise dans les années 1930 par Charles E. Duryea (1861-1938). Celui-ci dessina un plan d'après la description de l'Astronomia Europaea, mais n'aboutit pas à la réalisation d'une réplique. Golvers tient cette information de Max Rauck (1907-1996), historien de la technique, ingénieur et conservateur en chef du Deutschen Museum de Münich.

Quant à une reproduction « du véhicule du Père Verbiest avec une chaudière à vapeur cylindrique moderne (…) et une large carrosserie ornée d'un dragon avec des griffes et des cornes », Jacques Ickx suggère de n'y voir qu'une fantaisie « purement apocryphe » de Charles Duryea.

Un nouvel essai fut réalisé par J.D. Scheel, « qui parvint à élaborer une reconstitution opérationnelle » : « il commença par analyser le texte de l'Astronomia Europaea, et celui-ci étant incomplet, Scheel dut recourir à une hypothèse sur un élément important, » écrit Noël Golvers, qui fait ici référence au fondateur du Ferdinand Verbiest Institut de la KU Leuven, Jeroom Heyndrix. Ce dernier a correspondu avec Scheel et reçu de lui des photographies, qu'il a publiées dans le catalogue de l'exposition « China : Hemel en Aarde ». On ignore ce que cette réplique est devenue.

Une reproduction plus récente, réalisée en 1988 par l'institut technique (VTI) de Tielt, dans la région de Pittem (dont Verbiest était originaire), est aujourd'hui exposée au Bezoekerscentrum Ferdinand Verbiest, dans le centre de Pittem. Une autre « réplique », réalisée en 2014 par l'historien local W. de Conink, y est exposée, mais celle-ci ne correspond pas à la description de l'Astronomia Europaea.

Quant au bateau à vapeur, Zhang Xiping en propose l'illustration d'un modèle dans son livre. Comme la description qu'en fait Verbiest dans l'Astronomia Europaea n'est accompagnée d'aucune illustration, il doit s'agir d'une version plus tardive, sans doute fantasmée (tant sur le plan du fonctionnement que de la présentation).

Figures marquantes

Beherman, une grande saga automobile

Deuxième partie

1929-2019 : depuis 90 ans, la famille Beherman joue un rôle de premier ordre tant en Belgique qu'au Grand-Duché de Luxembourg dans les domaines de l'assemblage, de l'importation et de la distribution d'un grand nombre de marques automobiles. A la fin de l'an dernier, le journaliste Marcel Pirotte avait tracé un bref portrait de l'histoire de cette entreprise, et nous avions publié une première partie dans notre numéro 38 de décembre 2018.
Voici aujourd'hui la seconde partie. Hélas, Marcel ne peut plus participer à ce récit, car il nous a quitté soudainement le 14 mai dernier.

1971, l'arrivée de Mazda

Au salon de l'automobile de Bruxelles en janvier 1967, cinq marques japonaises créent l'évènement : Honda, Toyota, Datsun, Hino et enfin Mazda, cette dernière étant la division automobile du géant Toyo Kogyo ayant débuté en 1920 ses activités dans le pays du soleil levant grâce à Juhiro Matsuda fabriquant des bouchons de liège pour l'industrie vinicole en pleine expansion dans l'archipel nippon. Dix ans plus tard, changement de cap, sortie d'un petit véhicule à trois roues, Mazda-Go, semblable à un rickshaw commercialisé en Chine ainsi qu'aux Indes. Durant la seconde guerre mondiale, Toyo Kogyo fabrique en très grande quantité de l'armement pour l'armée japonaise. 1945, une bombe atomique détruit entièrement la ville d'Hiroshima, épargnant les usines Mazda dont les ouvriers se remettent au travail. Avec de petits utilitaires tout d'abord, suit alors en 1960 une petite voiture de tourisme la R360 coupé deux portes à moteur arrière. Deux ans plus tard, la berline quatre portes Carol entre en scène alors qu'en 1966,

Rolls Royce Corniche : l'un des plus beaux cabriolets jamais fabriqués

Siège social de Mazda BAT à Bornem

Mazda Beherman, cours pratiques chez l'importateur

la très belle Mazda Luce carrossée par Bertone montre le bout de son nez.

C'est aussi cette année-là que Mazda arrive en Belgique via le canal d'un importateur indépendant, la Société Motor Europe Company située chaussée de Wavre à Bruxelles. Avec des produits de qualité, assez complets au niveau de l'équipement, il y a même des fusibles de rechange. Suivent la berline 1500 que l'on doit à Bertone ainsi que sa version break, la 1200 compacte de 3,6 m étant livrable avec un choix de trois carrosseries, berline, coupé et break. En 1967, l'importateur réussit à vendre 50 voitures, 500 en 1968 et 2000 en 1970. Il existe donc un certain potentiel d'autant que la gamme n'arrête pas de progresser avec des berlines/breaks de gamme moyenne ainsi que le coupé R 100 à moteur rotatif Wankel de 110 ch.

Avec de telles qualités ainsi que des prix très compétitifs, le groupe Beherman (tout comme les Ets Hollebecq importateurs de NSU et Lamborghini) lorgne véritablement vers ces voitures fabriquées à Hiroshima avec en prime un beau réseau de distribution ainsi que son nouveau siège social implanté à Bornem. Au début de l'année 1971, Beherman Auto avec Jacques Beherman aux commandes prend les destinées de Mazda en mains. Avec en plus une nouvelle équipe, ça devrait « marcher ». Et ça va « marcher », 45 ans de « love story ».

Moteur rotatif

Avec NSU, Mazda a fait du moteur rotatif Wankel son cheval de bataille. L'histoire débute en 1961 avec des « moteurs à piston rotatif en forme de triangle » à une seule chambre de combustion. 1967 voit arriver un très beau coupé deux places, très effilé, le modèle Cosmo Sport équipé d'un double rotor de 982 cm^3 livrant 110 ch. à 7.000 tr/min. Afin de prouver la fiabilité, Mazda envoie deux voitures disputer en 1968 le fameux Marathon de la route, une épreuve d'endurance de 84 heures non-stop, à couvrir de jour comme de nuit sur le grand Nürburgring de 28 kilomètres de long avec plus de 170 virages sur un seul tour. Les deux Mazda ont un moteur poussé à 130 ch., elles tournent comme des horloges jusqu'à la 81e heure où l'une des deux abandonne à cause d'une roue arrière cassée, l'autre pilotée par un équipage 100 % belge, finira 4e bouclant près de 345 tours, soit 9.500 km. En 1969, Mazda Japon inscrit 3 coupés R100 aux 24 h de Francorchamps. Malgré des ennuis divers, ils terminent 5ième et 6ième. Malheureusement ils perdent aussi un pilote, le vétéran belge Eldé, qui se tue dans la S de Masta. L'année d'après les R100 reviennent et

Mazda coupe Cosmo : première voiture « de sport » avec moteur rotatif, sortie en 1967

ont failli remporter l'épreuve. A 12h22 le moteur de la Mazda de tête explose, et une heure plus tard la voiture de Katakura-Baker connait le même sort, laissant la route libre à la BMW n°14 de Huber-Kelleners.

Mazda voit nettement plus grand avec la RX2, double rotor de 573 cm^3 chacun, 130 ch., 190 km/h en pointe. Afin de prouver une nouvelle fois sa fiabilité, un coupé RX2 avec l'aide du pétrolier Fina parcourt en 1972 toute l'Europe du nord au sud, d'ouest en est, effectuant plusieurs boucles du genre non-stop, couvrant ainsi quelques 100.000 km sans rencontrer le moindre problème.

Mazda RX2 coupé : un test non-Stop de 100.000 km réalisé à travers l'Europe avec l'aide de Fina, afin de prouver la fiabilité du moteur rotatif

En 1978, révolution avec le nouveau coupé RX-7, 2+2, 105 ch., boîte 5 vitesses. Un régal de pilotage, ce sera encore mieux deux ans plus tard avec 115 ch. et quatre freins à disques. C'est ce modèle qui donnera l'idée à Jacques Beherman ainsi qu'à son PR, Umberto Stefani, d'engager via la société TWR et son propriétaire-pilote Tom Walkinshaw deux RX-7 aux 24 Heures de Francorchamps 1981, la première également pilotée par Pierre Dieudonné, pilote-journaliste reconnu, la seconde par des pilotes anglais ainsi que Marc Duez, le régional de l'étape. Avec 255 ch. et des régimes allant jusque 8.000 tr/min, cette RX-7 qui pèse moins de 1000 kg va se jouer des machines les plus puissantes et remporter l'épreuve, la seconde RX-7 se classant en 5^{ième} position. A l'occasion de l'édition du salon de Tokyo de 1981, Jacques Beherman n'est pas peu fier de remettre la coupe du vainqueur de ces dernières 24 Heures de Spa au patron de Mazda. Un résultat inespéré qui va relancer l'intérêt de la RX-7 avec une puissance 150 ch. le modèle turbo de 200 ch. va suivre, 240 ch. par la suite. Dans les années suivantes, les ventes de RX-7, du moins en Europe vont un peu s'essouffler mais Mazda va relancer l'intérêt de ce moteur, remportant en 1991 l'épreuve des 24 Heures du Mans avec notamment une 787 B pilotée notamment par le belge Bertrand Gachot et « coachée » par Jacky Ickx. Avec ses quatre rotors, une puissance de 700 ch. limitée à 9000 tr/min ainsi que 600 Nm de couple , le tout transmis aux roues arrière par une boîte 5 vitesses de fabrication Porsche, cette 787B était tellement au-dessus du lot que suite à la pression des autres constructeurs après cette course palpitante, le moteur rotatif fut interdit dans la catégorie des voitures « sport prototypes ».

Rally

Toutes ces activités sportives vont donner des idées à Jacques Beherman qui avec son fidèle Public Relations, Umberto Stefani, vont s'intéresser aux rallyes avec une version Mazda qui devrait se défendre pas mal, une berline quatre roues motrices, 323 du type 4WD. Et de choisir dans la foulée un jeune pilote qui promet, Pascal Gaban, qui est né dans le cambouis, son père Jean-Pierre Gaban ayant remporté en 1967 le rallye des routes du Nord tout

Première victoire internationale d'un moteur rotatif en endurance ! la Mazda RX-7 TWR de Tom Walkinshaw et Pierre Dieudonné gagne les 24H de Francorchamps 1981. Une immense surprise.

Salon de Bruxelles, janvier 1982. Jacques Beherman réunit les acteurs du succès historique de la Mazda RX-7 à Francorchamps. De g. à dr. : les vainqueurs Pierre Dieudonné et Tom Walkinshaw, Umberto Stefani (PR Mazda Belgique-Luxembourg), Jacques Beherman, Jean Libotte (directeur général Mazda Belgique-Luxembourg) et Marc Duez, brillant 5e des 24H 1981 avec ses équipiers Allam et Nicholson.

en s'adjugeant cette même année une très belle victoire aux 24 Heures de Spa Francorchamps, toujours sur Porsche 911. Le « gamin » promet, il n'arrête pas d'enchainer les succès tout en devenant en 1988 champion du monde des rallyes de voiture de production (P-WRC) sur Mazda 323 4WD. La consécration.

Mazda Belgium va également dégotter un autre pilote de talent, Grégoire de Mévius, un Namurois. Qui d'emblée prend la succession de Pascal Gaban toujours sur la Mazda 323 4WD, remportant en 1991 la coupe FIA des pilotes de voitures de production, devenant par la suite pilote officiel de Nissan tout en s'adjugeant 6 victoires internationales en rallyes dans le groupe P-WRC. En 1992, il est sacré champion de Belgique des conducteurs, un titre amplement mérité, décerné par le Royal Automobile Club de Belgique (RACB). Du coup, le groupe Beherman a permis à deux pilotes belges de mettre « un pied à l'étrier » mais surtout d'être reconnus à l'étranger tout en portant bien haut les couleurs de Mazda.

Une propre filiale, la fin pour Beherman

Au fil des ans, Mazda occupe pratiquement tous les segments du marché. Avec les compactes 121 et 323 qui passera en 1980 à la traction avant, les grandes berlines 929, le monospace compact Demio ainsi que son grand frère MPV et Mazda 5 sans oublier les pick up B2500 et BT-50 mais également les premiers SUV's ainsi que les moteurs diesel sans oublier le petit roadster MX-5 tellement sympa qui depuis 1989 distille toujours autant de plaisir à la conduite. Aujourd'hui après plus d'un million d'exemplaires produits, cette MX-5 est la voiture de sport par excellence, la moins chère du lot. Au début des années nonante, la nouvelle génération de 121 avec sa bouille très sympa, une habitabilité record pour une compacte, déploye son toit ouvrant en toile comme la 2CV sur toute la longueur. En 92, arrivée d'un coupé comme on n'en fait plus aujourd'hui, MX-3 animé par un V6 1800 cm^3 de 136 ch. Le pied ! Les constructeurs nippons n'oublient pas le luxe, Nissan crée Infiniti, Toyota lance Lexus, Mazda veut faire de même avec des Xédos V6, la Xédos 6 dérivée de la Mazda 6 ainsi que la 9 reprenant la technologie de la grande berline Mazda avec quatre roues directrices mais la sauce ne prend pas.

Retour en 1979, coup de tonnerre à Hiroshima, le géant américain Ford rachète un quart du capital de Mazda ! Buts de l'opération, partager les plateformes ainsi que les groupes motopropulseurs à travers cette « alliance » qui éclipse un peu le savoir-faire de Mazda. En 1996, rebelote, Ford monte à nouveau au capital de Mazda acquérant

Photo de gauche : Mazda 323 4WD Gaban-Lux : champion du monde des rallyes de voiture de production (P-WRC) 1988 et la Mazda 323 4WD de Grégoire de Mévius, Champion d'Europe Rally Production (P-WRC) 1991, à droite

33,4 % des parts, devenant du même coup l'actionnaire principal. Henry Wallace, un américain de Ford prend la place du « chairman nippon », Yoshihiro Wada mais à un bien mauvais moment, la nouvelle usine de Hofu ne parvient pas à s'adapter, Mazda traverse une crise financière sans précédent, la production totale chute à 800.000 unités contre 1.400.000 en 1990. Ce qui se répercute également en Belgique. De 15.000 exemplaires vendus chaque année, 20.000 au début des années nonante, plusieurs facteurs vont jouer un bien vilain tour à Beherman : Un Yen surévalué, des usines qui ne peuvent livrer, quotas de production, l'importateur vend péniblement 5.000 voitures par an. Au début de ce siècle, Mazda reprend enfin des couleurs. Mais cela n'a qu'un temps, Mazda crée une filiale belge en 2007, c'est la fin de Beherman Auto mais avec la satisfaction d'avoir depuis 1971 pu écouler au BeLux plus de 400.000 Mazda.

BDX, un véhicule blindé pour la force aérienne et la gendarmerie

Au début des années septante, l'ingénieur Timoney conçoit pour la firme irlandaise Technology Investments un prototype de véhicule 4X4, transporteur de troupes. L'armée irlandaise en commande dix exemplaires. Joseph Beherman constate que l'armée belge ainsi que la Gendarmerie sont à la recherche d'un véhicule blindé sur roues. Il acquiert la licence afin d'assembler à Bornem des Timoney, 123 véhicules seront construits entre 1978 et 1981. Dont 43 pour la force aérienne destinés aux unités UDA (Unités de défense d'aérodromes), le reste échoit à la gendarmerie pour ses opérations de maintien de l'ordre. Avec un blindage de 13 mm capable de résister à des armes légères, une protection NBC, un poids de près de 11 tonnes ainsi qu'une autonomie théorique de 500 km, ces véhicules assez impressionnants sont entraînés par un V8 essence Chrysler de 160 ch., suffisants en théorie pour atteindre 100 km/h sur route tout en affichant des capacités honnêtes en « off road ». Mais leur poids est un handicap et de plus, le V8 Chrysler essence, très gourmand, manque de puissance et de couple. En outre, certains exemplaires ont été complètement détruits par le feu. Au milieu des années 80, le BDX s'est retiré sur la pointe des pieds, la firme anglaise Vickers ayant cependant continué l'aventure mais sans grand succès.

BDX, version transport de troupes

Présentation lors du défilé du 21 juillet 1979

Saab, le constructeur venu du froid

Fin des années quarante juste après la guerre, Saab (acronyme de Svenska Aeroplan Aktiebolaget que l'on pourrait traduire par Société suédoise par action de fabrication d'aéroplanes) se met à fabriquer des voitures. Débuts en 1949 avec la série 92, une deux

Saab 93 avec Jacques Beherman et Umberto Stefani, PR aux Mille Miglia

Saab 93, collection Beherman pendant un Zoute grand Prix

portes, traction avant dont la forme aérodynamique rappelle ses origines aéronautiques, elle était motorisée par un deux cylindres deux temps DKW 746 cm3 de 25 ch., 35 pour la version rallye, discipline dans laquelle Saab va par la suite exceller et faire ainsi connaître ses produits à travers le monde. Grâce notamment au pilote « maison » Eric Carlsson, surnommé « on the roof » (sur le toit) car il avait l'art de se retrouver souvent les quatre roues en l'air, marié à Pat, la plus jeune sœur de Stirling Moss et qui au fil des ans va tout simplement devenir « M. Saab ». Remportant de très nombreux rallyes internationaux dont les deux éditions du Rallye de Monte Carlo en 1962 et 1963.

Durant les années cinquante, la Saab 93 prend le relais mais avec un nouveau trois cylindres de 33 ch., la version break 95 complète la gamme alors que la 96 pointe le bout de son nez à la fin des années cinquante. Toujours avec un trois cylindres deux temps auquel vient s'ajouter un V4 Ford quatre temps, ce modèle sera construit à près de 550.000 exemplaires jusqu'en 1980.

Entretemps, revenons aux années cinquante, ce sont les Etablissements Brondeel, situés rue des deux Eglises à Bruxelles qui importent les Saab et ce jusqu'en 1974. C'était aussi l'époque où l'assemblage en Belgique bat son plein, l'importateur IMA de Mercedes qui avait une petite unité d'assemblage à Malines, décide de la louer à Saab/Scania Suède, la production démarre en 1973. Le but de la société IMA était de vendre dans ses « show rooms » des Mercedes mais également des Saab, le constructeur allemand refusa tout net. D'où la création en novembre 1974 par IMA de Sobelmotor distribuant Saab en Belgique avec des bureaux à Malines mais en 1977, nouveau coup de théâtre, finie la production de Saab « Made in Belgium », 25.000 unités, principalement des modèles 99 ont été assemblées. IMA doit se débarrasser de Sobelmotor. Un accord avec Beherman est trouvé, la société Beherman European Distribution est opérationnelle le 1er janvier 1979, elle importe officiellement les Saab en Belgique ainsi qu'au Grand duché de Luxembourg.

1978, révolution technologique chez Saab avec la 99 turbo et son deux litres de 145 ch., le constructeur suédois ayant réussi « à domestiquer » ce turbo devenu progressif et linéaire. Cette année-là, Saab produisait un peu plus de 72.000 voitures, l'apport du turbo va permettre d'atteindre le cap des 100.000 unités. Avant 79, les ventes en Belgique tournaient aux alentours de 500 exemplaires, Beherman fera beaucoup mieux la première année avec près de 700 unités ! Arrive la série 900, version nettement plus habitable que la 99, disponible avec un grand choix de carrosseries ainsi que le combi coupé étrennant le 2 l turbo de 145 ch. qui avec la version 16 soupapes grimpe à 175 et même à 185 ch. Au milieu des années 80, un cabriolet est mis en chantier, sa fabrication en série débute en 1986 avec le bloc turbo ainsi qu'un 2,1 l atmo, la fin de ce « cabrio » classique assemblé en Finlande est annoncée en 1994 avec près de 49.000 exemplaires au compteur. Quant à celle de la 900, toutes versions confondues, c'est le modèle le plus vendu de l'ère Saab avec plus de 900.000 versions livrées, un succès planétaire.

En 1984, suite au projet de réalisation commune d'une plate-forme qui a donné naissance à la Fiat Croma, Lancia Thema et Alfa 164, la grande Saab 9000 voit le jour. Une berline cinq portes avec hayon, 4,67 m de long ainsi qu'un coffre d'une grande capacité ainsi mais également un habitacle très accueillant. Sous le capot de cette traction, rien que des blocs essence, 2 l, 2,3 l et V6 trois litres, lancement également de l'ABS-3. En 93, la 9000 CS Aero débarque avec 225 ch., 45 voitures vont équiper la police des autoroutes. En

Saab 9000 CS pour la police des autoroutes, version « dissuasion » en carton

1998, la série 9000 est arrêtée avec plus de 500.000 unités au compteur.

En 1990, coup de théâtre pour ce constructeur suédois, la General Motors américaine prend une participation de 50 % dans l'entreprise, l'autre moitié étant détenue par Saab/Scania alors que dix ans plus tard, Saab passe à 100 % sous contrôle de la GM. Et de commencer en 1994 avec une 900 NG (nouvelle génération), étudiée sur base d'une plate-forme d'Opel Vectra. C'est le début de la fin.

En 1997, la 9-5 devant succéder à la série 9000 montre le bout de son nez. La GM freinera les ardeurs de ses concepteurs, retenant une production « bon marché » pour cette grande berline 5 portes. Près de 12 ans plus tard, cette première série 9-5 se retire avec plus de 483.000 unités fabriquées dont 231.000 breaks.

En 1998, Saab -GM renouvelle la série 900 NG par une berline 9-3 utilisant toujours une plate-forme d'Opel Vectra. Côté design, rien de spectaculaire. La seconde génération des berlines 9-3 est lancée au début de ce nouveau siècle (la première a été fabriquée jusqu'en 2002 à plus de 326.000 exemplaires), basée sur la plate-forme GM Epsilon, dans un climat tout à fait incertain. Une seconde et ultime série de 9-5 est dévoilée en septembre 2009 à Francfort mais seulement produite à l'été 2010. A l'époque, GM en pleine tourmente veut se séparer de Saab dont les chiffres de vente baissent dangereusement, 95.000 voitures en 2007 mais seulement 20.800 en 2009. Durant dix ans, GM n'a cessé de « dilapider » l'héritage Saab qui a même fabriqué des Cadillac basées sur la série 9-3, des Subaru et même des gros SUV'S (Saab 9-7) dérivés des gros Chevrolet. Cette ultime berline 9-5 basée sur une plate-forme GM (le break sera lancé en 2011) renoue enfin avec un style tout en rondeurs, bien à l'image de Saab.

2010, c'est aussi l'année où le bouillant homme d'affaires hollandais Victor Muller qui possède Spyker Cars, rachète Saab à GM pour 400 millions de dollars, une somme qu'il n'a jamais payée ! Après

La première Saab sortant de la chaine à Malines, octobre 1973

cette déconfiture « à la sauce hollandaise », les belles promesses de repreneurs chinois ainsi qu'une ultime relance par NEVS, ce nouveau constructeur suédois chargé de convertir des 9-3 en versions électriques, la marque Saab disparaît officiellement en 2016, triste fin !

En 2009, ça sentait déjà le « roussi », Beherman European est chargé de l'importation dans les pays du Benelux mais en 2011, c'est déjà la fin des opérations. En revanche, Beherman réussit une belle opération en rachetant le stock de pièces de rechange Saab pour une partie de l'Europe.

Rolls Royce et Bentley, les diamants de la famille

En Belgique durant les années soixante et septante, les modèles Rolls Royce/ Bentley sont distribués (de 2 à 6 exemplaires par an) par la firme Novarobel, située chaussée de Charleroi à Bruxelles qui importe également les Alfa. Au début des années quatre-vingt, changement d'importateur, c'est la société IMC, International Motor Company, située à Diegem (dépendant du groupe anglais Inchcape qui n'a pas hésité à se rapprocher du nouveau propriétaire, le Groupe Vickers) qui décroche la distri-

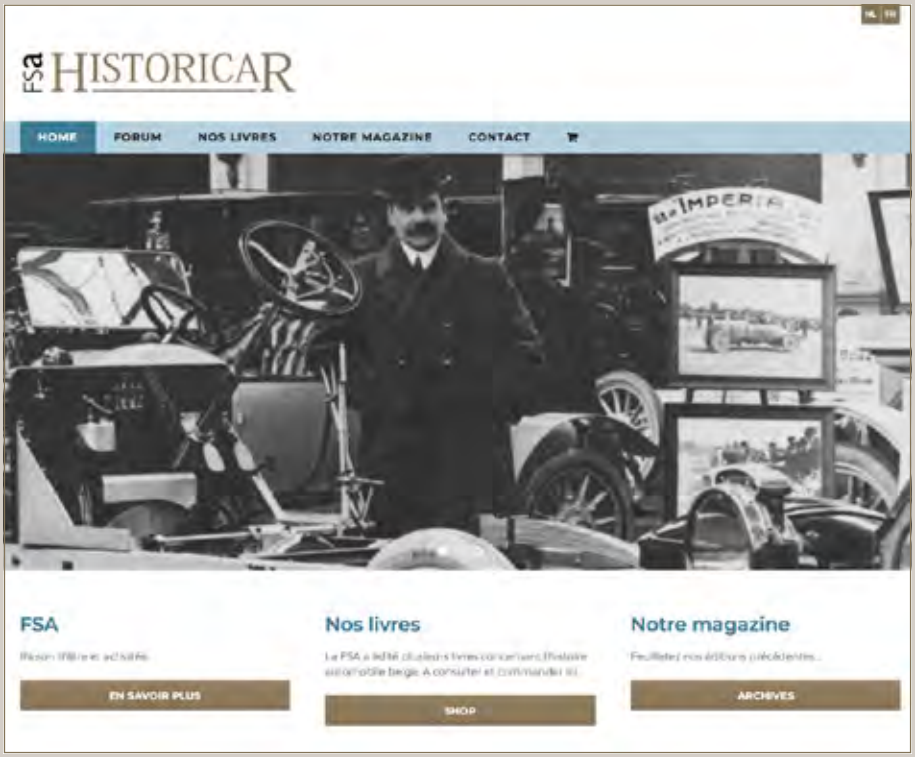
Au salon de l'auto de Bruxelles 2010, la dernière fois avec Saab

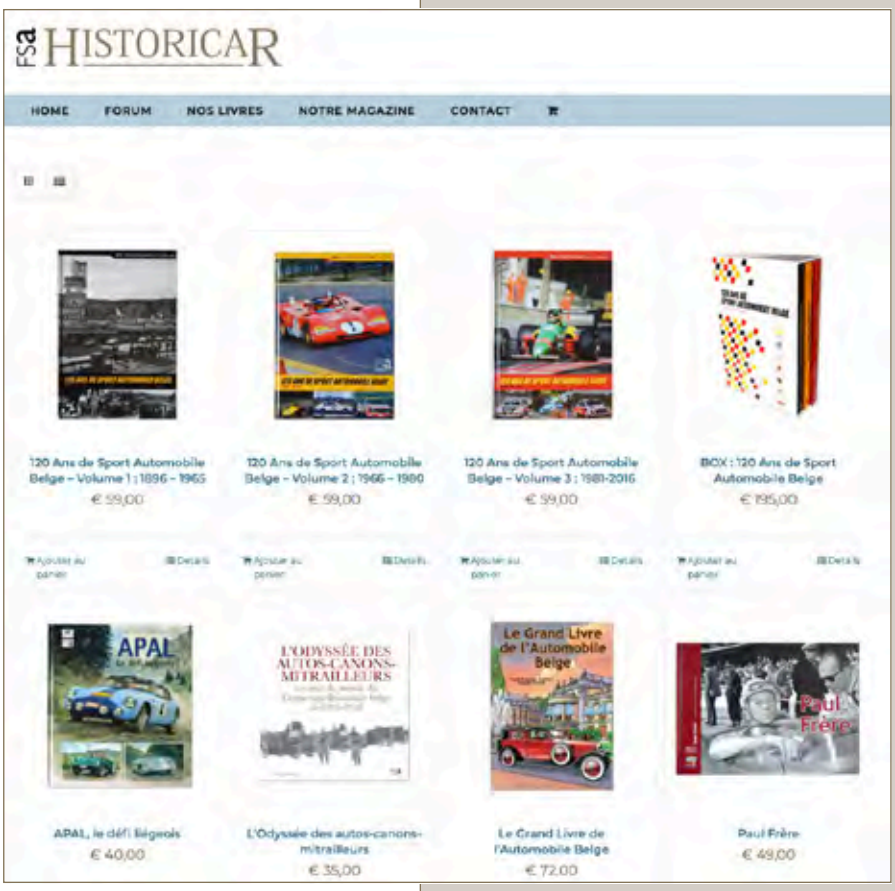
Site web Historicar

www.historicar.be

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 êtres commandés en ligne.Uniquement disponibles sur le site, vous ne les trouverez pas dans les librairies.





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 dédié 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!

bution belge. IMC importe également les marques japonaises Toyota et Daihatsu mais ne va pas réussir à se « faire une place au soleil » avec ces deux marques de prestige. Elle jette le gant assez vite, ce dont va profiter le groupe Beherman pour enfin importer et distribuer dès 1984 dans le Benelux ces deux marques de grand luxe mais dont les gammes semblent un peu trop figées, un peu « vieillottes » toujours avec le fameux moteur V8 « six trois quart (6,75 l) de cylindrée ». Malgré un climat assez morose, le groupe Beherman réussit à vendre 28 unités en 1992 contre 26 l'année précédente. A la fin de cette décennie, gros bouleversement en vue pour Rolls Royce et Bentley, le groupe VW acquiert en 1998 la totalité des actions avant de céder quatre ans plus tard, Rolls Royce à BMW, gardant Bentley pour en faire aujourd'hui une marque alliant la technologie germanique au « savoir-faire britannique » en matière de confort et de finition. Avec quatre roues motrices et sportivité en prime. C'est également la fin pour Beherman.

2012, une nouvelle aventure avec Mitsubishi

Début des années septante, un autre constructeur nippon débarque en Belgique, Mitsubishi, la marque aux « Trois diamants ». Un vaste conglomérat « touche à tout » : Activités bancaires, d'importantes branches industrielles, production d'énergie nucléaire, la plus grande entreprise chimique du Japon sans oublier la fabrication de composants électriques et la construction d'avions et d'automobiles via sa marque de voitures et Fuso pour les utilitaires. A cet époque-là, l'arrivée des petites Colt et autres berlines Galant n'est pas passée inaperçue. Au fil des ans, les ingénieurs ont fait preuve de beaucoup de réactivité en lançant notamment différentes gammes de 4X4, dont les fameux Pajero (héros de nombreux Paris-Dakar) sans oublier les pick-up avec le célèbre L200. Et bien évidemment des modèles mythiques comme la Lancer, les sportives comme le coupé 3000 GT ou l'Eclipse. Le groupe Moorkens de Kontich emporte le morceau, important et distribuant via ses nombreuses concessions Mitsubishi et ce jusqu'au début de ce nouveau millénaire. En 2003, une nouvelle filiale de la maison-mère est crée, Mitsubishi Motors Belgium, elle s'installe non loin de l'ancien importateur dont la reprise ne s'est pas fait sans mal, parait-il. En Europe et en l'absence de nouveaux modèles, Mitsubishi piétine, la maison-mère veut plutôt en revenir à des importateurs indépendants.

Bentley turbo R, toujours avec le V6 « six trois quart » mais avec un turbo cette fois

Et comme le groupe Beherman a « perdu » Saab, il va dès 2012 importer et distribuer la marque aux trois diamants pour le BeLux. La gamme n'est pas très étoffée, le pick up L200 rénové se voit enfin épaulé par un nouveau SUV qui promet, le 4X4 Outlander hybride essence/électricité rechargeable. Une technologie d'avenir que les ingénieurs nippons semblent maitriser à merveille et qui annonce l'arrivée de nouveaux modèles hybrides. En 2016, nouvelle rassurante pour Mitsubishi, l'alliance Renault-Nissan acquiert 34 % de Mitsubishi Motors Corporation. Cela va permettre de relancer Mitsubishi en perte de vitesse depuis l'an 2000 mais surtout de faire des économies d'échelle par le partage des plateformes, de renforcer la présence de l'alliance dans des pays prometteurs comme la Thaïlande ainsi que l'Indonésie alors qu'au niveau technologique, Mitsubishi (qui a vendu en 2017 1.100.000 véhicules) semble reprendre des couleurs. C'est de bon augure. En 2017, Mitsubishi Motors a fêté ses 100 ans d'existence !

Cette année, Beherman fête ses 90 ans et on sait de source digne de confiance qu'un livre sur l'histoire de la firme est en préparation.

Mitsubishi Outlander PHEV, le SUV hybride essence électricité le mieux vendu en Europe

Joseph L. et sa fille Maria assis à l'avant ainsi qu'un passager assis à l'arrière dos-à-dos sur une sorte de phaéton "électrifié" à quatre roues à bandages pleins. N° de la voiture: 57; en arrière-plan, debut, Louise Lefert-Thirifay.

BREVET DE PERFECTIONNEMENT

ARRÊTE :

Fidèle Joseph Lefert

Pionnier de l'électrique

Fidèle Joseph Lefert est né à Namur en 1852. En 1878, il épouse Louise Thirifay à Soye, et le couple aura sept enfants. Selon un document d'époque, Fidèle Joseph était entrepreneur en carrosserie. Quelque part au tournant du siècle, il a construit six automobiles électriques et aurait disposé de distributeurs à Anvers et à Bruxelles. C'est Didier Verriest, l'un de ses arrière-petits-fils, qui nous a transmis ces informations, ainsi que quelques clichés uniques, après un travail de recherches historiques et familiales. Si vous avez plus d'informations à ce sujet, n'hésitez pas à contacter M. Verriest : tel 0475/235602 ou e-mail info@argus-photo.be.

Le 4 octobre 1899, une carte-vue quittait Londres à l'adresse de M. Auguste Lefert, 17, rue du Poivre, Gand - Belgique: *« Cher Auguste, j'ai vu quantité de carrosseries aujourd'hui, on travaille mieux en Belgique qu'ici. »* (paraphe JL) .

Auguste était le fils ainé de Fidèle Joseph Lefert, le signataire « JL » de la carte. En 1899, il avait douze ans. Sans doute avait-il précocement manifesté sa passion pour les belles machines que son père, carrossier, fabriquait ou transformait à partir ou inspirées de voitures à cheval depuis quelques années. Joseph (alias Fidèle) qui allait décéder trois ans plus tard déjà - pensait à juste titre qu'il était temps d'inculquer au rejeton et successeur désigné l'idée fondamentale selon laquelle les voitures Lefert était une concurrence sérieuse pour les produits d'Albion. D'ailleurs, la jeune affaire avait besoin de toutes les énergies. Ce même 4 octobre 1899, une autre carte-vue signée « JL » quittait les bords de la Tamise, adressée à la même adresse à l'intention de Maria, la fille aînée, alors âgée de 19 ans, avec l'ordre suivant: « Chère Maria - N'oublie pas de bien surveiller pendant mon absence et tiens-toi au bureau le plus possible. »

Joseph était originaire de Namur. Selon son acte de mariage il était entrepreneur. Au début il travaillait avec son père Julien, entrepreneur (plafonnier) également, à diverses réalisations, notamment aux plafonds de la gare et du casino de Namur. Vers 1884, Joseph quitte son père et accepte l'offre du carrossier namurois Michotte, Bd Gauchy: reprendre une agence à Gand. C'est ainsi que la famille se retrouve peu après au n° 13 de la Cour du Prince, à Gand, et ce jusqu'aux environs de 1895. Joseph Lefert y construisait et perfectionnait ses charrettes et autres dog-carts.

Brevets

Joseph Lefert doit avoir assez vite pris son indépendance par rapport à Michotte, puisque les brevets qu'il a obtenus en 1887 sont établis à son nom. Il invente ou perfectionne des appareils destinés au recul, pliage ou dépliage automatique et instantané du coussin de derrière des 'dog-carts', charrettes anglaises et autres véhicules dans lesquels on se place dos-à-dos (Bruxelles, brevet n° 76169 du 1er février 1887)

On trouve aussi un brevet anglais daté de Londres le 28 mars 1887 un « Patent for improvements on means or apparatus for balancing two-wheeled carriages such as dog-carts and other vehicles in which the seats are similarly arranged back to back according to the weight they carry » Brevet n° 4595.

Quant au Ministère du Commerce et de l'Industrie de l'Etat français délivre sous le n° 182324 et à la date du 16 août 1887 un brevet d'invention de quinze années pour un système d'équilibrage des voitures à deux roues, dites dog-carts, charrettes anglaises et autres véhicules dans lesquels on se place dos-à-dos.

Est-ce là que Joseph commença à construire ses automobiles électriques? La maison et les ateliers de la Cour du Prince n'offraient-ils plus assez de place? C'est possible. Ou est-ce que la bifurcation vers la construction de voitures électriques dans le cadre d'autres structures (nouvelle raison sociale) qui motive le déménagement?

La Peperstraat

Toujours est-il que fin 1894, toute la famille déménage pour aller habiter une grande maison, Peperstraat 17. La maison en question appartenait-elle à la

Carte publicitaire réalisée pour l'Exposition de Paris 1900 représentant un véhicule à quatre roues, notamment parce qu'elle donne par le texte de la correspondante une information sur la performance d'un véhicule "Lefert".

Titre: Construction de J. Lefert. – Gand. Texte signé « Maria (fille aînée) adressée à son oncle et sa tante à Temploux: "Cher Oncle et chère Tante, (…) Papa est allé d'Anvers à Bruxelles en automobile sans avoir dû recharger en route et son voyage s'est très bien passé; il aurait encore pu faire 15 km. En attendant(…). Gand, 28 avril 1900. »

Carte d'exposant au nom de Jos. Lefert pour le Grand Concours international des Sciences et de l'Industrie, Bruxelles 1888; au dos, sa photo.

Ci-dessus: Joseph Lefert, seul sur un "fiacre" électrifié, décapotable et rutilant, pneumatiques, système de traction beaucoup plus sophistiqué que celui de la voiture 57; N° du véhicule 1119.

A droite: le même véhicule, ouvert.

famille du tout nouvel associé de Joseph Lefert, les Waterloos de la Bruggestraat, à deux pas de là? Quelle était par ailleurs la nature de leur association ayant pour but la construction d'automobiles électriques. D'un côté le bailleur de fonds (Waterloos), de l'autre, la technique (Lefert) ? La documentation relative au carrossier Lefert ne retient pas le nom de Waterloos.

C'est de la Peperstraat que les quelques voitures « Lefert » qui aient jamais été construites vont sortir. Ceux qui misaient sur la traction électrique à la fin de l'avant-dernier siècle étaient en avance sur leur temps. Mais ils se butaient à certains obstacles techniques auxquels notre époque commence seulement à proposer des solutions. Le poids des accumulateurs qui se déchargeaient trop vite et se rechargeaient trop lentement furent des handicaps qui mirent alors la voiture électrique hors combat.

Les premières voitures Lefert sont indéniablement, comme le prouve les photos, des développements de ces charrettes dont il est question dans les brevets de 1887 « où l'on s'assied dos-à-dos », à la différence qu'à présent le véhicule a quatre roues, au lieu de deux.

Fin

Mais le 13 mars 1902, tout s'est subitement arrêté. Joseph a-t-il pris froid sur une de ses machines ouvertes à tous les vents? Les pneumonies de l'époque ne pardonnaient que rarement. Joseph laisse sa femme avec sept enfants pour qui la vie va être complètement bouleversée. Rien n'était prêt pour une succession, ni par l'âge du fils aîné (alors 15 ans),

Photo d'un omnibus carrossé par les « Ateliers Lefert, Gand » pour le Grand Hôtel de Liège (Kupelian)

Vue de l'atelier. Lefert n'était apparemment pas une petite entreprise.

ni par la formation de la fille aînée (Maria, 21 ans). Il était impensable qu'une fille puisse reprendre et mener une affaire de ce type, malgré tout le travail qu'elle avait fourni jusque-là au bureau et tout l'intérêt qu'elle avait témoigné pour l'affaire.

L'histoire du constructeur Lefert termine donc abruptement, avec le décès de son concepteur.

DELEN
PRIVATE BANK

Collection Thiry : la caverne d'Ali-Baba des motos

Texte et images : Jacques Deneef

Une FN 1903 impeccable, prête pour un London-Brighton Run….

La famille Thiry est originaire et toujours implantée à Habay, en province du Luxembourg. Passionné de mécanique dès son enfance Marcel Thiry se construit en 1946 une moto au départ de pièces disparates : moteur DKW avec carter percé par une balle de mitrailleuse, roulements de fourches provenant d'une Forteresse volante US abattu dans la région, bielle de roue avant d'une Citoën 1925…

Cette machine appelée MT (Marcel Thiry) roule toujours depuis lors et peut-être considérée comme la première de la collection.

La M T de 1946

En 1950 Marcel Thiry se lance dans la vente de Vespa qu'il représente pour la province. Ensuite viennent les voitures DKW jusqu'à la reprise de la marque par Audi. Marcel se tourne alors vers Land Rover –véhicule immédiatement apprécié dans cette province forestière, et ensuite Jaguar. Aujourd'hui cette concession automobile est une grande entreprise gérée par les 3 enfants de Marcel Thiry, dont les bâtiments imposants sont très visibles en bordure de l'autoroute E 411.

Au fil des années Marcel Thiry avait consacreé de plus en plus de temps à sa collection qui comporte aujourd'hui plus de 100 machines, et des raretés tel qu'un micro-car Messerschmidt.

Depuis plus de 20 ans le Musée Autoworld à Bruxelles a mis en place un « Garage Thiry » qui comporte une dizaine de machines rares. Bel hommage à la qualité de cette collection exceptionnelle.

La Collection Thiry est visitable pour les groupes sur rendez-vous.

Le Garage Marcel Thiry à Autoworld

Albert Thiry, le continuateur de la collection (à gauche, lors d'une visite de Bob Smiths, Boardmember Veteran Car Club of Great Britain)

Les bataillons de la collection (ci-dessous) et des milliers de pièces détachées (à gauche)

Derrière cette façade anonyme – garage initial de Marcel Thiry – se cache une caverne d'Ali-Baba

A l'époque DKW , Marcel Thiry préparait des voitures pour des clients participants au Liège -Sofia-Liège

DURABLE RENTABLE

Vous vous êtes constitué un **beau patrimoine** et souhaitez contribuer à **un monde meilleur**, tout en vous assurant un bon rendement. Nos clients aussi. Et parce qu'ensemble nous pouvons faire la différence, nous vous proposons des placements durables et rentables. Consultez les exemples de rendements de nos solutions durables sur **abnamro.be/sustainability** et découvrez avec nos spécialistes comment, vous aussi, vous pouvez faire la différence.

.BE

Vécu…

Touring Superleggera Sciàdipersia Cabriolet

Dans le précédent numéro d'Historicar, Bart Lenaerts vous présentait avec son lyrisme habituel la dernière création de Louis de Fabribeckers, sujet illustré par les magnifiques photos de Lies de Mol : la Touring Superleggera Sciàdipersia, basée sur une Maserati GranTurismo. La première Sciàdipersia des années 60 utilisait elle-aussi une base technique Maserati. Quant au commanditaire… disons que le nom de la voiture était assez explicite.

Touring présente aujourd'hui une version cabriolet de cette œuvre, qui fait revivre le luxe et l'élégance typiques des voitures de l'âge d'or des Sixties. La voiture dispose de quatre vraies places, et de tout ce qui est nécessaire pour profiter comme il se doit des délices offerts par l'un des derniers moteurs V8 atmosphériques. Les lignes fortes du coupé sont encore accentuées sur ce cabrio. Avec une partie avant affûtée, une ceinture de caisse puissante et une partie arrière tronquée – appelée Kamm-tail, les flancs évoquent une flèche prête à être décochée. Les arrêtes prononcées et les surfaces plates sont très représentatives de l'élégance des années 70. Enfin, les méthodes subtiles de finition du métal nu sont une démonstration de savoir-faire du petit monde de la carrosserie sur mesure.

Le résultat est du Touring dans toute sa splendeur : de belles proportions et une élégance toute en retenue, qui n'a nul besoin de recourir aux artifices ornementaux. C'est un design simple, classique et intemporel, se distinguant brillamment de l'uniformité qui nous est servie quotidiennement. Et puisque ce design a quelque chose de belge, ne nous privons pas d'en être fiers…

La première voiture produite « en grande série »

La Benz Motor Velocipede a fait ses débuts il y a 125 ans, en avril 1894. Il s'agissait d'une voiture petite et légère (280 kg), équipée d'un moteur monocylindre de 1,5 ch (1,1 kW) qui peut être considérée comme la première voiture utilisable. L'une des principales innovations de cette 4 roues, plus connue sous le nom de Benz Velo, est son système de direction, dont les roues n'étaient pas montées sur un axe fixe mais pouvaient pivoter individuellement grâce à des biellettes de direction développées par Carl Benz. Il obtint un brevet pour ce système en février 1893, et l'adapta la même année pour la première fois sur les modèles Benz Victoria et Vis-à-vis. La Velo peut aussi être considérée comme la première voiture produite « en grande série », puisqu'entre 1894 et 1902, ce ne sont pas moins de 1.200 exemplaires de la Velo et de ses dérivés qui furent construits, pour être vendus en Allemagne et à l'étranger.

Vécu…

Berliet T100 6x6

La plus grosse attraction – au propre comme au figuré – du dernier salon Rétromobile de Paris fut sans aucun doute le camion Berliet T100 6x6 de 1958, utilisé dans le Sahara pour la prospection pétrolière et l'exploration minière. A l'époque, on l'avait surnommé « Le vaisseau du désert ». Durant la période de 1957 à 1959, quatre exemplaires furent produits, et celui qui a été exposé à Rétromobile est le deuxième de cette série.

Le reste de l'année, il a ses quartiers à Lyon, dans l'impressionnant musée de la Fondation Berliet, où sont exposés plus de 200 camions, pas uniquement des Berliet, mais aussi ceux d'autres marques françaises. Ce T100 affiche un poids en ordre de marche de 50 tonnes, et mesure 15 m de long, pour 5 m de large et 5 m de haut. Il est motorisé par un V12 diesel Cummins délivrant 700 ch. Les six roues sont entrainées via une boîte 4 rapports Clark, équipée d'un convertisseur de couple hydraulique.

Zone 1910 à Autoworld

Autoworld poursuit inexorablement sa route vers l'amélioration de ses espaces, un embellissement de l'ensemble du musée et une approche didactique évidente. Dès à présent, une toute nouvelle zone vient d'être créée, renforçant le lien qui existe entre l'actuel musée de l'automobile et son histoire : Salon 1910. Peu de gens le savent…

Le magnifique bâtiment qui abrite Autoworld depuis plus de 30 ans a accueilli les tous premiers Salons de l'Automobile et du Cycle entre 1902 et 1934, alors que les halles abritant les actuels Musées de l'Automobile et de l'Air étaient reliés et que l'Esplanade n'existait pas encore.

« Salon 1910 » présente, dans une ambiance d'époque et sur un espace de près de 1000m² situé dans l'aile droite du musée, ce à quoi ressemblait ces premiers Salons au début du siècle dernier, lorsque les voitures étaient commandées sur mesure ; le futur propriétaire achetait un châssis motorisé puis s'adressait à un carrossier pour définir avec lui la carrosserie de sa future voiture.

De nombreuses photos et agrandissements photographiques, un showroom exposant châssis et voitures carrossées, des films d'époque et, bien sûr, une trentaine de voitures comme celles vendues aux Salons du début du siècle dernier agrémentent la zone qui se veut éminemment didactique.

15th Antwerp Concours d'Elegance

Sunday, September 8, 2019
Kasteel Belvédère
Broekstraat 13 - Wijnegem

Special 2019 Exposition

'The Jaguar Years: Speed & Elegance'

70 years of Jabbeke speed runs

The new Jaguar XK120 at Jabbeke.
May 30, 1949 with Ron "Soapy" Sutton.

Concours competitors and supercars on invitation only.
Entrees are now invited.For more information: **www.antwerpconcours.com**
Contact: **info@ecuriebelge.com**

Saturday, September 7, 2019

'15 years' Antwerp Concours jubileum tour

Open to former Antwerp Concours competitors and guests.
Participation on invitation and limited to 50 cars only.

Sunday, September 8, 2019

15th Antwerp Concours d'Elegance

8h Concours cars will arrive at Belvédère
10h Open for visitors
13h Concours d'Elegance, some 80 cars & bikes will be presented and judged by the jury
16h Prize Giving Ceremony

Kasteel Belvédère - Broekstraat 13 – Wijnegem – Belgium

Vécu...

Peugeot e-Legend Concept

Il y a quelques mois, les équipes de design de Peugeot ont livré une œuvre remarquable : la e-Legend Concept, un coupé à motorisation électrique.
Selon le service marketing du constructeur, le concept représentait « la vision excitante de l'avenir et du plaisir de conduire selon Peugeot. Sous la forme d'un véhicule désirable et emblématique, cette projection dans le futur de l'automobile magnifie les gênes et l'élégance de l'héritage de la marque. »
La e-Legend a été exposée durant le mondialement célèbre Concours d'Elégance de Villa d'Este, fin mai dernier. Et on ne peut le nier : sa beauté est ravageuse. Pour l'occasion, le concept a été photographié aux côtés d'une autre icône, à notre avis encore trop méconnue : la 504 Coupé. On sait peu que cette dernière avait été dessinée par Pininfarina. Dès les années 50 avec la 403, et jusqu'au début des années 90, le Maître italien fut en effet le carrossier de choix de la marque de Sochaux. Et bien qu'il leur ait fallu du temps, notre sentiment est que les équipes de design de Peugeot ont enfin retrouvé le chemin de l'inspiration.

Jan Van der Steen Trophy

The English Drivers Guild, abréviée en TEDG, est un club créé par et pour les passionnés de voitures anglaises, produites par un large éventail de marques. Chaque année, le club organise de sympathiques activités et des sorties sur route, mais l'un des moments les plus importants est probablement sa présence au Antwerp Classic Salon.
Car cette présence est l'occasion pour le TEDG de décerner son « Jan Van der Steen Trophy », du nom de l'un des membres fondateurs du club, dont la passion pour les voitures anglaises n'égalait que son érudition sur ce sujet. Jan adorait surtout les voitures à l'histoire particulière, ayant eu un propriétaire célèbre, étant accompagnée d'une documentation particulièrement complète ou d'anecdotes très spéciales, ou encore affichant un état de conservation remarquable. Et c'est pour rendre hommage à la mémoire de cet homme qu'il fut décidé d'attribuer chaque année un prix à une voiture « spéciale », que Jan aurait très certainement appréciée à sa juste valeur. Bref, pas n'importe quel oldtimer. Cette année, la lauréate est l'Austin A40 Sports 1952 de Louis Vandessel, soigneusement restaurée de la « coque nue ». Ce cabrio remarquable a été produit à un peu plus de 4.000 exemplaires entre 1950 et 1953. La carrosserie en aluminium était construite par Jensen Motors, puis recevait ensuite ses finitions à l'usine Austin de Longbridge. La voiture n'était certes pas une fusée : le moteur 4 cylindres 1.2 litre à deux carburateurs SU ne délivrait en théorie que 46 ch, mais le poids en ordre de marche de 965 kg était alors un atout. Bref, une machine britannique typique des années 50, dont il ne reste que très peu de survivantes.

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***

Vous
êtes unique.
Mais jamais seul.
Chez KBC Private Banking, vous êtes bien entouré. De la gestion de portefeuille à la planification financière, de l'immobilier aux assurances. Avec l'aide d'experts, votre private banker vous offre un accompagnement professionnel. Nous pouvons ainsi développer et protéger votre patrimoine.
FT
FINANCIAL TIMES
BEST PRIVATE BANK IN BELGIUM 2018
Best
Private Banking
BELGIUM - EUROMONEY
2019
2018 • 2015
2014 • 2013
www.kbcprivatebanking.be
KBC
Private Banking