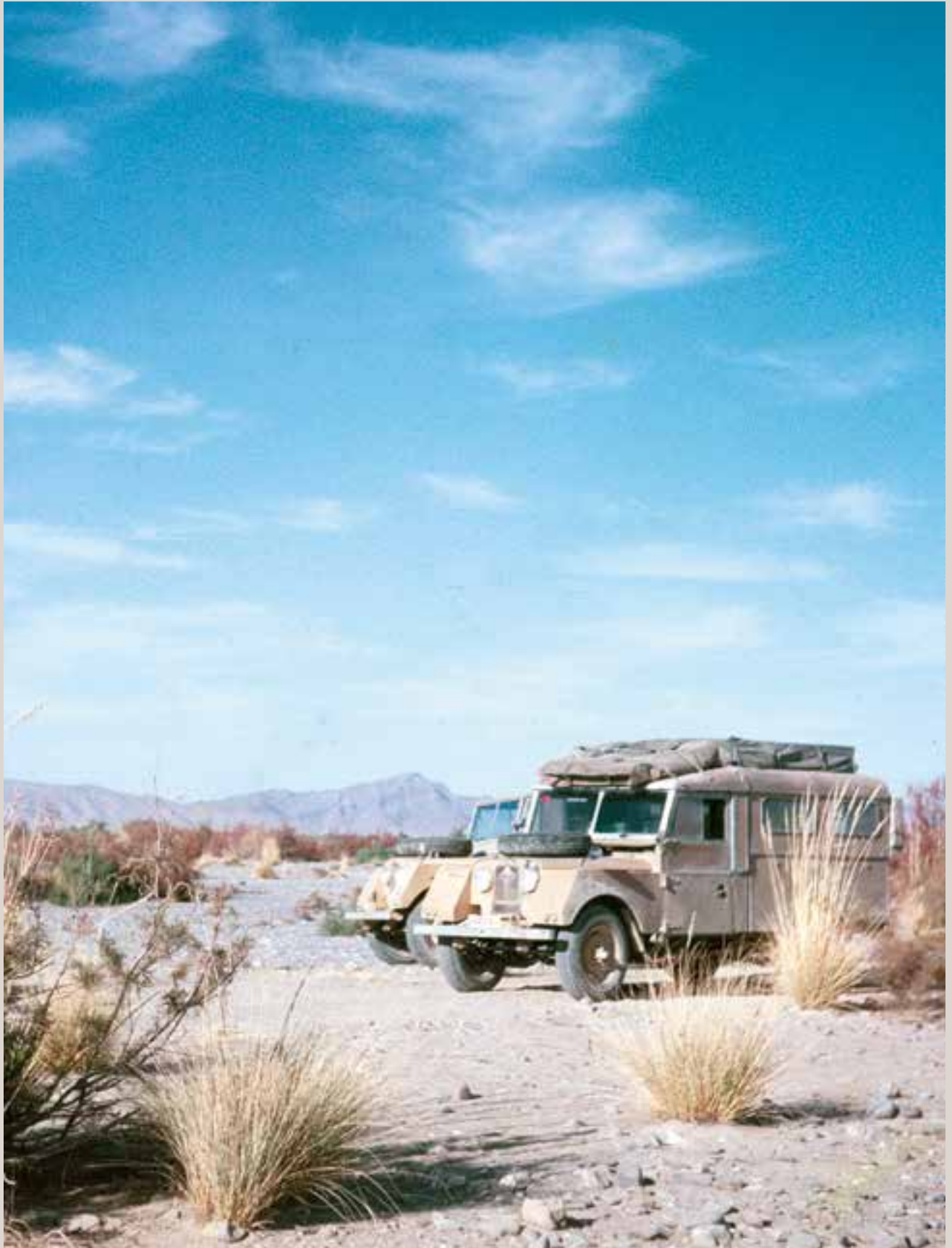
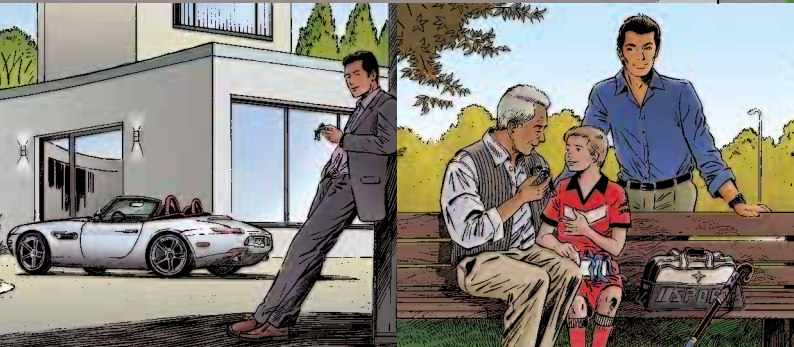
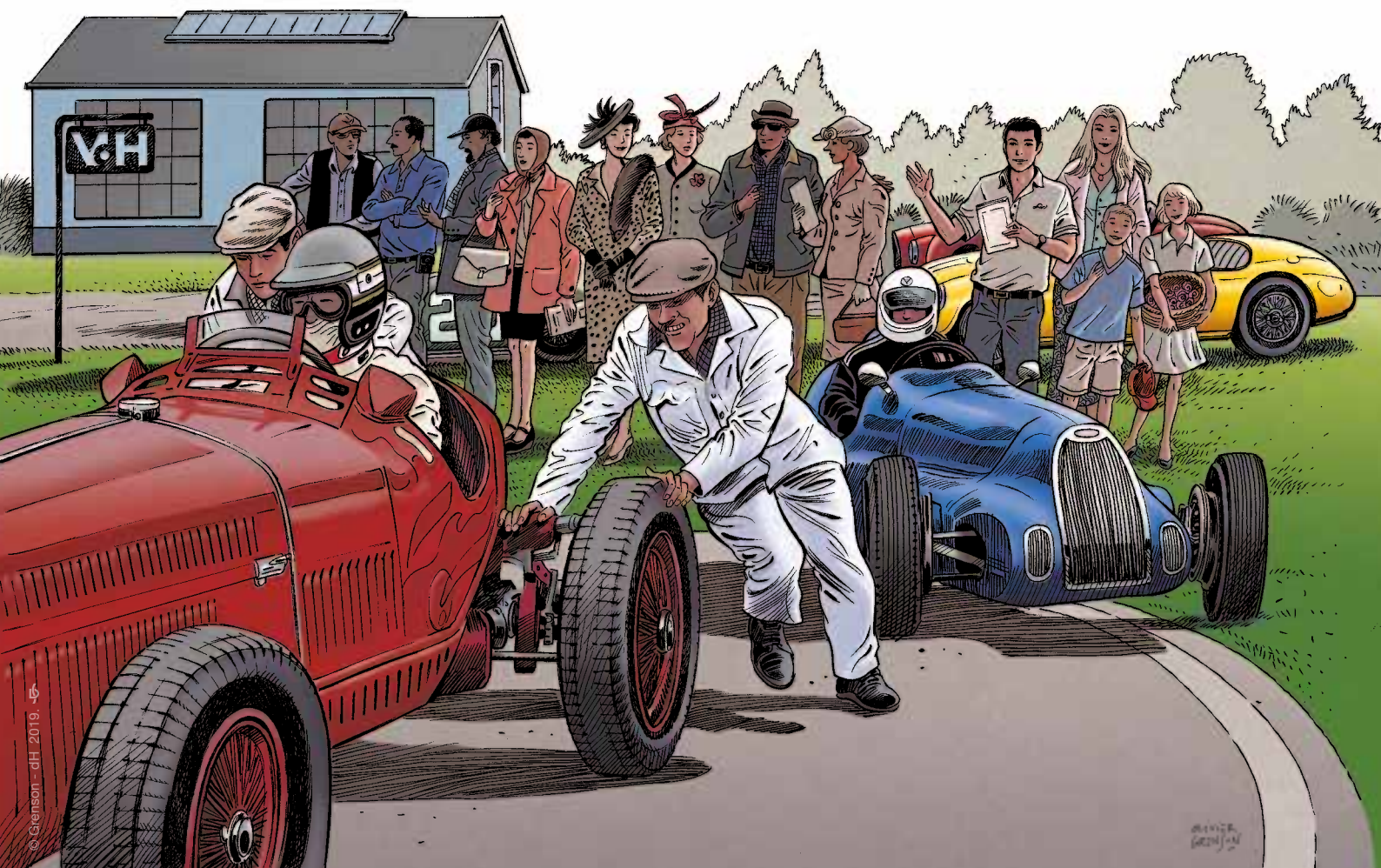


Fsa HISTORICAR

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





Depuis plus de 20 ans,
Vander Haeghen vous offre les
solutions qui vous correspondent
pour protéger votre patrimoine.

Parce que chacun a son histoire...

Contactez-nous par l'intermédiaire de votre courtier
d'assurance pour recevoir une offre sur mesure.

Classic Car Protection
Fine Art Insurance
Prestige Car Protection
Prestige Home Protection
Donation Cover,...



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS

Avenue des Nerviens 85, bte 2 - 1040 Bruxelles
Tel : +32 (0)2 526 00 10
info@vdh.be • www.vdh.be

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 –
Bjorn Aerts – Bart Lenaerts – Lies de Mol
– Paul E. Frère – Evermeulen

Lay-out:

www.busybee.be

Historicar est notamment soutenu par:

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars
Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club Belgio
Belgian Mercedes Club
Spa Historic Racing Team
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Jaguar Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
The English Drivers Guild
Meetjeslandse Oldtimer Club
Club Lucien Rosengart France
Ecurie Val d'Or
CBC Classic Car Club
Club Belge des Anciennes Peugeot
Kon. Automobiellclub 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:

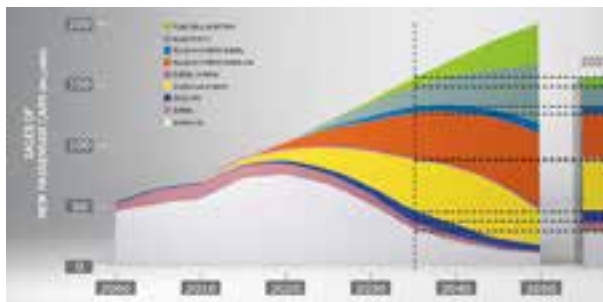
S.A. Draaiboorn
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
TVA : BE0414.830.002

Le futur n'est pas purement électrique



A la naissance de l'automobile, les choses, en matière de modes de transmission, partaient dans tous les sens. Il y eut d'abord la vapeur et très vite, arrivèrent aussi les voitures électriques. En 1899, le record du monde de vitesse – 105 km/h – fut établi par une voiture électrique : la "Jamais Contente" de Jenatzy. Et dans bien des villes, les taxis électriques n'étaient pas rares. Mais au final, ce fut bien le moteur à combustion qui l'emporta sur tout le reste. Il était relativement compact, léger, fiable, et le développement du réseau de distribution du carburant suivait facilement celui du moteur.

Notre mobilité se doit de "verdir". Aux niveaux national et européen, les décideurs politiques nous poussent vers la propulsion électrique, qui n'est en réalité pas le choix de l'industrie automobile. Mais notre technologie est-elle prête pour cela ? Et qu'en est-il de la distribution ? Le nombre de bornes de recharge reste ridiculement bas et il ne se passe pas une année sans qu'on nous annonce à l'automne que s'il commence à geler, l'éventuelle pénurie d'électricité qui en découlerait imposerait la mise en œuvre d'un programme de "blackout". Pendant ce temps, les lobbyistes poussent pour la fermeture des centrales nucléaires, alors qu'on se demande toujours quelles sont les alternatives crédibles. Aujourd'hui en effet, les énergies renouvelables ne couvrent même pas 10% de nos besoins. Et n'oublions pas qu'en Belgique, 55% de l'électricité est toujours produite par les hydrocarbures.



Bref, comme à l'aube de l'automobile, nous sommes revenus à la croisée des chemins, face à de nombreuses solutions. L'industrie travaille dur au développement d'autres modes de transmissions. Hybrides rechargeables à l'hydrogène, nouveaux carburants synthétiques neutres en CO₂... C'est l'examen de la vraie vie qui déterminera quelle nouvelle solution sera la plus adaptée. Le graphique ci-joint, fourni par Mazda, donne une estimation des parts de marché que pourrait, à l'avenir, représenter chaque type de transmission alternative. L'essence et le diesel (gris et rouge-brun) sont aujourd'hui à leur apogée. D'ici 2035, environ 4,4% du parc automobile utiliseraient des piles à combustible (vert) et – seulement – 11,2% de ce parc seraient purement électrique (gris-vert). Cela signifie donc que les 84,4% restant utiliseraient encore un moteur à combustion (électrifié ou non), moteur qui sera sans doute beaucoup plus économe qu'aujourd'hui, et utilisera probablement des carburants moins polluants. Bref : l'électricité seule ne nous sauvera pas.

Leo Van Hoorick

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

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '20

16 | 17 | 18 | 19 JANVIER 2020

MECC MAASTRICHT

COMMANDEZ EN LIGNE AVEC RÉDUCTION!
INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL



FORGOTTEN CLASSICS

EPIC DESIGNS FROM THE PAST



CHUBB®



STATE OF ART
MENSWEAR

GASSAN



interclassicsmaastricht.nl



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

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DETOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISORIVOLTA - HEALEY -

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

Edito
 Personnages marquantes - E. des Grées du Loû
 Héritage belge – Imperia
 Le musée Imperia
 Croisière Minerva
 Classiques du futur: Alpine
 Vécu...
 In memoriam Patrick Van der Stricht
 Livres : Un rallye hors du commun

2 VdH Assurances
4 Interclassics
15 Circuit des Ardennes
33 Mercedes
39 FSA Livres
40 CBC Private Banking

- Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 16-19/01/2020
- Rétromobile Paris, 6-9/02/2020
- Antwerp Classic Salon, 6-8/03/2020
- Techno Classica Essen, 25-29/03/2020
- Spa Classic, 22-24/05/2020
- Rétromoteur Ciney, 30/5-1/06/2020

- Jusqu'au 26 janvier: So British
- Février: Transformations de Coxinelles
- 16 fevrier: VW Love Bugs Parade
- Mars: Motos d'Endurance
- Avril - mai: Breaks & Station Wagons
- Juin: 125 ans de Touring Club Belgique
- Juin - Août: Skoda 125 years

Couverture

En 1953, Minerva organisa un événement publicitaire original : une expédition vers l'Inde réunissant deux Jeep Minerva et deux berlines Armstrong Siddeley. Bjorn Aerts a enquêté sur le sujet, et nous refait vivre ici ce morceau de l'histoire automobile belge. L'aventure commence à la page 24.



Le portrait officiel d'Emile des Grées du Loû, provenant du siège social de S.B.M.A., à Forest

En 1933, Emile des Grées du Loû acheta ce "Manoir", plus connu sous le nom de Château d'Oisquercq. La famille fut expropriée en 1957 et le bâtiment fut rasé deux ans plus tard



Figures marquantes

Emile des Grées du Loû, l'homme derrière S.B.M.A.

Par Paul E. Frère

En Belgique, qui dit Volvo pense probablement à l'une de ces entreprises occidentales qui rencontrent actuellement un succès mondial grâce à des capitaux chinois. Une jolie gamme qui a pris le train de la folie SUV au bon moment, et qui conserve fièrement son image de solidité suédoise. Bref, des produits pour lesquels la fiabilité et la sécurité restent des arguments majeurs. Ce qu'on sait moins, c'est que l'histoire de Volvo dans notre pays est le fait d'un... Breton. Nous avons pu retracer l'histoire d'Emile des Grées du Loû grâce au travail de recherche mené par Jean-Michel Delattre, l'homme qui a dédié sa vie à l'histoire du petit village de Oisquercq, une entité de Tubize, ainsi qu'à Jacques Mannerie, un neveu d'Emile des Grées des Loû, témoin de SBMA, l'œuvre de la vie de son oncle.

Les origines de la famille des Grées du Loû sont très anciennes. Elles nous ramènent au Chevalier Jean III des Grées, qui était au 14ème Siècle au service du Diocèse de Saint-Malo. Au 19ème Siècle, Emmanuel des Grées du Loû était un journaliste et avocat respecté de Rennes. En 1899, il fonde avec le prêtre Félix Trochu le journal Ouest-Eclair, précurseur de ce qui allait devenir Ouest-France. Son fils Emile, né le 23 avril 1892, fut élevé dans une famille aisée. Mais c'est la Première Guerre Mondiale qui va déterminer le cours de sa vie. Durant le conflit, il fut entre-autres responsable de l'or-

ganisation de l'entretien des camions, une nouvelle branche logistique qui venait d'être créée au sein de l'Armée française. Son excellente formation lui valut de vite être remarqué et de suivre le cursus qui allait faire de lui un officier de réserve. C'est là qu'il rencontra l'ingénieur Henri Petit, qui allait plus tard devenir le conseiller respecté de plusieurs constructeurs automobiles. Petit était en effet l'un des journalistes les plus objectifs de son temps. André Laurent, qui fonda le magazine «Belgique Automobile» en 1942, le connaissait personnellement et n'avait jamais caché son admiration pour Petit.

Emile des Grées du Loû reçut une formation pratique et théorique sur le matériel de transport militaire. La qualité de cette formation était telle qu'en 1957, à l'âge de 65 ans, de Grées y faisait toujours référence. C'était une formation très exigeante, mais Emile franchit tous les obstacles, si bien qu'il fut envoyé en campagne en 1915 en Serbie, où il fut responsable d'une colonne de camions Packard. Jusque-là, son expérience s'était limitée à maintenir cette colonne en état de marche sur des routes françaises relativement carrossables. Sur les routes quasi inexistantes de Grèce, de

Serbie et de Moldavie, c'était encore une autre paire de manches. Il fut ensuite envoyé en mission à la rivière Piave, dans le nord de l'Italie, où les armées de l'Empire Austro-Hongrois avaient infligé une défaite aux Italiens, non loin de Caporetto. Pour tenter d'inverser la tendance, les troupes britanniques et françaises avaient donc été envoyées en renfort. Quelques mois plus tard, c'est à nouveau en Thessalonique qu'Emile est envoyé. Bref, rien d'étonnant à ce que toutes ces expériences aient forgé le caractère fonceur de l'homme. Dans les conditions les plus pénibles, il fallait aller de l'avant, et c'est précisément ce qu'il faisait. Résoudre des problèmes de matériel ou d'hommes démotivés, c'était son truc. Et ses qualités lui valurent enfin d'être élevé au rang d'Officier de l'Armée française. Quand arriva la fin de la guerre, il avait acquis sa réputation de battant optimiste et pragmatique.

■ Ostende et Bruxelles

Avec un tel bagage, Emile des Grées du Loû accepte facilement, en 1919, la demande de Citroën de partir à Ostende pour y créer une concession. A la même époque, le Conte Jacques de Liedekerke, mécène d'Alexis-Eduard Vivinus, lui demande de réorganiser l'ancienne usine Vivinus. En 1912, la direction avait en effet décidé de changer le nom Vivinus en F.A.B., pour Fabrique Automobile Belge, et le début de la guerre avait donné le coup d'arrêt définitif aux activités de Vivinus. En 1919, les locaux de l'entreprise établis au 52-56 de la rue Destouvelle à Bruxelles étaient entre-autres utilisés pour la vente en Belgique des Automobiles Ariès. Cette marque était très appréciée du Baron français Petiet, un homme qui a compté dans l'industrie automobile hexagonale. Bref, vous le voyez, les qualités d'Emile des Grées du Loû étaient très estimées.

Sur le plan personnel, le passage d'Emile par Ostende est très important. Ce qui était alors le Kursaal, bâtiment sans aucun rapport avec le complexe d'art moderne qu'on connaît aujourd'hui, jouissait d'un rayonnement énorme. Rappelez-vous qu'Ostende était surnommée «La Reine des cités balnéaires», et ce depuis le début du 20ème Siècle. C'est

en effet là, plus précisément au Chalet Royal, que Léopold II passait son temps libre, et que les Galeries Royales ont été construites en 1905-1906. Tout cela pour dire qu'à cette époque, Ostende jouissait d'un statut encore bien plus flatteur que celui de Knokke-le-Zoute aujourd'hui. L'un de ses pôles d'attraction était donc le Kursaal, qui fut construit en 1878 et auquel on ajouta de nombreuses extensions au début du siècle dernier. Le résultat final était un bâtiment somptueux, mêlant influences occidentales et orientales. On n'y trouvait pas seulement des salles de jeu, une salle de concert et une salle de bal, mais aussi, après la Première Guerre Mondiale, un dancing et un Nightclub. Il y avait aussi un restaurant, dont le chef de salle se nommait Charles Mann. Il était d'ascendance allemande (sa famille était originaire de Mainz), parlait à la perfection Néerlandais, Français et Allemand, et avait une jeune sœur. Emile fit un jour sa connaissance, le courant passa remarquablement bien et les tourtereaux finirent très naturellement par convoler. Maria Joséphine Mann, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, allait devenir la marraine du plus jeune neveu d'Emile: Jacques Mannerie. Ce dernier nous a appris que jusqu'à son décès en 1982, elle avait toujours gardé un faible pour Ostende. Cependant, pour des raisons pratiques, le jeune couple avait dû rapidement déménager à Bruxelles.

■ Miesse

En 1921, séduit lui-aussi par ce jeune Breton talentueux, Jules Miesse parvient à le convaincre de le rejoindre dans son aventure, et va donner un nouveau coup d'accélérateur à sa carrière, puisque Miesse nomme Emile au poste de directeur commercial. C'est à cette période qu'Emile des Grées du Loû achète sa première voiture: une Ford qu'il offrira plus tard à son neveu le plus âgé, Jean-Pierre Mannerie. Emile ne travaillait pas seulement pour Miesse, puisqu'il possédait aussi sa propre entreprise d'accessoires automobiles: «Des Grées & Co», installée au 58-60 de la rue Destouvelle, à la frontière entre Schaarbeek et Laeken. On sait qu'il garda cette entreprise au-moins jusqu'en 1926. De 1929 à début 1933, il vécut au 66 rue du Transvaal à Anderlecht. Dans l'annuaire



Jean Mannerie n'était pas seulement de la famille, il fut aussi un collaborateur de la première heure. Il fut entre autres responsable du développement du réseau de concessionnaires



La toute première Volvo, la ÖV4 de 1927. Production 205 unités

téléphonique de l'époque, il est mentionné comme «industriel». A cette période, Emile avait déjà fort bien mené sa barque, et lui et son épouse Maria, ils envisageaient l'achat du château de Oisquercq. Les gens du cru appelaient l'endroit «le château», mais il s'agissait en réalité plutôt d'une demeure bourgeoise, une sorte de manoir sis dans un parc de deux hectares. Pour y envoyer un courrier, c'était facile: il suffisait d'inscrire l'adresse «Château 2, Oisquercq» sur l'enveloppe, et le pli arrivait toujours à destination. Emile et son épouse acquirent la demeure au printemps 1933, et ils y vécurent jusqu'en 1957, lorsqu'ils furent expropriés par le Gouvernement.

Dans le microcosme automobile, le fort caractère de Jules Miesse était légendaire. Et avec ses origines bretonnes, Emile n'était lui-même pas du genre à se laisser faire. Pourtant, Jules et Edmond Miesse travaillèrent pendant 15 ans avec Emile des Grées du Loû, en bonne harmonie. Selon André Laurent,

Volvo PV52 de 1937: tous les modèles de la marque avaient une carrosserie quasiment identique



il existait un grand respect mutuel entre ces hommes, et leurs qualités respectives complémentaires étaient la base qui soudait le trio. En 1929, le productif directeur commercial des camions Miesseregistra une commande d'une telle importance qu'une augmentation de la production fut indispensable. Le hasard voulut qu'au même moment, l'entreprise avait la possibilité d'opérer une fusion avec la «Société Bollinckx» de Buizingen. Les Miesse et Emile étaient aussi enthousiastes les uns que les autres à l'idée de cette fusion, et c'est ainsi que l'entreprise devint «Miesse-Bollinckx». Mais quelques années plus tard, la situation économique avait changé du tout au tout, les conséquences de la crise économique mondiale de 1929 se faisant cruellement ressentir. Entretemps, Miesse s'était lancé dans la construction de moteurs diesel, sous licence de la marque britannique Gardner. Cette activité avait lieu dans l'usine des Ateliers de Construction Mécanique de Tirlemont, ou CMT. En 1935, quand les Miesse manifestèrent la claire intention de transférer toute la production à Tirlemont, Emile émit un avis contraire. Selon lui, il fallait plutôt se montrer prudent, et conserver une partie de la production à Buizingen. Mais les Miesse père et fils n'en démordaient pas, Emile décida alors de donner sa démission et de fonder sa propre affaire.

■ Importation Volvo

Son rêve était de représenter une marque. De par sa longue carrière en tant que directeur commercial d'un constructeur de camions, les divers salons auxquels il avait participé lui avaient permis de nouer de nombreux contacts avec les constructeurs. Il était aussi ami avec Joannis Saracakis, un homme d'affaires grec rencontré durant la guerre, lorsqu'il était à Thessalonique. En 1923, Saracakis avait créé là-bas une entreprise d'importation de voitures, de camions et de pièces détachées. Plus tard, la famille Saracakis allait devenir le puissant importateur grec de Volvo. Pour le directoire suédois de la marque, Saracakis a d'ailleurs longtemps été incontournable. Aujourd'hui encore, Saracakis Brothers est une entreprise très importante en Grèce. Elle n'est pas seulement active dans l'importation de

camions et de bus Volvo, mais aussi dans celle de voitures Honda et Mitsubishi. Comparée à Saracakis, la SBMA était un tout petit acteur au sein du groupe Volvo. D'après Jacques Mannerie, il est très possible que ce soit sa relation avec Saracakis qui ait convaincu Emile des Grées du Loû de se lancer avec Volvo. Les deux hommes sont en effet toujours restés très bons amis.

Les fondateurs de Volvo, Gustaf Larson et Assar Gabrielsson, ne produisirent leur première voiture, la ÖV-4, qu'en 1927. Larson avait obtenu son diplôme d'ingénieur en 1917 et avait travaillé quelques années chez SKF, à Göteborg. De son côté, Assar Gabrielsson avait étudié à la Haute Ecole d'Economie de Stockholm, et fut nommé directeur des ventes de SKF en 1923. Il avait aussi acquis une expérience de responsable commercial chez SKF France. C'est là qu'il réalisa qu'il était possible d'écouler les roulements à billes suédois à des conditions bien plus avantageuses que celles de la concurrence, et ce malgré une qualité nettement supérieure. La raison était le coût de la main d'œuvre, inférieur en Suède. Il apprit aussi que pour de nombreux sous-traitants de pièces automobiles, la qualité n'était pas forcément une priorité. Les entreprises produisant des pièces automobiles étaient de plus en plus nombreuses, et produisaient des quantités énormes de pièces. Tout ce qu'il fallait pour construire une voiture était disponible sur le marché. N'importe qui, sorti de nulle part, pouvait le faire dans un simple bureau. Pour Gabrielsson, il était clair qu'il était possible de construire une voiture en Suède, et que la qualité serait supérieure à celle des productions étrangères. Il en parla à Gustaf Larson et en août 1924, les deux hommes décidèrent de construire ensemble une automobile. Mais il fallut attendre le 16 décembre 1925 pour qu'ils posent sur papier leur premier accord de partenariat. Le nom Volvo ne fut pas choisi par Larson et Gabrielsson. C'était en fait le nom d'une marque de roulements à billes, déjà enregistrée en 1915. Volvo vient du latin et signifie «je roule». L'entreprise en question avait été achetée quelques temps auparavant par SKF, qui décida de ressortir le nom des tiroirs



Au Salon de l'Auto de 1937, S.B.M.A. présenta pour la première fois des camions Volvo. La production se limitait alors à un châssis pourvu d'une cabine

pour donner un coup de pouce à ses anciens employés. Les investissements énormes consentis pour lancer l'activité furent évidemment synonyme de longues années sans bénéfices. Et pour remédier à cela le plus rapidement possible, il fut décidé de produire aussi des camions. Brillante idée, car jusqu'à l'arrivée de l'Amazon en 1957, la production de camion fut pour Volvo bien plus rentable que celle des voitures. Une autre façon de sortir les comptes du rouge était l'exportation. En 1928, à peine un an après le lancement de la ÖV-4, le premier concessionnaire étranger ouvrit ses portes à Helsinki, en Finlande. En 1929, Volvo vendit 1.383 véhicules, dont seulement... 76 voitures, dont à peine 27 furent exportés. Après la Finlande, c'est au Danemark que Volvo s'installe, puis les premières Volvo sont livrées en Norvège en 1930. En 1931, apparaissent les premières publicités de la marque au Pays-Bas, où une entreprise de La Haye se charge de la distribution. En Suède, Volvo gagne lentement mais sûrement en popularité grâce aux commandes

En 1938, on exposa déjà des camions carrossés. On vit par exemple un châssis pourvu d'une carrosserie de bus





LV101 "Spetsnos", 1945, un petit camion sur la même base que le taxi PV801. A droite, la PV56 de 1938, le modèle luxe de la série 50

passées par les sociétés de taxi et les entreprises de location. En 1932, un premier lot de 40 PV-652 est livré à la police suédoise. En 1934, l'objectif est de produire 3.000 véhicules. Et malgré la crise, avec 2.373 camions et 611 voitures, l'objectif fut presque atteint. 1934 est aussi la première année de commercialisation au Brésil (80 exemplaires y furent vendus), en Espagne et en Argentine, où les ventes démarrent sur les chapeaux de roues. Enfin, l'exportation est aussi lancée en Grèce, en Syrie et en Perse, l'actuel Iran.

D'après les recherches de Jean-Michel Delattre, c'est Paul Cousin qui, en 1934, aurait offert à qu'Emile des Grées du Loû un tuyau en or. Cousin était le distributeur General Motors le plus important de Bruxelles, et il avait appris que l'ambassade de Suède était à la recherche d'un investisseur. La toute jeune marque Volvo désirait en effet exporter ses produits, et recherchait un candidat à l'importation, à la distribution, voire à l'assemblage de camions et de

voitures. En 1936, Emile rencontra M. Berthelsson, l'une des «grosses légumes» du nouveau constructeur suédois. Cette rencontre déboucha sur une demande visant à organiser la représentation de Volvo en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg. Avec son épouse Marie Mann et son fidèle collaborateur Henri Vanderheyden, Emile fonde alors la «Société Belge de Matériel Automobile», abrégée en SBMA. A l'origine, la société avait son siège dans une modeste propriété de la rue des Deux Eglises, à Bruxelles. La gamme se composait presque exclusivement de camions, les 1.000 m² disponibles s'avèrent donc vite insuffisants. La société déménagea alors dans un bâtiment du 90 Rue du Dobbelenberg, à Haren. Il s'agissait en fait de l'usine où, de 1932 à 1938 à peu près, avaient été construites les automobiles «Belga Rise» sous licence Sizaire.

Selon Jacques Mannerie, les ventes concernaient principalement des camions. Emile des Grées du Loû fondait beaucoup d'espoirs sur la PV-51, une familiale qui avait l'inconvénient d'être plus chère que ses rivales mais, pensait-il, la réputation de Volvo pouvait compenser ce handicap. Hélas, le nom n'était pas encore très connu dans nos contrées, et le succès resta donc très relatif. Jacques Mannerie se souvient que les ventes annuelles se limitaient à quelques exemplaires. Les camions rencontraient en revanche un réel succès. Mannerie soupçonne d'ailleurs son oncle d'avoir continué à travailler avec Miesse durant quelques années après la création de SBMA. Emile et les Miesse avaient pourtant des visions très différentes, mais le respect mutuel était tel que les contacts n'avaient jamais été interrompus. Durant cette phase de démarrage de l'entreprise, travaillaient chez SBMA quelques techniciens et un employé, un certain H. Bleck.

Jean Mannerie, autre membre de la famille d'Emile des Grées du Loû, vint lui prêter main forte. Sa fonction principale était représentant en peintures pour l'entreprise «S.A. Belge des Couleurs et Vernis», sise rue Bissé, à Anderlecht. D'abord au volant d'une Imperia, puis d'une Citroën type 11 Légère, il arpentait le pays pour vendre ses produits. Aux yeux d'Emile, c'était la personne



La première Volvo d'après-guerre: une rare PV60 à moteur 6 cylindres

idéale pour vendre des camions et des voitures, et surtout pour recruter des concessionnaires. Le premier de ces concessionnaires fut Edouard Panis, qui possédait alors un garage rue de la Sambre, à Anvers. C'était un ancien marin, qui allait longtemps rester fidèle à Volvo. En 1938, le réseau de distributeurs de la SBMA comptait déjà 18 garages, dont la plupart avait été «engagés» par Jean Mannerie. Durant les trois Salons de Bruxelles de l'entre-deux-guerres, Volvo n'avait exposé que des camions, mettant en évidence quel était alors le produit phare de la marque. En 1939, quelques 150 exemplaires furent vendus dans le pays.

■ Les années sombres

Lorsque les hostilités éclatent en septembre 1939, les ventes de Volvo en Belgique connaissent une fin abrupte car pour préserver leur neutralité, les Suédois avaient décidé d'interrompre toute livraison. Emile des Grées du Loû fut alors contraint de chercher d'autres activités, même si la SBMA continua d'assurer le service après-vente de Volvo. Comme tant d'autres, Emile investit alors dans la production de gazogènes, dispositif grâce auquel les véhicules pouvaient continuer à rouler, en utilisant du gaz de charbon de bois. Après négociation avec l'importateur liégeois de Gohin-Poulenc, Emile devint le distributeur exclusif pour la province du Brabant de ces gazogènes français. Pour cette activité, il avait recruté un excellent technicien, Lucien Allard, qui gravit rapidement les échelons jusqu'à devenir directeur technique, fonction qu'il conserva jusque dans les années 50. Autant dire qu'Emile des Grées du Loû avait le don de s'entourer de personnel compétent. Il faisait aussi beaucoup de publicité, notamment en publiant des annonces dans le magazine nouvellement créé «Belgique Automobile», dont le rédacteur en chef André Laurent était un ami de longue date. Durant l'été 1942, il prit part au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles à une exposition consacrée aux carburants de remplacement. SBMA n'exposait pas que les produits Gohin-Poulenc, mais aussi des articles de la marque suédoise Electrolux et de Hartson. Nombre de ces articles, comme des filtres ou des chaudières à condensation, étaient construits

par centaines chez SBMA. Pour démontrer au public la qualité de ses gazogènes, Emile des Grées du Loû en fit monter un sur une Citroën 11 Légère, et son ami André Laurent eut l'occasion de mettre à l'épreuve le système. Bien évidemment, un article très fourni fut publié sur le sujet dans «Belgique Automobile». A partir de 1943, la SBMA commença aussi à construire des remorques et des bennes basculantes, vendues sous le slogan «Doublez votre capacité». Pendant ce temps, les contacts avec le QG Volvo de Göteborg étaient maintenus. Emile des Grées du Loû était donc tenu au courant du projet de production d'une Volvo populaire. Lui-même et Jean Mannerie se lancèrent alors dans une démarche audacieuse: conclure des contrats de «prévente» de cette future voiture, dont on ne connaissait encore aucune caractéristique technique. Léon Soete, Ostendais aujourd'hui âgé de 96 ans, en témoigne: Beltrom, l'entreprise de son père qui produisait de l'huile de foie de morue, avait fait équiper deux de ses camions de gazogènes SBMA. Venu un jour rendre visite, Emile avait de fait «vendu» une voiture à Soete père, qui s'engagea à partir de ce jour à effectuer des versements mensuels, sans obtenir plus d'information. De la même manière, Emile engrangea autant de contrat de prévente de camions que possible, garantissant aux clients d'être livrés immédiatement après la libération. Stratégie payante car dès la fin de la guerre, Emile des Grées du Loû se rendit à Göteborg avec sous le bras de centaines de commandes. Nous n'avons pas réussi à savoir combien au

A l'automne 1947, Volvo présenta la PV-444 au Grand Palais. On note entre autres sur la photo sur la présence de MM Assar Gabrielsson et Gustaf Larson, du directeur commercial Rolf Hanson et, tout à fait à droite, de Jean Mannerie





Une publicité de 1947 annonçant l'arrivée de la PV-444

juste, mais manifestement assez pour motiver Volvo à sensiblement accélérer la cadence de production. Dans le numéro de mai 1945 de «Belgique Automobile», on peut lire que la production de Volvo avait été doublée, passant de 10.000 à 20.000 exemplaires

■ PV-444, la «Volvo du peuple»

Pour Volvo et pour la SBMA, le tournant s'opère avec l'arrivée du «petit» modèle, baptisé PV-444. PV pour «véhicule personnel», et 444 pour 4 places, 4 roues et 4 cylindres. Le projet de développer ce qui était considéré comme une petite voiture familiale n'était pas nouveau puisqu'en 1933 déjà, différentes réunions entre le constructeur et ses distributeurs avaient eu lieu, dans le but d'échanger les idées quant à ce concept. On avait même acheté une Opel et une Willys pour étudier ce que proposait la concurrence. Mais ce n'est

Une brochure de la PV-444 à peine lancée, proposée uniquement en noir



que vers 1942-1943 que le directoire de Volvo fut convaincu qu'après la guerre, la demande pour une telle automobile allait exploser. A la fin de 1943, tout est définitivement en place. Bien qu'il fut envisagé d'utiliser un moteur 8 cylindres 2 temps ou un 4 cylindres incliné à 90°, Gustaf Larson trancha en optant pour un 4 cylindres conventionnel, si ce n'est par ses soupapes en tête: l'indestructible B4B. Inspirés par le succès de DKW, les ingénieurs avaient aussi planché des mois sur une transmission avant extrêmement fiable. Mais finalement, on opta là encore pour une transmission arrière, aussi conventionnelle que largement éprouvée. Quand au dessin de la carrosserie, il était très influencé par le design en vogue à l'époque chez Ford et Pontiac.

En 1945, l'industrie sidérurgique suédoise fut paralysée par de longues grèves. Il y avait par ailleurs une pénurie de carburant, raison pour laquelle les tests routiers de la PV-444 furent assez limités. L'unique prototype parcourut la Suède de long en large et accumula quelques 30.000 km. Les dernières informations récoltées permirent d'apporter d'ultimes améliorations techniques à la voiture. La production en série n'était plus très loin, et Assar Gabrielsson nomma alors Carl Lindblom, un ancien collaborateur, au poste de chef du développement des véhicules personnels. Lindblom commença par conclure des contrats avec les fournisseurs. A cette époque, le plus gros souci était le manque d'acier pour la carrosserie de la PV-444. L'énorme industrie automobile américaine achetait à peu près toute la production, si bien que personne n'était disposé à exporter de l'acier vers la Suède. En 1946, Lindblom fit envoyer un premier prototype aux USA, et alla la présenter à tous les fournisseurs potentiels. Lorsque les Américains firent connaissance avec la Volvo PV-444, toutes leurs réticences se dissipèrent. Mais les problèmes de capacité de production que rencontraient les fournisseurs imposèrent tout de même d'apporter quelques modifications aux premières PV-444. Ainsi le système électrique ne venait-il pas de chez Bosch, mais de chez Autolite. Une première série de 10 voitures sort enfin des chaînes début 1947. La vraie production démarre en février et cette année-là, 1.920 exemplaires de la PV-444 sont construits.

C'est cette même année que le modèle est exposé pour la première fois en Belgique. Bien qu'elle ne fût alors produite qu'au compte-goutte, la PV-444 prit part au Concours d'Élégance d'Ostende. Quant à l'exemplaire de la famille Soete, il ne fut livré qu'en 1948. Il portait le numéro de châssis 444-1792, et le numéro de moteur était B4B-1721. La voiture resta dans la famille jusque dans les années 60. Les 2.300 premières Volvo PV-444 furent vendues à perte. Commandées avant le début de la production, elles avaient été facturées 4.800 Couronnes. Mais au moment des premières livraisons, le prix était passé à 6.050 Couronnes. En 1948, 2.988 voitures furent assemblées, principalement des PV-444, mais aussi des PV-60 et quelques Type 800, en version taxi. En 1949, Volvo vend pour la première fois plus de voitures que de camions et de bus. Cependant, la marge bénéficiaire réalisée sur un véhicule commercial était encore nettement supérieure à celle d'une voiture. Par ailleurs, toutes les PV-444, à quelques exceptions près, étaient noires. Il fallut attendre 1950 pour que d'autres teintes soient proposées.

En 1949, de nouveaux bâtiments entrèrent en fonction. La SBMA déménagea rue de Hal, à Forest, où le nouveau quartier général avait été établi. Ce complexe de 2.000 m² ne comptait pas que des bureaux, mais aussi une salle d'exposition et de vastes ateliers. Ces locaux restèrent ceux de la SBMA jusqu'au rachat par Volvo en 1984.

Bien que la gamme se limitait alors à un modèle basique, les concessionnaires ne ménagèrent pas leurs efforts pour faire connaître la PV-444. En octobre 1950 par exemple, Edouard Panis confia durant toute une journée au journaliste-ingénieur Gaston Asselberghs la voiture de son vendeur: une PV-444 dont le compteur affichait déjà 111.290 km. Le récit de cet essai avait été publié dans le magazine «De Autotoerist». Le journaliste avait conduit durant 334 km entre Mechelen, Louvain, Liège, puis retour via Mont-Theux, Liège à nouveau, Hasselt et enfin Anvers. La vitesse moyenne fut de 130 km/h, et la consommation moyenne de 9,6 l/100 km. Les commentaires furent très positifs, notamment ceux concernant l'impression de solidité que procurait la voiture. Une mention spéciale fut aussi



Il faudra attendre 1950 pour la PV-444 soit proposée dans diverses couleurs. Ici, la flotte des voitures d'essai réunies à l'occasion du Salon de l'Auto

Après la Seconde Guerre Mondiale, différents types de bus étaient vendus chez nous



Durant la période qui suivit la Seconde Guerre Mondiale, l'accent fut mis sur la vente de camions. Hormis la PV-444, la gamme de voitures particulières Volvo était très limitée





La C.A.M. n'assemblait pas que des PV-444, mais aussi des Packard



Durant 20 ans, S.B.M.A vendit sans cesse plus de véhicules utilitaires et de voitures particulières

Pour contourner les importantes taxes à l'importation, S.B.M.A. se lance dans l'assemblage de voiture en Belgique, plus précisément à la C.A.M. d'Anvers. Jean Mannerie et Emile des Grées du Loû à côté de la ligne de montage



en compagnie de nombreux représentants de la presse, politiciens et fidèles clients.

La SBMA envisagea aussi de se lancer dans la production. Pour accélérer sa cadence de livraison, et aussi pour éviter les lourdes taxes à l'importation qui allaient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1954, Emile se mit donc à la recherche d'un partenaire. Son attention fut attirée par C.A.M., une entreprise anversoise active dans l'assemblage automobile depuis 1932. Cette société était née de la scission des Etablissements Pilette S.A., importateur de la marque américaine Packard, dont C.A.M. était déjà une filiale chargée de l'assemblage. Elle avait pris ses quartiers en 1936 dans un ancien hangar de General Motors, sur la Lange Elzenstraat. Le bâtiment de 165 mètres de long et 21,50 mètres de large était idéal pour accueillir une ligne de montage. Par ailleurs, il y avait un terrain adjacent de 4.000 m² qui pourrait éventuellement être utilisé. Avant la Seconde Guerre Mondiale, la C.M.A. assemblait là des Packard pour la Belgique, les Pays-Bas et quelques autres pays d'Europe. Après la guerre, l'entreprise ne redevint opérationnelle qu'en 1947, et n'assembla alors plus seulement des Packard, mais aussi des Hudson pour le compte d'Auto-Locomotion, importateur à cette époque de Fiat, Simca et Hudson. Les bâtiments d'Auto-Locomotion avaient été si ravagés par l'occupant que l'entreprise ne fut jamais en mesure de relancer la production dans ses propres locaux. C'est pour cela qu'un accord avait été conclu avec la C.A.M. qui, à partir de 1951, commença aussi à produire des Volvo PV-444. Sur les images, on peut voir Emile des Grées du Loû avec son collaborateur Jean Mannerie, avec en arrière-plan quelques Packard. Par la suite, des PV-444 furent aussi assemblées dans les anciens locaux de la Carrosserie Van den Plas. Au cours de l'année 1950, Robert Helaers, principal distributeur de Skoda et de Minor, s'installa dans de spacieux bâtiments du 30-32 rue du Collège St-Michel, à Bruxelles. Là aussi, il y avait tout l'espace nécessaire pour assembler des PV-444. Mais lorsque la société CIVA de Mortsels reprend en 1957 la division Skoda, les assemblages de la rue du Collège St-Michel prennent fin.

(À suivre)

7th Commemoration

CIRCUIT DES ARDENNES

3-5 july 2020

ENTRIES ARE NOW OPEN !
www.circuit-ardennes.be • circuit.ardennes@gmail.com

BASTOGNE • MARCHE • LIBRAMONT • NEUFCHÂTEAU • HABAY



BNP PARIBAS
FORTIS



l'avenir

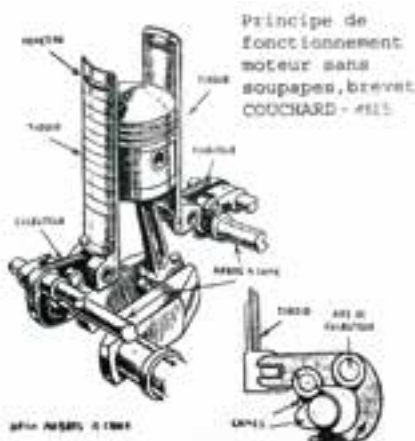


Notre quête perpétuelle d'automobiles belges préservées nous a cette fois emmené à Aalter, où nous avons fait la connaissance d'une Imperia T.A. 7B berline deux portes de 1937. Cette voiture fait partie d'une grande collection que l'on connaissait autrefois comme l'Aalters Automobielmuseum (ou Musée Automobile d'Aalter), du regretté Leon Thiery.



Abadal. L'assemblage était donc réalisé en Espagne, où les voitures étaient vendues sous la marque Abadal. De son côté, Imperia vendait également sous sa propre marque cette voiture caractérisée par son radiateur en V, mais avec mention du nom d'Abadal.

Au début de 1913, le sportif espagnol et ancien coureur cycliste Francesco Abadal prit contact avec l'usine de Nessonvaux pour passer commande d'une voiture de sport. L'homme avait déjà lancé en Espagne la commercialisation d'Hispano-Suiza, dont la célèbre «Alfonso XIII». L'ambition d'Abadal était de lancer sa propre marque pour concurrencer Hispano, et de faire construire les voitures par Imperia. L'ingénieur Imperia Paul Henze développa alors un modèle qui ressemblait énormément à l'Alfonso XIII, et Imperia la livra en pièces détachées à



Mathieu van Roggen ne croyait pas beaucoup dans les grandes voitures, et décida donc plutôt de lancer le développement d'une voiture légère et moderne, équipée d'un moteur 4 cylindres 997 cc sans soupapes qui se distinguait clairement du moteur «système Knight». Le moteur passa rapidement à 1.094 cc, avec une puissance de 25 ch. La voiture – connue sous le nom de 8 CH – rencontra un grand succès dans diverses compétitions, notamment des victoires de catégorie aux 24 Heures de Francorchamps ou

au Rallye de Monte-Carlo, mais s'avéra aussi être coûteuse à entretenir. En 1927 fut aussi lancé un moteur 6 cylindres reposant sur le même principe. Il affichait 1.650 cc et 40 ch, et évolua par la suite vers 1.794 cc et 50 ch.

Van Roggen rêvait par ailleurs de créer un consortium réunissant tous les constructeurs belges, rêve qu'il allait partiellement réaliser. Il racheta Métallurgique et Excelsior en 1927, puis Nagant et la carrosserie Matthys & Osy en 1928. La même année, l'usine de Nessonvaux fut considérablement agrandie et c'est à cette époque que fut construite la célèbre piste d'essai sur le toit. Nessonvaux et l'usine Fiat du Lingotto (Turin), furent donc les seules usines en Europe disposant d'une piste d'essai construite sur le toit. Les restes de cette usine et de la piste sont encore visibles aujourd'hui, mais leur état est déplorable. A notre avis, ce site devrait faire l'objet d'un classement et d'une restauration.

Van Roggen voulut ensuite étendre son idée de consortium à l'Europe. C'est ainsi qu'il entama des pourparlers avec Benz en 1925, et un peu plus tard avec la marque anglaise Wolseley. Mais les discussions n'aboutirent pas. L'homme eut plus de chance avec la marque française Voisin, dans le capital de laquelle il prit une participation. Van Roggen espérait ainsi pouvoir faire construire des Imperia en France, mais seuls quelques châssis 6 cylindres furent habillés à Issy-Les-Moulineaux d'une carrosserie Voisin. A la même époque, Imperia se lança dans la production de bateaux à moteur, espérant ainsi trouver un nouveau débouché pour ses mécaniques.

En 1930, la marque revendiqua quelques beaux succès sportifs, mais la récession économique eut pour effet de voir la production ralentir drastiquement en 1931. C'est grâce au soutien de quelques fournisseurs que la faillite put être évitée et en avril 1932, fut fondée la «Société Nouvelle des Automobiles Imperia», avec un capital de 5 millions de francs. Mais les voitures étaient datées, et l'adoption de freins hydrauliques et de carrosseries plus aérodynamiques n'allaient pas suffire à améliorer les choses.



■ Construction Adler sous licence

Les moyens nécessaires au développement d'une nouvelle voiture manquaient. Mathieu van Roggen chercha donc au-delà des frontières une voiture à construire sous licence. Fin 1933, il put acquérir une licence Adler Trumpf. La voiture avait été développée par un célèbre ingénieur allemand du nom de Hans-Georg Röhr, et son concept était vraiment très avant-gardiste: une berline à traction avant, un moteur 1.494 cc à soupapes latérales, 32 ch à 3.500 t/min, un châssis caisson abaissé sur lequel la carrosserie était soudée, une direction à crémaillère, des suspensions à quatre roues indépendantes et une boîte de vitesses à quatre rapports. La Trumpf (littéralement 'l'atout') fut présentée en 1932 et fut la première voiture européenne à traction avant, deux bonnes années avant la première Citroën Traction Avant. Les Adler étaient des voitures très bien conçues, robustes, confortables, dotées d'une excellente tenue de route et capables de pointer à 95 km/h.

L'industriel français Lucien Rosengart avait acheté la licence pour la France et commença à construire des voitures

Au Salon de Bruxelles 1930, le stand Imperia accueillait aussi un bateau

Le départ du Grand Prix de Belgique 1922. L'Imperia-Abadal n°2, pilotée par Deryn, allait gagner cette course





Imperia TA9 « Diane », 1937

à partir de fin 1933 sous le nom «Supertraction».

Les Trumpf construites sous licence commencèrent à quitter l'usine de Nessonvaux à partir de début 1934 au rythme de deux voitures par jour. Elles étaient vendues sous le nom d'Imperia 9 CH et étaient disponibles avec le moteur 1.494 cc ou avec le 1.645 cc. Imperia construisait ses propres châssis, ses suspensions et ses carrosseries, tandis qu'Adler fournissait les moteurs et les transmissions. Plus tard, Imperia lança aussi une version 6 CH, dotée d'une technique identique mais affichant une cylindrée de 995 cc et revendiquant 24 ch à 4.000 t/min. Ce modèle était dérivé de l'Adler Trumpf Junior lancée en 1934. La plus grande différence entre les deux modèles résidait dans leurs suspensions arrière.

Aux «10 Heures de Belgique», qui se déroulèrent à Francorchamps en juillet

1934, Imperia engagea trois modèles à moteur 1.650 cc. Les voitures remportèrent la Coupe du Roi, à une moyenne de 100 km/h. Ce fut l'ultime victoire d'une marque belge à Francorchamps.

Au Salon de Bruxelles de décembre 1934, Imperia présenta différents modèles. Sur le stand, on pouvait voir la TA-9 à moteur 1.644 cc de 38 ch, déclinée en berline 4 portes (Albatros) et en cabriolet 4 places, ainsi que la TA-7 à moteur 995 cc de 25 ch, déclinée en conduite intérieure deux portes quatre places (Mouette), en deux portes avec toit découvrable et en cabriolet 4 places. Les prix oscillaient entre 26.900 et 45.000 francs. 947 exemplaires de l'Albatros furent produits. Au catalogue, on trouvait aussi une TA-4 SS et une TA-10, deux modèles traction équipés d'un moteur de conception Imperia, à savoir un 4 cylindres sans soupapes de 1.880 cc et 50 ch. Hélas, ces modèles ne furent jamais vraiment commercialisés.

En 1936, l'usine produisait une dizaine de voitures par jour. Les châssis était composé de caissons en acier plié et soudé, et les carrosseries étaient composées d'une structure de bois formée dans des moules, puis revêtue de plaques d'acier.

En 1936, les voitures Imperia profitèrent de quelques mises à jour. Les mécaniques restèrent inchangées, mais les carrosseries furent revues. Celle de la TA-9B par exemple profita de quelques changements, la grille de radiateur fut inclinée et l'emplacement des poignées de portes fut modifié. La partie arrière de la voiture reçut des formes plus fluides englobant la roue de secours, le coffre fut mieux intégré à la carrosserie et les ouvertures verticales du capot furent remplacées par des motifs chromés représentant des carrés contigus. Ces berlines TA-9 reçurent le nom de Diane, et 1.482 exemplaires furent produits. Imperia revint aussi aux 24 Heures de Francorchamps avec quatre roadsters sportifs équipés de moteurs sans soupapes 1.900 cc. Les voitures étaient rapides, pouvaient atteindre 160 km/h, mais les moteurs tombèrent en panne les uns après les autres. Pas une voiture ne put franchir la ligne d'arrivée. Les moteurs manquaient manifestement de

Imperia Sport Roadster 1938





mise au point, probablement en raison de grèves qui avaient paralysé l'usine peu de temps avant. Durant cette même compétition, la Coupe du Roi fut remportée par... Adler, dont la très belle carrosserie profilée cachait un moteur 1.645 cc à soupes latérales classiques. Après cette déconvenue, le glas des moteurs sans soupape sonna à Nessonvaux.

■ Notre voiture d'essai

Les modèles TA-7B d'avant 1937 étaient baptisées «Mouette» dans leur version berline deux portes, et Hirondelle dans leur version sportive décapotable deux places.

Notre voiture du jour est une Mouette, équipée du petit 4 cylindres 995 cc de 25 ch. La boîte de vitesse 4 rapports est placée devant le moteur, ce qui a du sens dans le cas d'une traction. Les freins sont encore mécaniques. Le poids en ordre de marche est de 820 kg, grâce à quoi la voiture se montre très alerte malgré ses modestes 25 ch. L'empattement est 2.630 mm et les voies sont larges de 1.210 mm. La carrosserie est habillée d'une double teinte, brun et beige. La grille en acier est légèrement inclinée vers l'arrière, entourée d'un jonc de chrome et est surplombée d'un emblème de chrome

également, supposé représenter la couronne de Charlemagne. Les essuie-glaces sont fixés en haut du pare-brise, car il est possible de le basculer vers l'avant. La partie centrale du toit est réalisée en toile, ce qui était à l'époque une façon courante d'économiser quelques sous et quelques kilos. La lunette arrière relativement petite est en deux parties, la roue de secours est «nue» sur la partie arrière de la voiture et la TA-7 ne présente pas de porte de coffre. Les bagages doivent y être logés en passant par les dossiers des sièges arrière. Enfin les jantes pleines peintes de la même couleur que la carrosserie présentent de petits cache-moyeux chromés.

La petite Imperia peut recevoir quatre personnes, et sa charge utile maximale est selon la fiche du constructeur de 250 kg. La voiture présente deux portières-suicide assez larges, que l'on ouvre donc de l'avant vers l'arrière. L'accès aux places avant est très aisé, celui aux places arrière un peu moins puisque seul le dossier des sièges avant peut être basculé, tandis que l'assise obstrue toute l'ouverture de la portière. A l'époque, l'ergonomie était on ne peut plus secondaire. Les sièges en vinyle brun à liserés blancs ne sont pas d'origine, mais se

Notre voiture d'essai



Le cardan qui entraîne les roues avant. Juste en dessous, une partie de suspension





Une lunette arrière relativement petite surplombant une roue de secours. Ce modèle ne dispose pas de porte de coffre



Combiné d'instrument avec jauge à carburant et manomètre de pression d'huile

Coup d'œil sous le capot. La boîte de vitesse est à l'avant et la dynamo – qui entraîne aussi le ventilateur – est montée juste au-dessus



ment contenu, 10 mètres exactement, ce qui n'est pas mal du tout pour l'une des toutes premières tractions de l'histoire.

Notre voiture avait à l'époque été vendue neuve au Luxembourg, et M. Thiery n'en était que le quatrième propriétaire. Pour autant que nous sachions, ceci est l'unique exemplaire roulant qui subsiste de ce modèle.

■ Minerva-Imperia

Entre 1937 et 1938, quelques TA-9 ont été construites à l'usine Voisin et ont été vendues en France sous le nom Minerva, bien plus connu à l'étranger que le nom Imperia. En fait, en 1935, Van Roggen avait racheté Minerva alors en faillite, et possédait aussi des parts de Voisin. Ceci explique donc cela. Sur le stand Imperia du Salon de 1938, une voiture très intéressante était d'ailleurs présentée: un coupé sport reposant sur un châssis de TA-9, très aérodynamique et affichant une grille de radiateur en V. Le concept était signé de l'ingénieur français Andreau, qui a un temps collaboré avec Imperia. Mais la voiture resta hélas un prototype.

A l'automne 1938, la TA-9 fut remplacé par la TA-11, aussi appelée Jupiter et disponible en trois versions. Une berline quatre portes, une 4 portes à toit découvrable et un cabriolet deux portes à quatre places. Le moteur était le nouveau Adler Zweiliter 1.912 cc, fort de 50 ch. Les dimensions augmentaient légèrement et la vitesse de pointe avoisinait les 110 km/h. La Jupiter, signée du designer français Chadefeu, était une voiture très séduisante. Elle affichait une élégance certaine et sa grille en V était dérivée de celle du coupé-sport Andreau. Pour l'occasion, même le logo avait été transformé. Un motif rouge et argent trop alambiqué entourait la couronne de Charlemagne. Entre 1938 et 1942, quelques 1.380 Jupiter furent construites. Début 1939, la TA-7 fut à son tour renouvelé et dotée d'une nouvelle carrosserie, inspirée de celle de la Jupiter. La berline deux portes fut baptisée Mésange, tandis que la version découvrable s'appelait Alouette. Entre 1934 et 1942, on construisit au total 3.315 TA-7. Peu avant la guerre, Van

Roggen avait déjà décidé de prendre en main l'usine Minerva de Mortsels, et avait vendu Imperia au groupe textile verviétois Gérard-Hauzeur, alors dirigé par le Baron Zurstrassen. Jusqu'en 1941, Imperia put encore livrer quelques TA-7B à une clientèle civile, moyennant autorisation de l'occupant et à conditions qu'elles soient équipées d'un gazogène. Mais cela ne dura pas et les Allemands finirent par réquisitionner l'usine, pour y construire des remorques et y faire entretenir les Adler de la Wehrmacht. Pour ce qui est des produits «civils», les seules constructions autorisées étaient celles de réfrigérateurs et de machines-outils.

■ La dernière vraie voiture belge

Après la guerre, Imperia récupéra son usine et se lança immédiatement dans l'importation de voitures anglaises de marque Standard. L'entreprise avait aussi été contactée pour importer les Volkswagen en Belgique, mais la direction refusa l'offre pour raisons patriotiques. En août 1946, on apprit qu'Imperia préparait une nouvelle voiture à traction avant, sous la direction technique d'Alfred Mathieu. La production fut lancée en mars 1947 et on misait sur une production de 200 voitures par mois. La mécanique Adler n'était évidemment plus disponible, mais Imperia achetait moteurs et transmissions chez Hotchkiss. En l'occurrence, un 4 cylindres 1.340 cc. Les châssis avaient à peine évolué, mais la voiture avait tout de même gagné un système de freinage hydraulique et le volant était placé à droite. Cette nouvelle TA-8 était livrable en berline 2 portes très semblable à la Mésange de 1939, et en cabriolet à ailes semi-intégrées et à la finition luxueuse. En 1948, la gamme fut enrichie d'un roadster deux places, et c'est cette voiture que l'on peut vraiment présenter comme la toute dernière vraie voiture belge. Imperia interrompit définitivement la production de la TA-8 en 1949, après quelques centaines d'exemplaires. Cette belle voiture avait certes quelques points faibles, parmi lesquels la fiabilité hasardeuse des moteurs et transmissions Hotchkiss. Les 50 derniers exemplaires ont été exportés vers l'Amérique du Sud.



■ Nessonvaux devient une entreprise d'assemblage

Après la TA-8, l'usine de Nessonvaux assembla aussi des Standard 8 et 14, ainsi que des Triumph 1800 berline et cabriolet. Quelques châssis de Standard 14 ont été habillés de carrosseries berline 2 portes, très inspirées par la TA-8. Après l'arrêt de la production de cette dernière, l'usine fut équipée d'une nouvelle ligne de montage sur laquelle la Standard Vanguard allait être construite, à raison de 300 voitures par mois en 1950. Durant cette même année, Imperia présenta une carrosserie cabriolet sur châssis Vanguard, carrosserie signée par Franz Pardon, alors directeur du bureau de développement de Nessonvaux. Entre 1950 et 1955, la voiture fut construite en nombre limité. Ensuite, lorsque fut lancée la production des Triumph TR2 et TR3, et les gens de Nessonvaux eurent l'idée de proposer sur cette base un petit coupé 2 places à toit métallique fixe, baptisé «Coupé Francorchamps». Au milieu du toit en métal, il y avait un toit ouvrant en plexi coloré. Entre 1954 et 1955, seuls 22 exemplaires furent produits, dont la plupart étaient peints en bleu clair métallisé. Au fil des années '50, l'usine se vit encore confier l'assemblage de motos Adler, de voitures Alfa Romeo et de camions Büssing. La fabrication de machines-outils, activité lacée en 1934, se poursuivait également. Finalement, toutes les activités automobiles furent interrompues en 1958. Quelques années plus tard, Imperia fut définitivement liquidée.

Vue de l'intérieur. L'habillage en vinyle des sièges n'est pas d'origine

Une très rare Vanguard Cabrio, probablement la seule survivante, dessinée par Franz Pardon, devant les portes de l'usine Imperia de Nessonvaux



Musée Imperia

La ville de Fraipont, près de Liège, abrite depuis de longues années un petit musée Imperia tenu par Dany Hody. Hélas, on a récemment appris la vente du bâtiment où était installé le musée, qui s'en trouve par conséquent condamné. Mais il se trouve que le site de l'usine de Nessonvaux – vous savez, cette usine dont le toit était une piste d'essai – est en cours de restauration, et les parties classées de la bâtisse, à savoir la façade et une portion de la piste d'essai, seront intégrées au projet. Il est aussi question d'y implanter un petit musée Imperia. Vous verrez ici quelques photos de l'ancien musée qui, on l'espère, trouvera dans un avenir proche un nouvel abri à Nessonvaux.

Nessonvaux assemblait aussi des motos Adler après la guerre

Deux Imperia TA8 Roadster, avec à gauche une TA7 «découvrable»

Une Imperia SS «Sans Soupapes» de 1927, conservée dans son état d'origine



Standard Vanguard 1960



La Standard 10 était le plus petit modèle construit à Nessonvaux après-guerre. Celle-ci date de 1948

Croisière Minerva

— 1^{ère} Partie —

En 1953, Minerva organisa un événement publicitaire original : une expédition vers l'Inde réunissant deux Jeep Minerva et deux berlines Armstrong Siddeley. Bjorn Aerts a enquêté sur le sujet, et nous refait vivre ici ce morceau de l'histoire automobile belge.

Texte : Bjorn Aerts

Images : Françoise Levie, Paul Frère, Bjorn Aerts

Une Minerva à empattement long ? C'est la photo de deux jeeps Minerva sur la couverture d'un bouquin qui a attiré mon attention. J'ignorais jusque-là que Minerva avait produit des véhicules tout-terrain à empattement long, sur base de châssis Land Rover. Le livre en question était intitulé «La Croisière Minerva, sur les routes des Indes», par Paul Frère. Moi-même, je me consacrais déjà depuis un moment à l'histoire de la «Société Nouvelle Minerva» qui, après la Seconde Guerre Mondiale, s'était lancé dans l'assemblage de Land Rover Série I pour le compte de l'armée et de la gendarmerie. Et bien sûr, ma curiosité a tout de suite été titillée.

Tout cela offre une vision fascinante de ce qui est à la fois une opération publicitaire et une aventure digne de ce nom, organisée dans les années 50.

■ Société Nouvelle Minerva

Après la Seconde Guerre Mondiale, la Société Nouvelle Minerva mit tout en œuvre pour relancer la production automobile dans son usine très endommagée de Mortsels, près d'Anvers. L'entreprise avait été fondée en 1935 par Mathieu van Roggen, après qu'il eût repris les actifs de Minerva suite à sa faillite. Van Roggen était une figure connue du microcosme automobile belge. Lorsque son père mourut prématurément, il avait hérité à 19 ans à peine de la carrière que sa famille détenait à Sprimont. Mais il était lui-même bien plus intéressé par l'industrie automobile, alors en plein essor. Si bien qu'il prit en 1922 la direction de la marque liégeoise Imperia, et lui fit connaître un développement important en réunissant sous sa bannière plusieurs petites marques de la région. Il installa la marque au niveau européen, inscrivit ses voitures dans des compétitions internationales, et donna à son ingénieur en chef Arnold Couchard les moyens de développer un moteur sans soupapes «maison». En 1951, il fût approché par les forces armées belges, qui étaient à la recherche d'un véhicule 4x4 léger. Des tests comparatifs furent organisés entre Willy's Overland, producteurs de la fameuse Jeep, et le nouveau venu Rover, qui avaient lancé son Land Rover en 1948. C'est là que Van Roggen parvint à décrocher un premier contrat portant sur l'assemblage de 2.500 Land Rover



De Bruxelles à Petra (Liban)

D'intenses recherches m'ont permis d'en savoir plus sur cette image, et il est temps maintenant de relater cette histoire oubliée. Non seulement cette expédition indienne de 1953 avait été dûment documentée et filmée par une équipe de professionnels, mais chaque photo, chaque film et le moindre «carnet de bord» était encore conservé dans quelques boîtes dans un grenier oublié.

Départ de l'expédition de Bruxelles



Serie 1, qui profiteraient de quelques interventions locales notables, et seraient construites à Anvers. Rover devant faire face à une importante pénurie sur le marché britannique de l'acier, le métal nécessaire viendrait principalement d'usines belges. Quand arriva 1953, la Société Nouvelle Minerva disposait d'une usine d'assemblage moderne, d'où sortaient en moyenne 25 véhicules par jour. Lorsque la commande de l'État, qu'on estime à un peu moins de 9.000 unités, approcha de son terme, van Roggen se tourna vers le marché civil et vers l'exportation. Il commença par la production d'une version locale du Serie 1 86" (longueur de l'empattement en pouces), mais toujours sous licence Rover. Il rêvait aussi d'une berline haut de gamme s'inscrivant dans la tradition Minerva. Mais le développement propre d'un tel projet n'étant financièrement pas tenable, il opta pour l'assemblage local de l'Armstrong Siddeley Sapphire 346, une luxueuse berline équipée d'un 6 cylindres 3.4, concurrente directe de la Jaguar MK IV. Les voitures seraient livrées en kit CKD pour être assemblées à Mortsel.

Mais van Roggen voulut aussi que la présentation de cette automobile à la presse soit spectaculaire. Il s'adressa alors à Raymond Boschmans, vice-président du RACB, connu pour ses aventureux périples en voiture, et jouissant d'un imposant réseau dans le monde de la diplomatie. Boschmans, qui dans les années 30 avait en effet traversé plusieurs fois l'Afrique en voiture, se lança alors dans la préparation d'un voyage de 15.000 km à destination de l'Inde.

■ La préparation et les teams

Journaliste déjà célèbre et pilote réputé qui rencontrait encore de nombreux succès, c'est Paul Frère en personne qui fut contacté pour prendre le volant d'une des Armstrong, et écrire quelques articles qui seraient publiés dans plusieurs magazines. Plus tard, toute cette aventure allait même donner naissance à un livre. On rassembla aussi une équipe de tournage sous la direction du très enthousiaste Pierre Levie, spécialiste des films documentaires. Son épouse Suzette et leur jeune fils Jean-Pierre l'accompagneraient, de même que les

caméramans Philippe Colette et Gérard Perrin, ainsi que deux assistants, Guy de Pierpont et Jean-Pierre Jouret. Pierre Levie accepta d'autant plus volontiers de prendre la direction de l'expédition que durant le voyage, il allait pouvoir réaliser des documentaires sur de la richesse culturelle des pays traversés.

Mathieu van Roggen se chargea de fournir les Land Rover et d'y apporter les adaptations nécessaires. Il commanda ainsi un pick-up à empattement 107" qui allait servir à transporter le matériel de l'équipe de tournage. C'était alors la première fois qu'un pick-up comme celui-là était livré en Belgique. Les adaptations furent réalisées à Mortsel. On équipa les véhicules d'un second réservoir de carburant, et d'un générateur entraîné par la prise de force. Celui-ci était installé entre les sièges avant et devait alimenter les caméras et l'éclairage. Le hard-top du pick-up fut également fabriqué à Mortsel, apparemment à partir de deux hard-tops de versions courtes. Dans la zone de chargement, on installa des racks en acier pour le matériel de tournage, et les ailes d'origine du Land Rover furent remplacées par les ailes plus plongeantes des Jeep Minerva, si bien qu'il semblait lui aussi avoir été construit par la marque belge. L'autre Minerva était un châssis court de 80", provenant vraisemblablement de la première série de véhicules produits pour la Gendarmerie. Il s'agissait d'un châssis Land Rover pourvu d'une prise de force, d'un cadre de pare-brise galvanisé et d'un réservoir Land Rover. Cet exemplaire servait principalement à transporter les câbles de l'équipe de film et, pour le reste, était



Ulm (Allemagne): premier arrêt pour adapter les suspensions

Photo du team.

Paul Frère en chemise blanche





La famille Levie avec le cameraman

chargé de bagages. Les deux Armstrong Siddeley Sapphire étaient quant à elles strictement de série, la seule adaptation étant un porte-bagage installé sur une des deux voitures. Et pour le confort, les deux Armstrong furent aussi équipées d'un autoradio Philips. Grâce aux relations de M. Boschmans, tous les membres de l'expédition avaient reçu des passeports diplomatiques, ce qui allait faciliter les passages de frontières. Le voyage allait traverser la Yougoslavie, la Turquie, la Syrie, l'Irak, l'Iran, le Pakistan et l'Inde.

■ Le départ

Le 2 octobre 1953, les voitures étaient fin prêtes pour le départ devant le domicile bruxellois de M. Boschmans, situé sur l'Avenue de Tervuren. Le convoi se mit en route pour la frontière hollandaise, accompagné de Mathieu van Roggen qui voulait y assurer en personne le traitement des documents administratifs des véhicules. Le voyage se déroula sans encombre et l'expédition se retrouva vite sur les autobahn allemandes. On constata alors que le comportement routier des Minerva 107 et 80 lourdement chargés laissait à désirer. Il fut donc décidé de faire halte le soir à Ulm, et d'y trouver un garage qui pourrait renforcer les suspensions arrière des deux véhicules. Ce travail fut accompli dès le lendemain, et la route se poursuivit en direction de Salzbourg, où les tout-terrain retrouvèrent les deux Armstrong qui s'y trouvaient déjà. De l'Autriche, le voyage continua plus loin vers l'Est, sur d'excellentes routes qui emmenèrent tout ce petit monde à Belgrade.

■ De la Yougoslavie à la Grèce

Mais plus on avançait vers l'Orient, plus la

météo se dégradait. Cela avait évidemment une influence sur les conditions de route, d'autant que les routes elles-mêmes étaient de plus en plus mauvaises et de plus en plus étroites. Dans les Land Rover, la température tombait rapidement et certaines routes étaient rendues impraticables par la pluie. La vitesse moyenne du convoi tomba à seulement 40 km/h. Il était prévu de faire escale en Serbie, au Monastère de Studenica, datant du 12^{ème} Siècle. Mais quand l'expédition arriva sur place, tout était complet. Il n'y eut donc pas d'autre solution que de continuer le voyage dans la nuit noire pour rejoindre Skopje, à 210 km de là. Dans la ville de Mitrovica, le team de Paul Frère dégotta un petit restaurant où la population locale se réunissait pour applaudir un orchestre gitan. Par bonheur, ce restaurant disposait aussi de quelques chambres. Ce n'était certes pas de la grande hôtellerie, mais on n'avait guère le choix. Tout le monde y passa donc la nuit, dans des lits branlants et des draps sales. Le lendemain matin, l'équipe apprit que dans ce qui était alors la Yougoslavie, le petit déjeuner ne faisait pas partie des coutumes, et qu'on se contentait en général de démarrer la journée sur quelques gorgées de brandy Silvoviç. Puis la route reprit en direction de Skopje. Les autres teams avaient eu moins de chance et avaient conduit une bonne partie de la nuit pour finalement, faute d'hôtel, dormir dans la partie arrière surchargée des Land Rover. Le jour suivant fut consacré à obtenir l'autorisation de filmer quelques ruines de temples romains, que Pierre Levie tenait absolument à saisir sur pellicule. On en profita aussi pour récupérer quelques heures de sommeil avant d'entreprendre le voyage vers la Grèce.

Les routes entre Skopje et la Grèce étaient plutôt satisfaisantes. Des routes de gravier poussiéreuses, certes, mais en bon état et, comme le nota Paul Frère, assez agréables à emprunter. On pourrait comparer ces routes à celles qu'on trouvait dans les Dolomites avant la guerre. Après l'entrée en Grèce, les conditions se dégradèrent à nouveau et d'intenses pluies furent cette fois encore garantes de périlleuse conduite nocturne. Au milieu de la nuit, les voyageurs avaient la sensation d'être entourés par un océan. L'eau ruisselait sur les capots et les sillons profonds qui jalonnaient la route n'étaient plus visibles. Cette nuit-là,

Pierre Levie devant la Minerva courte





les conducteurs arrivèrent à bout de force à leur hôtel de Thessalonique, où ils purent enfin profiter d'un bon bain chaud. Après une semaine de voyage, ils avaient parcouru 2.960 km, et les influences orientales étaient de plus en plus perceptibles, tant sur le plan de la nourriture que sur celui de la culture.

■ De Thessalonique à Istanbul

Pierre Levie avait prévu qu'il faudrait deux jours pour immortaliser sur film l'évolution des différentes églises byzantines de Thessalonique. En compagnie d'un responsable des monuments grecs, il visita ses églises qui étaient en toujours cours de restauration suite à l'incendie qui avait ravagé la ville en 1917.

Plus tard dans la journée, le team eut des nouvelles de M. Boschmans par téléphone. Au volant de son Armstrong Siddeley, il avait poursuivi sa route et se trouvait déjà en direction d'Alexandroupolis. Par ailleurs, les pluies torrentielles ayant rendu la route d'Istanbul pour ainsi dire impraticables, il avait décidé d'envoyer la voiture en Turquie par train. De leur côté, Paul Frère et l'équipe de tournage allaient devoir se débrouiller pour trouver une solution. Ils décidèrent finalement de tenter leur chance, ce qui ne devrait en principe pas poser de problèmes aux Land Rover.

Le lendemain matin à 5:30, la caravane prit la direction de la frontière turque. Il pleuvait à verse, et le vent soufflait fort. De fait, les routes étaient glissantes, mais praticables tout de même. 300 km après le départ, on s'arrêta pour filmer le premier troupeau de chameaux, que

personne ne s'attendait à rencontrer si tôt. Après Alexandroupolis, où les véhicules avaient fait le plein, les conditions empirèrent encore. La majorité du pays était inondé. Impossible de distinguer la route des champs environnants. A cause de l'eau qui s'infiltrait partout, il fallait régulièrement s'arrêter pour sécher les bougies des moteurs des Armstrong. Les Minerva en revanche étaient comme... des poissons dans l'eau, et fonctionnaient à la perfection. Non loin du village de Soufli, la route devait enjamber une rivière en forte crue au moyen d'un pont de bois, qu'on distinguait encore à peine. On décida alors d'envoyer la petite Minerva en éclaireuse, pour s'assurer que la route n'était pas pire encore un peu plus loin. La Minerva revint et avec une mauvaise nouvelle : le pont suivant était tout bonnement fermé, il était cependant possible de continuer en empruntant un pont de chemin de fer. Mais comme la nuit commençait déjà à tomber, il fut plutôt décidé de retourner à Alexandroupolis. Le lendemain matin, tout le monde repartit vers Soufli, avec le Land Rover 107" chargé de planches de bois qui devaient permettre de traverser le pont de chemin de fer. A leur arrivée au village, l'équipe retrouva

*Photo ci-dessus :
Jean-Pierre Levie sur la 108*

*Photo à gauche :
Devant des ruines romaines*

Routes inondées en Grèce





*L'Armstrong Siddeley de Paul Frère
sur des routes inondées en Grèce*

M. et Mme Boschmans. Ces derniers avaient passé la nuit dans leur Armstrong, toujours sur le wagon qui devait l'emmener à Istanbul. La pluie ayant baissé d'intensité, le train allait pouvoir reprendre son chemin, mais le reste du team décida de continuer le voyage par la route. Le niveau de la rivière, qui la veille les avait empêché d'aller plus loin, avait un peu baissé et les trois voitures purent avancer sur des routes mêlant boue, pierres et eau. A peine quelques kilomètres plus loin, le convoi fut arrêté par un camion militaire 6x6. L'équipage de ce dernier informa nos voyageurs que plus loin, la route était pire encore et qu'un autre camion 6x6 était bloqué. Néanmoins, après que la petite Minerva eût très prudemment contourné l'obstacle, les deux autres voitures en firent autant en passant par le bas-côté inondé. Tout le monde, et particulièrement les militaires, furent donc très impressionnés par l'habileté des Belges au volant, notamment de celle du conducteur qui se joua de tout à bord de l'Armstrong Siddeley.

La frontière turque n'était maintenant plus très loin. Mais en 6 heures, on ne put parcourir que 90 km. Dans les environs du village de Didymotique, un autre passage très difficile put être franchi grâce à l'aide d'un bulldozer, qui avait dégagé la route pour le convoi. S'en suivit de longues heures de conduite dans l'obscurité, avec pour seule aide une carte très peu détaillée. Et enfin, la frontière grecque fut enfin en vue. Après le contrôle des passeports, l'un des douaniers monta à bord d'une des Armstrong pour guider Paul Frère sur les routes boueuses du No Man's Land. C'était indiscutablement la pire portion que l'expédition avait rencontré depuis le départ. Dix minutes après que la première voiture eût franchi cet obstacle, on apprit que la petite Minerva était sortie

de la route et était immobilisée dans un fossé au milieu du No Man's Land. Le 107 fut alors envoyée à la rescousse et peu de temps après, tout le monde put repartir en direction de la frontière turque. C'est là qu'attendait la famille Boschmans, qui avait entretemps débarqué sa voiture et ne regrettaient pas d'avoir choisi la solution de facilité. Il restait 280 km à parcourir, mais cette fois sur des routes bien entretenues. Arrivés à Istanbul, et après 4.000 km bouclés en 10 jours, tout le monde allait enfin disposer d'une semaine pour se reposer et profiter de la culture orientale.

■ Istanbul

Les deux premiers jours furent principalement consacrés à l'entretien des voitures, qui venaient de survivre sans encombre aux effroyables routes de Yougoslavie et de Grèce. Seul le rack à bagage installé à l'arrière de la Jeep Minerva avait cassé, ce qui avait endommagé la valise toute neuve de Gérard Perrin. «Les grandes expéditions renforcent peut-être le caractère, mais elles abiment les bagages», avait-il commenté. Les jours de repos furent entièrement consacrés au tourisme. La vieille ville d'Istanbul et riche en lieux incontournables, comme la sublime cathédrale, la mosquée Hagia Sophia... Comme le nota Paul Frère, c'est une ville de contrastes, où se rencontrent l'Occident et l'Orient, et où l'ancien côtoie le moderne. Une ville où on rencontre d'innombrables mendiants et où les pauvres travaillent comme des esclaves, mais qui fascine aussi par ses superbes palais ottomans et ses imposantes demeures bourgeoises.

Le 17 octobre 1953, le groupe fut séparé en deux : les deux Minerva, avec Pierre Levie et son équipe, partirent à la découverte de l'Anatolie et de ses ruines romaines. Paul Frère, M. et Mme Boschmans et les autres, avec les Armstrong Siddeley, poursuivirent la route en direction d'Ankara, où une rencontre avec le consul de Belgique était prévue, et où attendaient les visas et autorisations pour la suite du voyage à travers la Jordanie, le Liban et la Syrie.

(À suivre)

De très nombreux documents originaux – films et photos – de cette expédition peuvent être consultés sur le www.croisiereminerva.be.

On peut aussi y consulter le livre que Paul Frère y a consacré.



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

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

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

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Bleu de Une nouvelle



*Texte : Bart Lenaerts
Images : Lies De Mol*

Lorsque la FIA – la Fédération Internationale de sport Automobile – lança enfin en 1973 un réel Championnat du Monde des Rallyes, les grandes marques étaient toutes en ordre de bataille pour remporter le premier prestigieux trophée. Fiat, Saab, Ford et même Porsche luttaient avec acharnement mais à la fin de la saison, ce fut un étonnant outsider qui rafla la mise : Alpine. La gracile A110 n'avait laissé voir à ses rivales que ses feux arrière, et ce malgré le modeste 4 cylindres allant de 1.100 à 1.800cc logé sous le capot postérieur, et malgré les 200 ch à peine (et encore...) qu'elle revendiquait dans ses premières configurations. Mais elle avait pour elle une motricité parfaite procurée par la position du moteur (tout à l'arrière, comme sur une Porsche 911), ainsi qu'un poids plume.

Alpine a été fondée en 1955 par Jean Rédélé. Un peu comme le faisait Carlo Abarth avec Fiat en Italie, l'homme se consacrait à la construction de petites voitures de sport sur la base fiable et bon marché d'éléments Renault, et resta indépendant des années durant. Ce n'est qu'en 1972 que Renault acquit une majorité des parts du petit artisan qui lui avait apporté tant de publicité gratuite, avant d'en prendre le contrôle

total un peu plus tard. A partir de là, Alpine perdit de sa superbe. Chaque nouveau modèle était plus imposant que le précédent, plus chic, mais surtout plus lourd. Et bien sûr, les tarifs étaient de plus en plus salés. Mais hélas, la qualité de finition ne suivait pas, et il manquait aux modèles avant-gardistes d'Alpine l'aura premium qu'il aurait fallu pour réellement rivaliser avec Porsche, ou même avec les délirantes sportives dont les marques japonaises étaient généreuses dans les années 90. Par ailleurs, Alpine fut aussi pendant quelques années le label de choix apposé sur les versions les plus sportives de la Renault 5. Mais avec l'arrivée de la Clio, Renault préféra miser sur l'appellation RS, et Alpine fut alors envoyée vers une mort lente, qu'on croyait définitive.

Puis contre toute attente, Alpine ressuscita en 2017. Après des débuts difficiles et l'échec des fiançailles avec les Anglais de Caterham, Renault décida de remonter ses manches et de relancer la marque sportive en partant d'une feuille blanche. Les Français étaient si dévoués au projet qu'ils choisirent de porter une nouvelle marque sur les fonts baptismaux. La voiture s'appellerait Alpine A110, et non Renault-Alpine comme certains le croient

France e Alpine, ...



encore à tort, peut-être parce qu'elle est créée par des ingénieurs Renault, qu'elle utilise nombre d'éléments Renault, et qu'elle est distribuée par des concessionnaires Renault triés sur le volet.

La démarche est d'autant plus audacieuse que le marché de la sportive accessible n'est plus très porteur. Jadis, pour peu que ça le démange, n'importe quel constructeur osait lancer un coupé ébouriffant ou une petite machine de course. De la Ford Capri à l'Opel Calibra, en passant par la Lancia Beta Monte Carlo ou la Saab Sonett, les exemples foisonnent. Mais ces délicieuses frivolités appartiennent désormais au passé, à l'exception de la Lotus Elise, qui survit depuis plus de 20 ans contre toute logique commerciale. Aujourd'hui, on ne peut reparler de la nouvelle Toyota Supra que parce qu'elle est en fait une BMW Z4 avec une autre robe. Car même les géants doivent à présent unir leurs forces pour assurer la rentabilité d'une sportive. C'est pour cette raison qu'on ne parlera bientôt plus de l'Audi TT, ni de la Mercedes SLC, qui fait actuellement ses adieux sous forme d'une «Final Edition». Tout cela pour redire le mérite qu'a Renault – pardon : Alpine – de se lancer avec tant d'aplomb.

Cela étant, l'A110 n'est pas seule dans sa catégorie. Elle doit en effet affronter une concurrente, et non des moindres : la Porsche Cayman, une fabuleuse sportive qui combine performances de 911 et tarif quasi imbattable, proche de celui de l'Alpine. Et il y a encore la Boxster, une Cayman amputée du toit, encore moins chère que sa sœur coupé.

En relançant le nom légendaire de l'A110, Alpine a évité l'écueil d'un produit trop tiède, que les connaisseurs auraient pris comme un affront. Au contraire, le choix a été fait d'un rétro-design percutant, en référence directe au modèle originel. Le résultat n'est pas tapageur, les conducteurs macho devront donc chercher leur bonheur ailleurs. Les atouts de l'Alpine sont des proportions compactes, des lignes soignées et une attitude élégante. Bref, c'est une réussite. Partout où elle promène sa jolie frimousse, elle ne récolte que pouces levés ou incitations fanatiques à envoyer les gaz sans retenue. Et elle doit probablement cet amour à son design «amical», dépourvu de spoiler façon table basse ou de décors graphiques caricaturales. Elle est moderne tout en flirtant ouvertement avec les Sixties, époque où la vie était plus simple, et





où les voitures de sport évoluaient sans la moindre culpabilité. Mais il faut le dire, cette approche nostalgique a un inconvénient, que connaissent les VW Beetle et Fiat 500 : on fait quoi, après ?

Une fois à bord, on ne retrouve pas vraiment le charme à l'ancienne de l'extérieur. Ici, les équipements les plus modernes piochés dans la banque d'organes Renault sont bien loin de l'ambiance épurée d'autrefois, et les cadrans ne sont pas exactement à leur place. Nous trouvons aussi un peu hors sujet le fait de proposer différents styles d'affichage selon qu'on choisit de rouler en mode Sport ou Confort. Une telle automobile n'a nul besoin de ce genre d'artifice. Les sièges Sabelt positionnés très bas – sans que ce soit dérangeant – offrent un confort suffisant même sur longue distance, et enveloppent le corps. Ci et là, on note que la finition est un peu en-dessous de la moyenne, l'habitacle manque vraiment d'espaces de rangements et le système multimédia, dont le style est un peu passé, n'est pas des plus agréables à utiliser. Malgré ses deux coffres – un à l'avant, un à l'arrière – l'Alpine ne peut embarquer que 200 litres de bagages. Pour un weekend à deux, ça suffira, du moins si on voyage léger et qu'on ne dévalise pas les boutiques de souvenirs une fois à destination.



Dès qu'on commence à aligner les kilomètres, ces mesquineries pratiques sont vite oubliées. Cette voiture est une Alpine, une vraie, dont chaque particule a été créée avec un seul objectif : un poids minimal. L'A110 n'accuse que 1,1 tonne à la pesée, cela grâce à l'usage généreux d'aluminium et à des solutions d'ingénierie bien pensées. Ici, on a réussi à rompre le cercle vicieux dont pâtissent tant de sportives. Si la base est épurée, on peut se contenter de petits freins, d'une boîte de vitesse moins complexe, de suspensions plus simples, de roues plus compactes et d'une série d'autres choses qui, mises bout à bout, permettent de parfaitement maîtriser le poids.

C'est pour cela que derrière les sièges, on trouve le «modeste» 4 cylindres 1.8 de la Mégane RS, qu'on s'est même permis de dégonfler de 300 à 252 ch, et 310 Nm. Ça peut paraître pauvre, sachant que tant de «GTI» actuelles sont aujourd'hui au même niveau. Et pourtant, cela suffit à abattre le 0 à 100 km/h en à peine 4,5 secondes, et à pousser fièrement jusqu'à ce que l'aiguille indique 250 km/h. Et évidemment, c'est sur un tracé sinueux que la voiture prend sa réelle dimension. La direction pourrait être un peu plus communicative, mais le corps ressent si bien la vivacité de l'Alpine que la confiance est vite à son comble. Et alors,

quelle joie que de la catapulter d'un virage à l'autre, en jouant des palettes de la boîte double-embayage 6 rapports, qui tire le meilleur parti de la mécanique. C'est principalement en mode Sport que l'A110 vous tracera un large et indélébile sourire sur le visage. D'autant que sa sonorité est alors plus expressive encore, même si tout le monde n'appréciera pas forcément cette cacophonie calculée faite de pétarades et de vocalises nerveuses. Mais qu'on se rassure : bien qu'elle soit conçue pour permettre de lâcher de temps en temps la bête qui est en nous, elle reste bien assez confortable pour la vie quotidienne.

Pour résumer, ceci est une machine exquise qui mérite sa place au soleil, et fait honneur à son illustre nom.



Vécu...

■ Un siècle de Citroën : Du pain, du vin, du Citroën

Durant le weekend du 21 juillet dernier, le centenaire de Citroën a été célébré comme il se doit à La Ferté Vidame, où Citroën possédait jadis un centre de développement et d'essais. Le lieu avait quelque chose d'une ville assiégée, car de nombreuses routes alentours avaient été fermées. L'apogée de la fête avait lieu le samedi, générant de longues files qui donnaient aux environs des airs de Goodwood. La variété de Citroën présentes dans toute la région, même

dans ses parties les plus éloignées, était incroyable. Et nous ne parlons pas que des modèles, mais aussi des pays d'où ils étaient venus. Même de nombreux utilitaires et petits camions avaient fait le déplacement. Et bien sûr, un événement de cette ampleur était aussi l'occasion de dénicher l'objet rare. Au total, ce sont 60.000 visiteurs, dont 1/3 venant de l'étranger, qui s'étaient donné rendez-vous, et on a dénombré quelques 4.200 Citroën classiques.



De haut en bas : une B12 Normande, CX transport de voiture, Une 2CV à l'échelle 1/2 et Notre C5 Aircross au look Vuitton a attiré les regards.



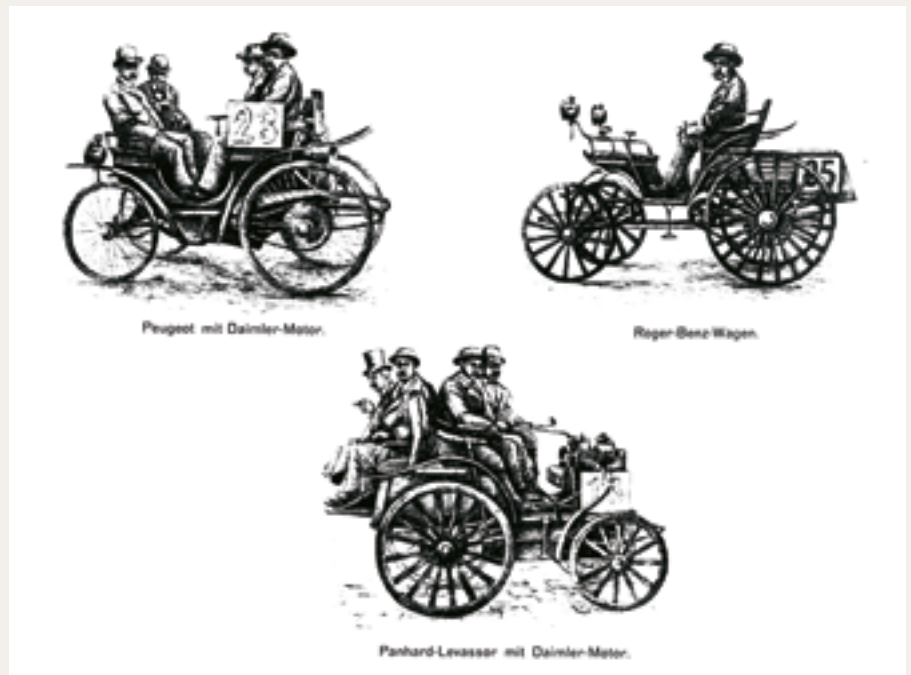
De haut en bas : Renard & Beck, selon une création de Geo Ham, Cette Clabot 1939 sur base d'une Traction a été inspirée par Graham Paige et encore un objet rare sur base de Traction : une Splendilux.

Vécu...

■ 125 ans de sport automobile

Le 22 juillet 1894, en banlieue parisienne, fut donné le départ de la toute première course automobile de l'histoire : le Paris-Rouen. Cette compétition se déroulant sur un parcours de 126 km n'était pas vraiment une course contre la montre, mais plutôt une épreuve de fiabilité et de facilité d'usage. La voiture gagnante devait briller dans les domaines suivants : « être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route ». La course avait été organisée par « Le Petit Journal » qui, en 1891 déjà, avait aussi organisé la course cycliste Paris-Brest.

A 7 heures du matin, les concurrents s'élancèrent. 21 véhicules qui, au cours des trois jours précédant l'épreuve, avaient déjà participé à diverses épreuves qualificatives. 15 des véhicules étaient équipés d'un moteur à combustion, 6 fonctionnaient à la vapeur. 17 concurrents franchirent la



ligne d'arrivée, le premier à le faire étant le Comte de Dion à bord d'un tracteur à vapeur, après 5 heures et 40 minutes de course. Mais ce véhicule n'étant pas parfaitement conforme au règlement, le premier prix fut réparti entre une Peugeot et une Panhard-Levassor, ar-

rivées quelques minutes à peine après de Dion. Sur l'image, la Peugeot et la Panhard-Levassor, toutes deux équipées d'un moteur Daimler, partagent le premier prix. En haut à gauche, la Benz qui arriva en cinquième position. (Photo Daimler-Benz).

■ Record mondial pour Mustang et hommage à la GT40



En septembre dernier, dans l'enceinte du Ford Lommel Proving Ground, Ford a établi un nouveau record du monde de la parade comptant le plus grand nombre de Ford Mustangs. L'huissier ne comptait pas moins de 1326 Mustangs formant une colonne en déplacement constant. Les voitures ont suivi le parcours prédéfini avec une distance de moins de 20 mètres entre chaque Mustang. Le précédent record de 960 véhicules enregistré à Toluca, au Mexique, a été battu de la plus spectaculaire des manières.

le 30 septembre, le circuit de Spa-Francorchamps était le cadre d'un hommage à l'inoubliable 4ème victoire consécutive

de la Ford GT40 aux 24 Heures du Mans 1969. Jacky Ickx, vainqueur des 24 Heures du Mans 1969 avec Jackie Oliver, a baissé le drapeau à damiers devant trois générations de Ford GT40, dont trois « Numéro 6 » dans leur livrée caractéristique bleue et orange Gulf. Comme lors du légendaire départ au Mans 1969, les trois voitures « victorieuses » sont parties dernières, pour terminer premières. Les trois générations de Ford GT40/GT -1964, 2005 et 2018 - avec 69 voitures en plus des trois voitures « numéro 6 » - étaient particulièrement bien représentées. Outre les GT40/GT belges, luxembourgeoises, allemandes et françaises, on comptait également une importante délégation du Royaume-Uni, ainsi qu'un participant Finlandais et un Canadien, qui pour rien au monde n'auraient manqué l'évènement !



Vécu...

■ A la mémoire de Patrick van der Stricht



Patrick était un excellent ami. Une amitié d'autant plus naturelle que nous aimions les mêmes choses. Même dans

nos dessins respectifs, nous nous retrouvions mutuellement. Il connaissait et appréciait chaque détail de mon travail graphique et j'admirais la fantaisie hors du commun et l'humour étonnant qui imprégnait chacun de ses dessins. Il m'inspirait et a toujours su me faire rire. Son livre *The Pen And Ink Garage* est le livre automobile le plus drôle de ma bibliothèque. C'était un artiste unique.

Je l'ai dessiné ici en chemin vers son paradis personnel dans l'au-delà.

L'étrange véhicule qui l'accueille sur sa route est fait de formes agréables et reconnaissables (sa voiture préférée était la Cord de 1935). La personne qui l'accompagne est aussi très agréable à regarder, et elle veillera à ce que Patrick puisse continuer à jouir des ses objets et collections favoris. Le pont arrière a été aménagé en un endroit agréable offrant vue sur la mer, sous

lequel on trouve un garage assez vaste pour y loger une DeSoto joliment profilée, ainsi qu'un pick-up Dodge rouge.

Il y aussi bien des choses qui tenaient Patrick à cœur, beaucoup de souvenirs du Merry Car Club, ses friandises préférées, et même son vieux chien Snoopy l'attend avec impatience. Une route exotique porte son nom et le drapeau de la fameuse famille Van der Stricht flotte au sommet de la tour du château. En bas, sur sa table à dessin désormais abandonnée, figure un projet architectural Chrysler Town & Country, surplombant une Muntz Jet, qu'il considérait comme son paradis sur terre.

Le texte en bas est un méli-mélo de langues dans lesquelles nous parlions ensemble des voitures américaines que nous aimions tant.

Evermeulen

■ Le plus beau stand

Au récent Salon Interclassics Bruxelles, quatre des Palais du Heysel accueillait au total plus de 1.000 véhicules. La FBVA occupait à elle seule la moitié d'un Palais, principalement avec des stands de clubs. Un concours avait d'ailleurs

été organisé. Un prix a été attribué à la plus belle voiture, en l'occurrence un bus 0619 spectaculaire au stand du Mercedes Club de Belgique. Il y avait aussi un FBVA Special Award, qui est allé au Retro Auto Moto Club Lorraine.

Enfin, la FBVA a aussi décerné un prix au plus beau stand de club, et c'est celui du Peugeot Club qui a été élu pour la deuxième année consécutive, grâce à une Peugeot 'London-Brighton' devant un café style 1900 bien actif.



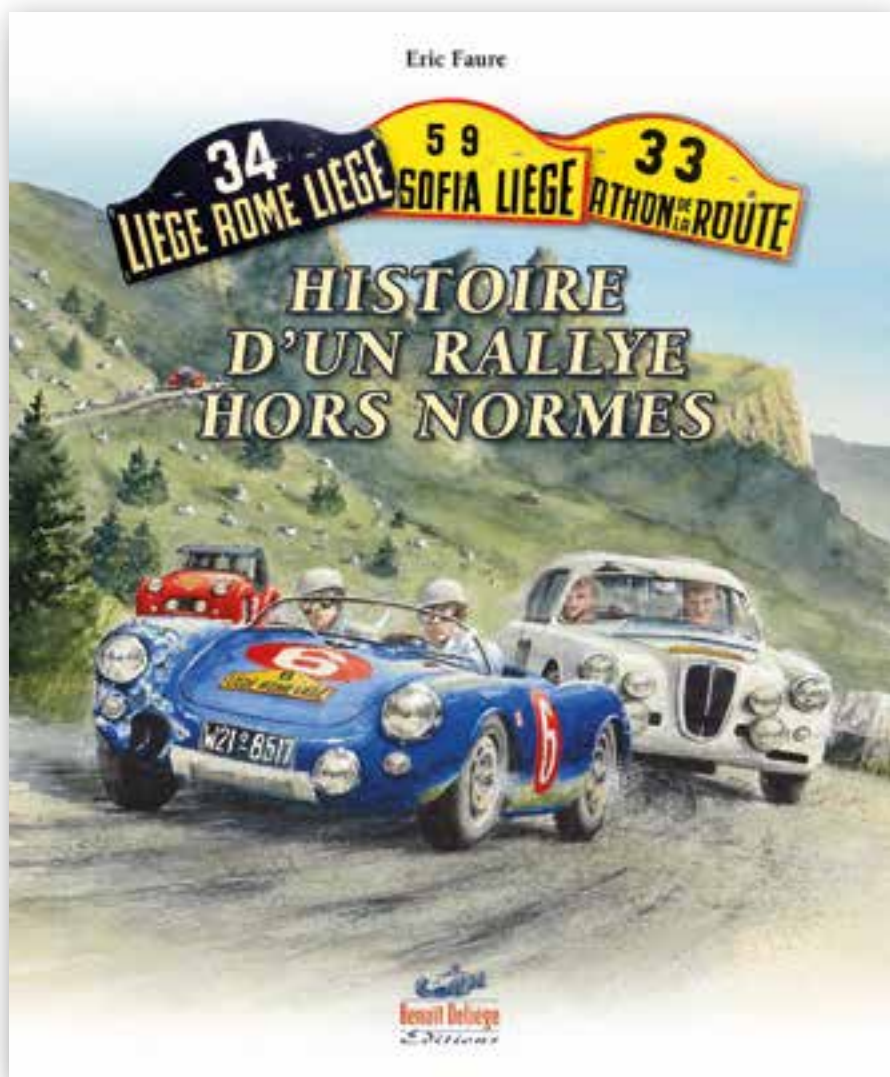
**PATRICK'S
PARADISE**

Homage à Patrick
en signe d'admiration.
En uit dank for the
great friendship.
30 août 2019 Ever Meulen

©

Hommage à Patrick
en signe d'admiration.
En uit dank for the
great friendship.
30 août 2019 Ever Meulen

Histoire d'un rallye hors normes



Ils venaient du monde entier à bord de leur berline quotidienne légèrement modifiée, dans leur rutilante 'GT' préparée minutieusement ou encore au volant d'un prototype improbable pour tenter d'inscrire leur nom au palmarès de ce monument du sport automobile que les anglais appelaient avec respect 'The Liège'.

Le trafic routier eu finalement raison de cette compétition qui se termina sur le légendaire circuit du Nürburgring après une trentaine d'éditions mémorables et dont tous les participants sont cités dans cet ouvrage.

■ Points forts :

Ce livre, écrit par le journaliste automobile Eric Faure, retrace en détails les trente éditions de ce rallye hors norme organisé par le Royal Motor Union liégeois entre 1931 et 1971.

De nombreux témoignages de pilotes jalonnent cet ouvrage.

Il est illustré par plus de 450 photos et documents d'époque sur 224 pages et agrémenté de 10 aquarelles de l'artiste-éditeur Benoît Deliege.

■ Public cible :

- De 9 à 99 ans
- Pour tout amateur d'automobiles anciennes, d'histoires vécues et d'aventures humaines.
- Format : 24x29cm – texte français, 224 pages en couleurs – Couverture cartonnée rigide
- Prix : 49 euros
- www.benoitdeliege.be

*Liège-Rome-Liège,
Liège-Sofia-Liège,
Marathon de la
Route : ces mots
résonnent aux oreilles
de tous ceux et celles
qui ont connu de près
ou de loin cette épreuve
à nulle autre pareille.*

Quatre jours et quatre nuits sans répit pour rejoindre Rome - puis plus tard Sofia - et revenir à Liège en passant par les cols des Alpes les plus redoutables et sur des routes qui ressemblaient d'avantage à des chemins caillouteux qu'à des départementales modernes.

S'ils étaient nombreux à oser cette formidable aventure, bien peu parvenaient à revenir dans les délais, abandonnant par découragement, épuisement, accident ou par peur du défi impitoyable. Les glorieux rescapés, parfois au nombre de huit ou dix sur une centaine de participants, étaient accueillis en véritable héros à leur arrivée à Spa, le dimanche après-midi.

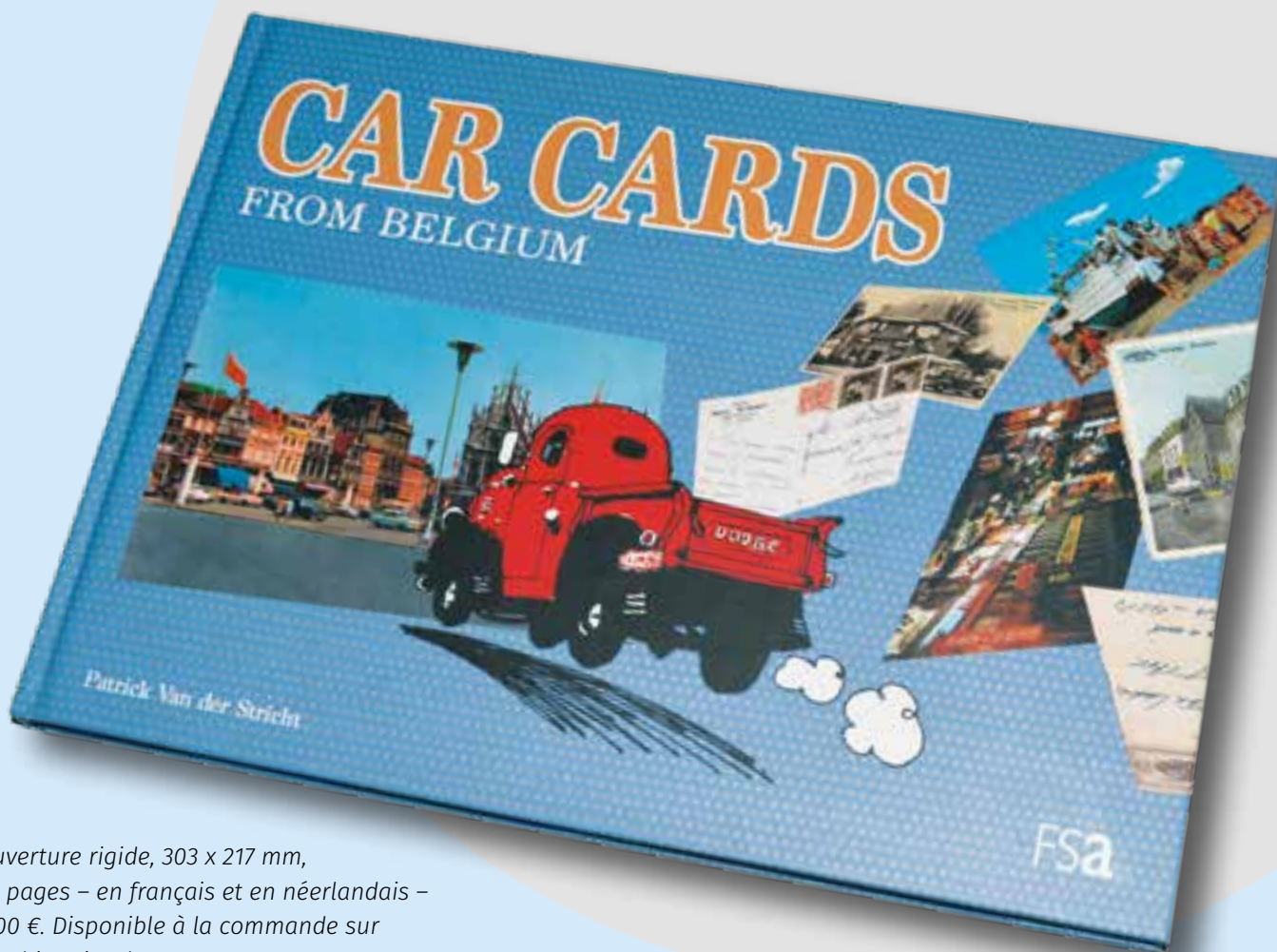
NOUVEAU

CAR CARDS

FROM BELGIUM

Patrick Van der Stricht était architecte, dessinateur, amateur d'automobile et aussi collectionneur. L'une des choses qu'il collectionnait était les vieilles cartes postales, mais il ne s'intéressait qu'à celles sur lesquelles figuraient des voitures. Et un jour, il se lança dans un projet : publier une anthologie de ses cartes postales belges. Il en choisit 182 à cet effet, mais il mourut malheureusement de façon inattendue durant ses travaux. Son frère jumeau Marc, lui aussi architecte, décida d'achever cette œuvre. Le livre présente une classification par province, et il contient même un chapitre consacré à l'ex-Congo belge. La plupart des cartes postales, principalement en noir et blanc, datent

de la période juste avant la Seconde Guerre Mondiale, et des années 50 et 60. Chaque carte ou presque est accompagnée d'un commentaire bref et teinté d'ironie. Les cartes postales ne sont pas seulement intéressantes par les voitures qu'on y voit, mais aussi par l'architecture figurant sur les images, montrant la façon dont nous avons transformé notre environnement, quitte parfois à le saccager. Ces cartes offrent aussi un point de vue historique passionnant. Ce livre est finalement un voyage nostalgique à travers un pays qui n'existe plus. Ou pour le dire avec les mots de l'auteur : c'est un ouvrage qui glorifie la beauté des autos anciennes dans la joyeuse confusion des paysages belges !



Couverture rigide, 303 x 217 mm,
128 pages – en français et en néerlandais –
29,00 €. Disponible à la commande sur
www.historicar.be

VISITES www.historicar.be
Rubrique : NOS LIVRES

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.



www.kbcprivatebanking.be



Private Banking