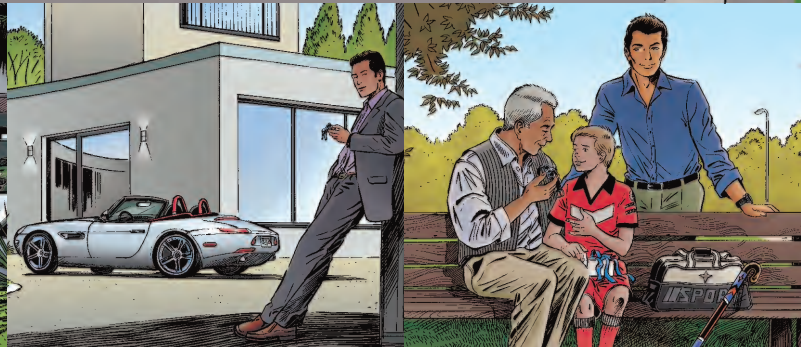
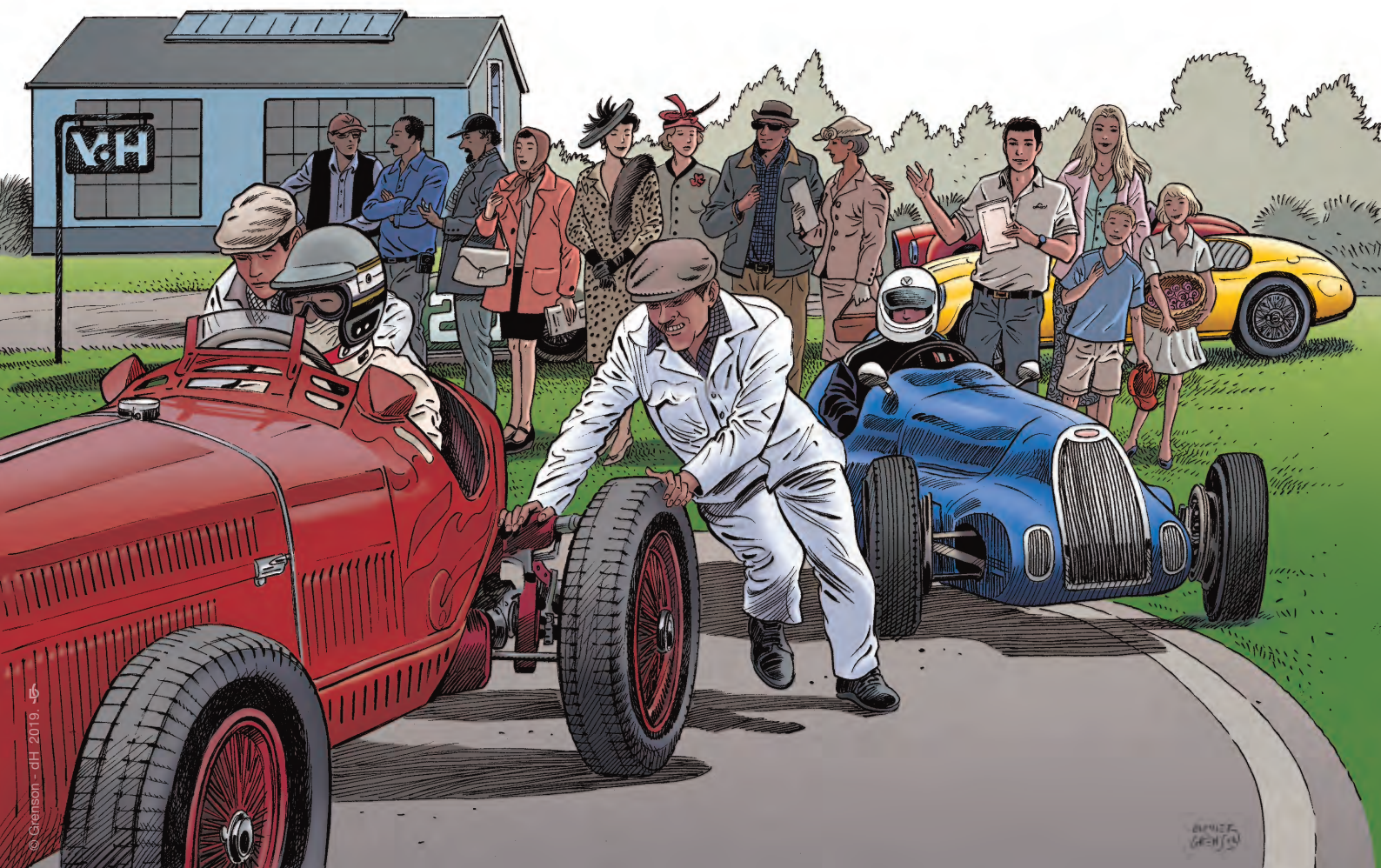


Fsa HISTORICAR

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 – Paul E. Frère –
Maxime Héron – Philippe Casse

Mise en page:

www.busybee.be

Historicar est notamment soutenu par:

R.V.C.C.B.

Historical Vehicle Club

Belgian Vehicle Heritage

British Classics & Rover Club Belgium

Brussels Classic Car Club

Forties and Fifties American Cars

Enthusiasts

A Merry Car Club

Club des Anciennes Citroën

Lancia Club Belgio

Belgian Mercedes Club

Spa Historic Racing Team

Packard Chauffeurs Club

Tank Museum

Austin-Healey Club

Classic Cadillac & La Salle Club

Amicale bruxelloise Club des Décapotables

Italia Car Club Belgium

Jaguar Drivers Club

300SL Gullwing & Roadster Club Belgium

Amicale Panhard Belgique

DKW Auto-Union Club België

The English Drivers Guild

Meetjeslandse Oldtimer Club

Club Lucien Rosengart France

Ecurie Val d'Or

CBC Classic Car Club

Club Belge des Anc. 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. Draaiboomken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
TVA : BE0414.830.002

Une photo vaut mieux...



Non, on ne parlera pas de virus dans *Historicar*, le sujet a été bien assez abordé ailleurs. On ne parlera pas plus des derniers événements nationaux ou internationaux qui ont été annulés. Alors si on parlait photos ? Avec la régularité du métronome, nous recevons des images de véhicules non identifiés, avec la demande de donner la marque, le modèle et l'année de construction. La tâche est en général ardue, car il n'est pas rare que les photos soient de qualité médiocre et lorsqu'on tente de les agrandir pour reconnaître l'un ou l'autre détail – un moyeu de roue ou un logo de radiateur pour ne citer que les plus évidents – on ne se retrouve avec rien de mieux qu'une sorte de brume sépia. Il n'en reste pas moins que la mission est toujours passionnante, et la satisfaction est toujours grande lorsqu'on parvient à répondre à la question... ou même lorsque la solution vient d'un ami à qui on a transmis la photo en dernier recours.

Par le passé, nous avons déjà plusieurs fois fait appel à nos lecteurs pour qu'ils nous envoient des photos sorties de leurs archives familiales. Non pas pour nous demander la marque de telle ou telle voiture, mais simplement pour la partager avec les fidèles d'*Historicar*. A n'en pas douter, les archives des familles belges doivent regorger de photos de voitures remarquables, qui ne demandent qu'à être publiées. Aussi donnons-nous aujourd'hui l'exemple en vous présentant cette photo de mes grands-parents, retrouvée il y a peu dans l'héritage laissé par ma tante. F.M. Leo Van Hoorick – mon grand-père, donc – était un ex-officier de l'Armée belge et un entrepreneur dans l'âme. En 1937, accompagné de son épouse et d'un couple d'amis, il partit au volant de sa toute nouvelle Lancia Augusta pour un voyage dans les Balkans. Une destination peu courante à l'époque, encore moins en voiture. On le voit ici debout à côté de sa Lancia, dans la région de Dubrovnik, tandis que ma « Bonne-maman » est au volant. Tiens, j'ignorais qu'elle eût conduit une voiture. « Une photo vaut mieux qu'un long discours », c'est le cas de le dire.



Leo Van Hoorick

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH - AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -
ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL - CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO

ICKX

75TH BIRTHDAY // TRIBUTE TO A RACE LEGEND

65 YEARS ELVA
THE BIRTH OF MCLAREN

BESTEL ONLINE
MET KORTING!
INTERCLASSICS.BE



Private Banking presents

INTERCLASSICS
BRUSSELS 2020

20 / 21 / 22 NOVEMBER

BRUSSELS EXPO interclassics.be

V.H

VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS



AUTOWORLD
BRUSSELS

Bonhams

Sommaire

3

6 – 17

18 – 24

26 – 29

30 – 32

33

34 – 38

Annonces

Agenda



Edito

Figures marquantes – La famille Mannerie, successeurs de S.B.M.A.

Croisière Minerva – 2^e Partie

Mazda MX-5 – Quand le Japon créa le meilleur roadster britannique

Vécu...

www.historicar.be

L'Automobile : mais comment son histoire a-t-elle commencé ?

- 2 Assurances VdH
- 4 Interclassics Brussels 2020
- 9 ABN-AMRO Private Banking
- 15 Delen Private Bank
- 25 16th Antwerp Concours d'Elegance
- 39 Livres FSA
- 40 KBC Private Banking

- Antwerp Concours d'Elegance : 13 septembre 2020
- SpaItalia : 20 septembre 2020
- Zoute Grand Prix : 8-11 octobre 2020
- Interclassics Brussels : 20-22 novembre 2020
- Interclassics Maastricht : 8 -10 janvier 2020

Autoworld

- Porsche 356 70 years: 1 juillet – 30 août 2020
- Porsche 356 and Coffee: 12 juillet 2020
- Bonhams online sale @Autoworld: 4-6 septembre 2020
- Audi Quattro 40 Years: 11 septembre – 7 octobre 2020
- Mazda Centenary: 16 octobre – 13 décembre 2020
- Centenaire Gillet 100: 29 octobre – 1 novembre 2020

Pour plus de détails : www.autoworld.be

Couverture

Vers 1953 deux carrossiers suédois, Ringborg et Valbo, construisaient un cabrio sur le châssis de la Volvo 445, donc identique à celui du break Duett. Les deux carrossiers n'en construisirent que 36 ou 38. L'histoire de la S.B.M.A. commence à partir de la page 6 (Photo Philippe De Smet).

La famille Mannerie, successeurs de S.B.M.A.

Par Paul E. Frère

Dans notre précédent numéro, nous vous parlions d'Emile des Grées du Loû, qui lança vers 1937 la distribution de Volvo dans notre pays. Nous revenons aujourd'hui à la période juste avant que l'homme d'affaires d'origine bretonne décide de passer le flambeau. Bien qu'il n'ait lui-même pas eu d'enfant, la continuité était assurée par ses petits-neveux, les frères Mannerie. Nous avons pu retracer cette histoire avec le concours de Jean-Michel Delattre, d'Oostkerque, et de Jacques Mannerie, le plus jeune de la fratrie Mannerie.



*Emile des Grées du Loû à Oostkerque avec Julien Luyckx, un de ses collaborateurs, et une Volvo PV-444 de 1950.
(copyright: archives Jean-Michel Delattre)*

Emile des Grées du Loû avait un neveu en qui il avait toute confiance, Jean Mannerie, qui avait été impliqué dès le début de S.B.M.A. Lui et sa compagne Alexandrine Mann avaient trois fils : Jean-Pierre (1929-2014), Charly (1930-) et Jacques, de loin le plus jeune (1944-). Bien que ces trois jeunes gens avaient coutume d'appeler des Grées du Loû « Oncle Emile », celui-ci était en fait leur grand-oncle.

Le patriarche Jean Mannerie était un véritable Self Made Man. Jacques Mannerie raconte : « Je me souviens qu'il donnait des cours techniques à mes frères

aînés, et qu'il s'emportait quand ils ne comprenaient pas assez vite. Il avait à cœur que ses trois fils aient une bonne éducation, et une excellente instruction. Nous avons été à l'école chez les Jésuites, et je suis sûr que mon père a fait beaucoup de sacrifices pour nous donner le plus de chances possibles. Il travaillait très dur, et était un vrai patriote. L'esprit de solidarité, la volonté d'apporter ensemble une contribution après la misère de la guerre pour reconstruire le pays, tout cela était très important pour mon père. Quand il voyait quelqu'un au volant d'une Mercedes ou d'une Volkswagen, il leur collait immédiatement l'étiquette « incivique ». Même si son beau-père Charles Mann, frère de l'épouse d'Emile, était allemand, il lui a fallu longtemps pour venir à bout de sa germanophobie. »

Jean Mannerie occupait une fonction commerciale. Mais c'est par Rolf Hanson, le directeur commercial qui parlait couramment français, que passaient les contacts avec Volvo Suède. A cette époque, de nombreux Suédois se débrouillaient aussi très bien en allemand. Jean était de son côté parfait bilingue, et maîtrisait relativement bien l'anglais et l'allemand. Durant les premières années de la S.M.B.A., il s'occupait du service après-vente. Initialement, le magasin de pièces détachées relevait aussi de sa responsabilité, mais il évolua vite vers des fonctions commerciales. Le développement du réseau de con-

cessionnaires est aussi une activité qui a beaucoup occupé Jean Mannerie. Il a d'ailleurs continué à rendre régulièrement visite aux distributeurs jusqu'à la fin de sa carrière. A l'époque, il n'était guère simple de vendre des poids lourds.

■ La succession

Quand il fêta son 65ème anniversaire en 1957, Emile ne pensait pas encore à se retirer. Dès le lendemain des festivités, il était assis à son bureau, mais il délégua toutefois de plus en plus de tâches. Et Charly était celui en qui il avait le plus confiance. Dans une interview accordée en 1965 au journal Volvo, Charly Mannerie avait raconté qu'il avait démarré dans l'administration de la S.B.M.A en 1947, alors qu'il n'avait que 17 ans. Sa carrière fut interrompue par le service militaire, après quoi il accumula une solide expérience dans diverses fonctions au sein de l'entreprise. Charly n'allait pas tarder à être rejoint par son frère aîné Jean-Pierre. Ce dernier avait le même sens commercial que son père Jean, qui était lui-même à ce moment-là directeur commercial de la société. Par la suite, cette fonction a été reprise par Jean-Pierre, qui était lui-aussi bilingue. Jean-Pierre conduisait une vieille Ford d'avant-guerre qui avait auparavant appartenu à son oncle. Charly avait quant à lui reçu une Fiat Topolino Tipo C, avec les phares sur les garde-boue. De temps en temps, il déposait son petit frère Jacques à l'école dans cette voiture.

■ Autres activités

Après la libération, la S.B.M.A. ne se contenta plus de vendre des Volvo, puisque la branche camion de l'entreprise commercialisa aussi des remorques de marques Forss et Eylert, ainsi que des carrosseries Nystrom, cela en plus des moteurs industriels de chez Continental et Wisconsin. Il y avait aussi le secteur maritime, avec les moteurs Archimedes. Pour compléter la gamme Volvo, la S.B.M.A. lança aussi en 1950 l'importation de camions de marque Praga, fabriqués en Tchécoslovaquie. Mais la différence de qualité était telle que l'importation fut arrêtée après seulement deux ans. En 1953, l'entreprise tenta

sa chance sur le marché de l'utilitaire léger avec le Reliant Regal Supervan, un engin étrange qui n'avait qu'une roue à l'avant. Ce véhicule à trois roues ne pesait que 540kg, mais sa charge utile était de 600kg. Il était produit à Tamworth, en Grande-Bretagne. Les premières séries de Reliant, les Mark I et Mark II, étaient encore en aluminium et acier. Mais l'augmentation du prix de l'aluminium poussa ensuite le constructeur à fabriquer ses carrosseries en fibre de verre. Jacques Mannerie se souvient que les inspecteurs techniques du réseau Volvo étaient envoyés sur les routes au volant de ces Reliant à trois roues. Mais la fiabilité laissait vraiment à désirer, si bien que cette importation fut à son tour interrompue en 1955.

■ Concessionnaires

Le premier propriétaire de garage qu'Emile des Grées du Lou et Jean Mannerie purent convaincre en 1937 de distribuer Volvo fut Eduard Panis, d'Anvers. Après la guerre, c'est son beau-fils Charles Missotten (1925-2016) qui reprit les rennes. Un homme dynamique et passionné qui avait un sens social certain, au point que le personnel de son grand garage disposait d'une cafétéria, de douches et de sanitaires modernes. Par la suite, le Garage Volvo Panis fut repris par Charles Wenger, un autre revendeur.

A Malines aussi, trouver un concessionnaire fut assez facile. Volvo Laenen a longtemps été une institution. Durant les années 50, la S.B.M.A. demanda à ce qu'un nouveau garage soit construit. Il fut établi à Malines-nord et cette nouvelle concession Volvo fut par la suite dirigée par Roger, l'un des fils Laenen. Parallèlement, Volvo était aussi distribuée à Malines par le Garage Vermant, une autre famille qui a été liée à la marque durant plusieurs générations.

Parmi ces belles histoires, on peut aussi citer celle de Léon de Soete, d'Ostende, dont nous avons déjà parlé dans notre précédent numéro. Son père, fondateur de l'entreprise Beltrom S.A. qui vendait de l'huile de foie de morue, avait reçu sa première PV-444 en 1948. Lorsque l'homme décéda à 1959, ses fils repri-

Volvo

SOC. BELGE DE MATERIEL AUTOMOBILE
33, rue des Deux-Eglises
Bruxelles. Tél. : 11.30.35.

Edouard PANIS
3, rue de la Sambre
Anvers.

Ernest MERCIER
19, rue Bayard
Braine-l'Alleud.

ATELIERS JULIEN GHEYSSENS
160, chaussée de Gand
Courtrai. Tél. : 990.
Camions et tracteurs Volvo.

Nic. SIMON
Garage « Aux Mosaïques Romaines »
Esplanade. Diekirch.

GARAGE DU MARAIS
11, place du Marais
Gand.

Armand MALCHAIRE
8, rue Astrid
Gosselies.

Jules NEYRINCK
Garage « Den Hert
Harebeke-lez-Courtrai.

VANDEN HENDE
22, rue Gustave Boel
La Louvière.

GARAGE PASQUIN
54, route de Rochefort
Marche.

ETABL. SALMON PETERS
Milmort.

GARAGE CHARLIER
66, rue Rogier
Namur.

GARAGE CALCOEN
2, avenue Elisabeth

SOCIETE FRICOV
88, Dève de la Station
Roulers.

Jules DUPONT
Garage
Thy-le-Château.

FUCHS
7, chaussée de Saint-Trond
Tirlemont.

VANDENBULCKE
Garage de la Poste
rue de l'Ecole
Tournai.

TYTGAT
22, avenue Maréchal Frenck
Ypres.

Joseph MULLEMAN
Garage Central
Virton-Saint-Mard.

*En 1958, la S.B.M.A. disposait déjà d'un vaste réseau de concessionnaires Volvo.
(copyright: archives MFS)*



P R A G A

CAMIONS - AUTOCARS

Construction Tchécoslovaque

Fine mécanique

TYPE 2 TONNES : Moteur 4 cylindres — 2 litres 09 — Chemises amovibles avec 7 pneus et cabine équipée

TYPE 4,6 TONNES : avec 7 pneus et cabine équipée

TYPE 4,6 TONNES « DIESEL » : avec 7 pneus et cabine équipée

à des prix étonnamment bas

PRINCIPAUX CENTRES :

ANVERS :
LIEGE :
CHARLEROI :
NAMUR :
MONS :
GAND :
BRUXELLES :

H. PANIS & C^e, 236, Lange Loobroeckstraat.
Ets J. KREISCHER, Quai du Roi Albert, 100, BRESSOUX.
Ets MALCHAIRE d'OLNE, 8, rue Astrid, GOSSELIES.
Garage CHARLIER, Rue Rogier, 66.
Garage International, Brisée Saint-Denis, 63, OBOURG.
Garage du Marais, 21, Place du Marais.
SOCIÉTÉ BELGE DE MATÉRIEL AUTOMOBILE, 157, rue de Hal, FOREST. — Téléphones : 44.68.68 et 44.67.28.

CONCESSIONNAIRE :

Visitez nos stands :
A113-P714-P715-P716-C440

31 AGENCES

ENCORE QUELQUES AGENCES À CONCEDER

71 STATIONS-SERVICES

▲ En 1950, la S.B.M.A chercha à compléter la gamme Volvo avec les camions légers de marque Praga. Mais la qualité de ceux-ci laissait à désirer. (copyright: archives MFS)

rent la direction de l'entreprise, mais la demande en huile était en baisse. A l'époque, les contacts avec la famille Mannerie étaient déjà excellents et lorsqu'en 1960, la S.B.M.A. chercha un distributeur pour Ostende en remplacement du Garage Calcoen, Léon Soete



fut invité à Bruxelles et un contrat fut rapidement signé. Nous avons rendu visite à Léon Soete, aujourd'hui âgé de 96 ans, à son appartement situé au-dessus du garage Recon. Il se souvient encore très bien du repas partagé avec Charly Mannerie et avec son collaborateur Marcel Lallemand, au cours duquel le partenariat avait été scellé. Emile des Grées du Loû, que Léon a à peine rencontré, n'était en revanche pas présent.

Parmi les clients fidèles de Léon Soete, il y en a un qui mérite d'être cité. Le 10 septembre 1975, c'est en effet au Prince Charles, Comte des Flandres, qu'il livra une Volvo 264. Léon insiste sur le fait que le Prince parlait un néerlandais parfait, et qu'il s'était présenté au garage en tenue de loisirs, chaussé de bottes. Le Prince n'en était d'ailleurs pas à son premier achat, puisqu'il possédait déjà une Volvo Amazon, ainsi qu'une 164 de première génération. On nous a aussi rapporté qu'une Volvo 4x4, dite « Laplander » a été vue sur le domaine de Raversijde. La Volvo 264 fut la dernière voiture du Prince Charles. Après sa mort en 1983, la voiture fut remise dans un hangar, et elle s'y trouve peut-être encore, avec un compteur affichant à peu près 89.000 km.

A Gand, la marque Volvo fut longtemps distribuée par le Garage du Marais. Ce n'est qu'en 1965 que son fondateur, arrivé à un âge canonique, décida de mettre fin à cette activité. Jean Mannerie se mit alors à la recherche d'un autre représentant, et entra en contact avec le Garage Royale, détenu par la famille Marchand, très connue dans la région. Mais les choses ne se passèrent pas comme prévu. En 1967, la S.B.M.A. décida en effet de prendre le contrôle total des activités de distribution, mais uniquement pour les voitures particulières. Les camions étaient en revanche toujours distribués de façon très professionnelle par le garage de M. Van Moerkerke, Gentse Autoservice, installé à Melle. Le partenariat avec la famille Marchand fut donc clôturé,

◀ Avec l'arrivée de la Volvo P-120 « Amazon », les ceintures de sécurité 3 points devinrent dès 1959 un équipement fourni en série sur les marchés scandinaves. Les autres marchés allaient suivre plus tard. (photo Volvo Cars)

et on chercha alors un emplacement adéquat pour y installer une concession. Charly Mannerie avait des vue sur une ancienne laiterie de la Bagattenstraat, non loin du « Vooruit ». Il se trouva que Léon Soete connaissait le propriétaire des lieux, et arrangea une rencontre. Charly Mannerie, qui ne parlait que français, rencontra les deux ouest-flan-driens au siège social de Forest, mais ne put parvenir à un accord ce jour-là. Au bout du compte, il paya bien plus que prévu pour le lieu, car la compagnie d'électricité convoitait elle-aussi ce site. Puis la S.B.M.A. trouva un excellent directeur pour gérer cette affaire, en la personne du gantois Jacques Haller.

A l'occasion de son 23ème anniversaire, Jacques Mannerie se vit confier la responsabilité du département pièces détachées, ce qui lui donna l'occasion de parfaire son néerlandais. Tout le monde avait en effet été prié de ne parler à Jacques que dans la langue de Vondel, même si à l'époque, le français était encore très largement utilisé à Gand. La ville comptait même encore



un journal francophone, « La Flandre Libérale », tout comme Anvers avait le journal « La Métropole ».

Manifestement, Jacques parlait néerlandais avec un accent terrible, ce qui faisait beaucoup rire autour de lui. Il occupa ce poste jusqu'en 1969 et garde encore d'excellents souvenirs de cette période. La même année, c'est son frère Charly qui reprit la fonction de responsable des pièces détachées au siège S.B.M.A. de Forest.

En hommage au travail de pionnier de la S.B.M.A., le Salon de Bruxelles 1960 eut droit à la première mondiale de la Volvo P-1800. Le prototype allait encore subir quelques modifications. (copyright: archives MFS)

 **ABN·AMRO Private Banking**



Votre investissement aujourd'hui ?

D'une valeur inestimable pour les acteurs du changement de demain.

Un investissement qui a de l'impact ? Investir dans une perspective d'avenir ? Logique ! Et que diriez-vous de rendre, du même coup, cet avenir meilleur ? ABN AMRO Private Banking propose des solutions d'investissement durables en sélectionnant rigoureusement les entreprises qui visent le rendement financier et sociétal. Nous croyons, en effet, que votre capital est précieux. Aussi précieux que la planète. Et vous, qu'en pensez-vous ?

Découvrez notre offre de placements durables sur **abnamroprivatebanking.be**.



Les activités d'assemblage furent regroupées à Alsemberg en 1961. Les carrosseries arrivaient par le port d'Anvers (photo Volvo Cars)

Dans la région liégeoise, les distributeurs se succédaient à rythme soutenu. Volvo fut distribuée par le Garage Pizzimenti dans les années '50, puis par la Société Liégeoise de l'Automobile dans les années '60. Manifestement, la région posait quelques problèmes. La S.B.M.A. décida alors de suivre l'exemple de la société I.M.A. Mercedes, et de créer sa propre concession. Jacques Mannerie raconte : "Nous avons fait construire un bâtiment neuf dans la Rue de Fragnée en 1967. L'équipe faisait de son mieux mais à Liège, les syndicats étaient très actifs. En peu de temps, nous, à la S.B.M.A., avons découvert une façon de travailler très différente de ce à quoi nous étions habitués. Les conflits se succédaient, les syndicats fermaient l'entreprise, ils empêchaient les clients de récupérer leur voiture le soir, etc. Ce climat n'avait évidemment pas de quoi satisfaire la clientèle, et tout cela rendait mon frère Charly fou. Bref, c'était la catastrophe. Pendant ces conflits, j'essayais d'être présent pour garder les choses à l'œil,

mais ce n'était pas très apprécié. On dégonflait régulièrement les pneus de ma voiture et quand je retournais au garage pour prendre un compresseur portatif, je sentais les employés grévistes rire sous cape. C'était juste après le choc pétrolier de 1974. Charly n'en pouvait plus, il voulait fermer cette boîte. Les relations étaient au contraire excellentes avec Socaria, le concessionnaire de Charleroi. Joseph Theys, le directeur de l'époque, était un type formidable. Son associé M. Lacassaigne, directeur commercial, était un tout petit bonhomme toujours tiré à quatre épingles, comme il convenait à l'époque, qu'on vende des Volvo ou des Lamborghini. Et il y avait un troisième homme, M. Wanet, responsable technique. Theys proposa de reprendre la concession de Liège, avec l'argument qu'en tant que Wallon, il savait comment traiter avec les syndicats. Il reprit donc Liège à des conditions très avantageuses, et conserva tout le personnel. Suite à cette reprise, il passa beaucoup de temps dans la Cité Ardente, mais lui non plus ne parvint pas à faire tourner les choses correctement, et jeta l'éponge à son tour. Tout cela était d'autant plus dommage que Liège avait un énorme potentiel en matière de ventes de camions. Par la suite, Joseph Thys connut des problèmes de santé au moment où Volvo Suède décida de prendre la distribution entre ses mains. L'homme décida de s'arrêter là, et parvint à vendre son entreprise à Wanet, qui transforma la Socaria de Charleroi en Wanet & Fils.

■ La fin d'Emiles des Grées du Loû

Contrairement à son père Jean, Charly ne passait pas sa vie sur la route. Il avait un bureau juste à côté de celui de son oncle, pour lequel il jouait le rôle de conseiller. Emile des Grées du Loû resta en effet actif jusqu'au début des années 60. Certes pas à 100%, mais il était présent et travaillait aussi en coulisses. Charly était quant à lui déjà « patron », mais devait encore rendre des comptes à son oncle qui, après l'expropriation du Château d'Oostkerque, n'avait pas seulement déménagé à Bruxelles, mais avait en plus divorcé. L'homme passait alors de plus en plus de temps au Trayas,



Les voitures étaient équipées de divers éléments de fabrication belge, comme le radiateur, les vitres, la batterie, les revêtements intérieurs et les pneus (photo Volvo Cars)

hameau situé quelque part en St Maxime et Cannes, où il possédait une petite villa baptisée « Ker Rénil ». C'est là qu'il profita du soleil durant les dernières années de sa vie, un cancer du foie lui ayant été diagnostiqué en 1962 ou 1963. C'est là aussi qu'il rendit son dernier souffle, le 23 septembre 1966. Charly devint alors officiellement président de la S.B.M.A., mais cela ne changea pas grand-chose puisque dans les faits, c'est lui qui dirigeait déjà l'entreprise depuis quelques années. Cela sans pour autant être actionnaire, les parts, qui étaient encore alors « au porteur », étant aux mains de son oncle et de la compagne de celui-ci, Maria Mann.

■ Assemblage à Alsenberg et Gand

La Suède n'étant à l'époque pas encore membre de la CEE, Volvo dut choisir entre payer de lourdes taxes à l'importation, ou construire des voitures localement. Chez S.B.M.A., on fit le choix de l'assemblage, qui fut lancé en différents endroits.

Jacques Mannerie se souvient que son oncle avait loué un hall d'usine à cet effet, quelque part dans la région d'Anvers, mais sans en être sûr. Il ne s'agissait d'ailleurs pas d'une vraie ligne de production, mais bien d'un atelier dans lequel on « remontait » des voitures. Plus tard, cette activité a été déplacée à Haren. « Mais là non plus, on ne pouvait pas parler d'une fabrication digne de ce nom. C'était plutôt une sorte de bricolage », dit Jacques Mannerie. Cela signifie donc que les premières Volvo construites dans notre pays étaient de qualité variable. Forest était le centre de la distribution et là aussi, on assemblait des voitures. Peu, cependant, les lieux étant trop exigus. La solution fut la location temporaire d'un vaste bâtiment à plusieurs étages, à Woluwe.

Lorsqu'arriva la PV 544, la S.B.M.A. trouva une réelle solution via un partenariat avec Joseph Beherman, qui proposait d'installer la production chez CIVA, l'ancien site Minerva de Mortsels. Fin 1957, on y démarra la production de camions Volvo, bientôt suivie par celle de la PV 544. A cette époque la



CIVA construisait principalement des Borgward et des Skoda. Mais Borgward rencontra des problèmes en Allemagne, et la marque disparut en 1961. Cet événement fit réfléchir les responsables de la S.B.M.A., qui arrivèrent à la conclusion qu'il valait mieux être indépendant. Cette même année, on se mit donc à la recherche d'un lieu où organiser « en interne » la production Volvo. C'est ainsi qu'une ancienne usine textile d'Alsenberg fut rachetée pour accueillir la production de camions et de voitures. La ligne d'assemblage fut inaugurée le 18 novembre 1961, à l'occasion du 25ème anniversaire de la S.B.M.A. Bien des personnalités étaient présentes, parmi lesquelles Gunnar Engellau, PDG du Groupe Volvo, ainsi que Rolf Hanson et Per Erikson, directeur général des ventes de Volvo à Göteborg. C'est aussi ce jour-là qu'Emiles des Grées du Lou fit savoir qu'il allait de se retirer. En guise de cadeau d'adieu, le personnel de la S.B.M.A. lui offrit un... bateau ! Henri Vanderheyden, qui avait cofondé la S.B.M.A. en 1936, en devint alors le Directeur Général.

Les installations d'Alsenberg occupaient plus d'un hectare. En 1963, à peu près 125 personnes y travaillaient, assemblant quotidiennement 9 voitures et 4 camions. Et en cas de besoin, la cadence pouvait être doublée. La ligne de production était divisée en 26 stations. A la station 24, on installait les célèbres ceintures de sécurité, capables de supporter le poids de trois voitures. Parmi les stations cruciales, il y avait aussi celles où l'on installait le pare-brise en verre feuilleté, les pneus, les radiateurs et les revêtements, égale-

Un essai routier faisait partie du contrôle final. On cherchait ensuite les solutions aux problèmes relevés par les essayeurs (photo Volvo Cars)

Les camions étaient également assemblés à Alsenberg. Ici, le « mariage » du châssis et du moteur Volvo (photo Volvo Cars)





▲ L'assemblage de voitures à Alsenberg prit fin en 1965, quand l'usine Volvo Europe de Gand commença à tourner à plein régime. La production de camions demeura en revanche à Alsenberg jusqu'en 1990 (photo Volvo Cars)

▲ L'assemblage de voitures et de camions était artisanal du temps de S.B.M.A. Jamais il ne fut question de ligne de production (photo Volvo Cars)

ment fabriqués en Belgique. C'est aussi à Alsenberg que les premières Volvo 120 « Amazon » ont été construites chez nous. Le modèle allait exclusivement sortir de ce site jusqu'en 1965, quand fut lancée l'usine Volvo Europe à Gand.

Car pendant ce temps, à Göteborg aussi, on se demandait où installer une entreprise d'assemblage au sein de la CEE. L'usine d'Alsenberg ne suffisait qu'à alimenter les marchés belge et luxembourgeois, elle était donc trop petite. C'est Lars Malmros qui fut chargé par Volvo de trouver un site de production européen. Sur les conseils d'Emiles des Grées du Loû, il chercha dans la région de Gand, et Anvers fut donc laissée de côté. Jean Mannerie joua aussi un rôle dans cette affaire. Il connaissait en effet quelques hommes politiques gantois, et organisa la rencontre avec Malmros. Et n'oublions pas l'ancien concessionnaire J. Rombaut, qui mit lui aussi son grain de sel. Le site le plus intéressant s'avéra être un terrain industriel du port de Gand, qui était alors en plein développement. C'était

bien suffisant pour Volvo, qui n'avait alors pas besoin de recourir à d'énormes cargos, comme General Motors ou Ford. Au final, les Suédois s'installèrent à Gand au bon moment, et Volvo grandit en même temps que le port.

■ En quête d'image

Après la Seconde Guerre Mondiale, Volvo a longtemps dû se contenter de la PV-444. Si l'on excepte la P-1900, il faudra attendre 1957 avant qu'un nouveau modèle, la 120, plus connue sous le nom d'Amazon, fasse son entrée timide sur notre marché. Cette Amazon a réellement débuté sa carrière en 1958, mais elle était assez chère et c'est pourquoi Volvo lança la PV-544. Cette année-là, la S.B.M.A. écoula 847 Volvo en Belgique, ce qui était assez maigre. Clairement, à ses débuts, Volvo n'était guère une marque compétitive. Et ce n'est que durant la seconde moitié des années 60 qu'on put parler d'une gamme complète.

Bref, vendre des Volvo n'était pas simple, et le directoire de Göteborg l'avait bien compris. Ils avaient beaucoup d'ambition pour l'exportation mais pour cela, il leur fallait une « pin-up ». En dépit de la mauvaise expérience de la P-1900, qui avait été présentée en 1956 au Salon de Bruxelles et fut un vrai flop, Volvo opta à nouveau pour une voiture de sport : la P1800. Grâce aux longues années de fructueuse collaboration avec Emile des Grées du Loû et à l'excellente réputation du Salon de Bruxelles, c'est dans la capitale belge qu'eût lieu la première mondiale en 1960. La production fut lancée en 1961 et cette année-là, deux exemplaires de la voiture furent livrés chez nous. Il faut cependant avouer que les 6.000 premiers exemplaires n'étaient pas à la hauteur des standards Volvo. Ils étaient en fait assemblés en Angleterre par Jensen, et les problèmes de qualité étaient patents. Tout est résolu en 1963 avec l'arrivée de la P1800 « S », assemblée selon les normes Volvo en Suède, plus précisément à Göteborg, par Lundby. Mais le succès resta cependant trop confidentiel pour que ce modèle soit rentable. D'une part, une sportive était certes une bonne chose pour donner une image jeune à la marque, mais d'autre part, les problèmes de qualité des débuts

risquaient de ternir cette image, alors que dans sa communication, Volvo insistait inlassablement sur la qualité et sur la sécurité. Puis arriva la série télévisée « Le Saint », avec Roger Moore, et la P1800 S profita alors de toute la publicité dont elle avait besoin. En 1972, elle fut remplacée par la P1800 ES, une déclinaison break avec de vastes surfaces vitrées latérales, et une porte de coffre intégralement en verre. Celle-ci resta en production jusqu'en 1973, et fut construite à seulement 8.077 exemplaires. Mais il y a plus rare : l'Amazon cabrio, qui ne fut en fait jamais une Volvo « officielle ». D'après Jacques Mannerie, on doit l'idée à son frère Charly. La voiture était construite par la Carrosserie Charles Coune de Bruxelles, et était vendue par le réseau S.B.M.A. Seuls quelques exemplaires ont vu le jour, les Suédois ne voulant pas en entendre parler. Dommage, c'était pourtant un bien bel objet.

Charly Mannerie avait bien sûr toujours rêvé des ventes plus conséquentes pour la Volvo Amazon, qui était sur le marché depuis déjà 9 ans. A l'insu de son père, de ses frères et des responsables de la SBMA, il se lança donc dans une aventure solo. En 1966, il élaborait un projet rassemblant plusieurs importateurs belges. L'objectif : fonder la nouvelle S.A. Motor Europe Company, qui lancerait Mazda en Belgique. En compagnie de quelques associés, Charly partit au Japon en décembre 1966 pour sceller le deal. D'après Jacques Mannerie, cette initiative donna lieu à quelques conversations enflammées entre son père, son frère Jean-Pierre et Charly, qui fut fermement rappelé à l'ordre.

■ Le retour d'un 6 cylindres : la 164

L'arrivée de la Volvo série 140 créa une situation complexe. La voiture était très spacieuse mais aussi très lourde, donc très gourmande. Quant au CX, le coefficient aérodynamique, on n'avait heureusement pas l'habitude de le communiquer à l'époque. Et quand la voiture fut équipée de gros parechocs pour répondre aux normes américaines, elle commença vraiment à ressembler à une grosse boîte à chaussures. Elle était par contre très confortable, mais tout



le monde espérait tout de même que le lancement de la plus puissante 164 allait faire du bien à l'image terne de Volvo.

Volvo disposait de sa propre usine de moteur à Skövde, quelque part entre Göteborg et Stockholm. En décembre 1968, on y inaugura une nouvelle ligne de production destinée au 6 cylindres B-30, qui allait équiper le nouveau modèle haut de gamme. En 1969, première année de carrière de la voiture, on en vendit en Belgique 368 exemplaires. Le moteur était une extrapolation du 4 cylindres 2 litres existant, auquel on avait ajouté deux cylindres. On n'avait changé ni la course, ni l'alésage, la cylindrée était donc de 3 litres. La première génération du moteur B-30 à carburateur connaissait de multiples problèmes de refroidissement. Jacques Mannerie, alors responsable du département pièces détachées, se souvient du grand nombre de moteurs cassés qui encombraient l'atelier, irréparables suite à une surchauffe. Il n'oubliera jamais non plus qu'il avait vendu un des premiers exemplaires à son beau-père, en remplacement d'une Fiat 3200 6 cylindres, qui était alors une confortable voiture de luxe. Cela tourna à la catastrophe. Le modèle était donc une véritable plaie, et les choses n'ont changé qu'avec l'arrivée en 1972 du moteur B-30 E/F à injection. Le problème était enfin résolu, et la 164 gagna ses galons d'excellente routière.

En 1964, la S.B.M.A. apporta son soutien à divers teams participant au rallye Liège-Sofia-Liège. On voit ici Jean Mannerie avec une « Amazon » guidant l'assistance (photo J. Mannerie)

C'est à la demande de Charly Mannerie que le Carrossier Jacques Coune développa la Volvo P-122 S cabrio, une voiture d'une remarquable beauté construite en 8 exemplaires (copyright: archives MFS)





A son arrivée, la Volvo 164 avait pour mission de valoriser l'image de marque. Hélas, les moteurs étaient marqués par des problèmes de refroidissement. (copyright: archives MFS)

■ Volvo diesel

Avec la crise pétrolière de 1974, la demande pour des moteurs diesel explosa. Mais les vendeurs n'avaient rien pour satisfaire à cette demande, puisque Volvo ne disposait pas de moteur diesel. Charly Mannerie aborda le sujet en Suède, et d'autres pays européens exerçaient aussi une certaine pression. Mais les Suédois étaient inflexibles. Chose étrange, car les camions Volvo étaient à la pointe de la technologie diesel. La S.B.M.A. se mit donc elle-même en contact avec le motoriste italien VM, et prit l'initiative de faire équiper des 240 d'un 6 cylindres diesel. Problème : les rapports de boîte étaient conçus pour les moteurs essence et pour des régimes plus élevés, si bien que la vitesse de pointe des 240 diesel était très limitée. C'est pourquoi elles n'étaient proposées qu'avec la boîte à overdrive, mais quand bien même, les voitures plafonnaient à 135 km/h. Chez Volvo, on n'apprécia guère cette initiative. La S.B.M.A. commençait à être regardée avec méfiance, et il ne fut donc pas question d'exposer les versions diesel sur un Salon de l'Auto. Heureusement, la pression sur la direction de Göteborg allait croissante, et Volvo décida finalement d'installer un diesel d'origine VW sous le capot de la 240. Et pas n'importe

quel diesel : celui de l'utilitaire LT. Bien sûr, les vendeurs se gardaient bien de révéler l'origine de cette mécanique aux clients. Car une Volvo diesel n'était pas donnée, et la comparaison avec une VW aurait été dangereuse. Jacques Mannerie se souvient toutefois que le secret n'a pas pu être gardé bien longtemps, puisque le bloc moteur était frappé d'un logo VW. Les clients étaient pourtant convaincus que le moteur était une exclusivité Volvo. Pensez donc : même les Audi n'avaient que 5 cylindres au lieu de 6 ! Ce moteur était terriblement bruyant, mais il était surtout indestructible. Et avec l'arrivée du turbo, puis de l'intercooler, il délivrait de très belles performances. Il n'empêche que le contraste entre l'habillage luxueux de l'élégante 760 et les claquements à froid de son moteur diesel n'aurait pu être plus grand.

Entretemps, la S.B.M.A. avait aussi investi de nouveaux marchés, en lançant la distribution de Volvo-BM, la branche de l'entreprise qui produisait des tracteurs agricoles, puis du matériel T.P. Du temps de la S.B.M.A., cette branche ne produisait que des tombereaux et des chargeuses sur pneus mais aujourd'hui, sous le nom de Volvo CE, elle est devenue un leader mondial.

■ Volvo-Daf

En 1975, Volvo racheta la division automobile de la marque néerlandaise Daf. Cette marque avait alors deux modèles au catalogue : la 46 et la 66, disponibles en berline et en break, et même en coupé pour la 66. Au Salon de Bruxelles 1978, la S.B.M.A. exposa uniquement la Volvo 66, qui ne présentait plus le moindre sigle de Daf. Entretemps avait été lancée

▼ La S.B.M.A. a sponsorisé l'équipe cycliste Molteni, dont le coureur vedette était Eddy Merckx. Cette voiture d'assistance est une des attractions du Centre du Tour des Flandres d'Audenarde. (copyright: archives MFS)

► Les frères Mannerie étaient des cyclotouristes invétérés, et ce bien avant que ça soit à la mode : Jean-Pierre, Jacques et Charly équipés de pied en cap. (photo J. Mannerie)



la Volvo 343, qui devait initialement être une grande Daf. Au début, les clients fidèles de Volvo eurent un peu de mal à se faire à cette « petite » Volvo, qui n'était par ailleurs proposée qu'avec une boîte automatique. Pourtant rien qu'en 1975, la S.B.M.A. en écoula plus de 6.500.

Les frères Mannerie étant fans de courses cyclistes, la S.B.M.A. fut un temps sponsor du team Molteni, dont la vedette était un certain Eddy Merckx. Aujourd'hui, une Volvo orange de ce team trône fièrement au Centre du Tour des Flandres, à Audenarde. Quant à Eddy Merckx, il présenta son mécanicien, l'ex-coureur Charles Terrijn, aux frères Mannerie, et ce dernier devint un ami de la famille.

■ Mauvais investissement

Toujours à la recherche de nouveaux défis, Charly Mannerie constata à la fin des années 70 le succès croissant des motos. Joska Bourgeois, la dame à qui l'on doit le succès de Toyota, disposait d'une offre étendue en la matière via sa



société IMC, avec entre-autres Harley Davidson. En 1979, Charly se mit en tête de suivre cet exemple, et tenta sa chance sur ce marché avec la société Sodimo, dont le siège social était à la même adresse que la S.B.M.A., à Forest. Au Salon Auto et Moto de janvier 1980, la Sodimo était présente avec une vaste gamme : les marques italiennes Fantic et MV-Agusta, et la marque espagnole Sanglas. Mais le marché avait été surestimé, et beaucoup d'argent fut perdu dans l'aventure. C'est à la même période que Charly voulut lancer la distribution de Volvo en Afrique. Il s'associa pour ça avec l'allemand Virgilio Suarez, importateur pour les Canaries, et avec

La Volvo série 240 fut équipée de nombreux équipements de sécurité présentés sur le prototype VESC de 1973. Les énormes pare-chocs étaient caractéristique (photo Volvo Cars)

Ce que vous ne voyez pas
a souvent une valeur inestimable.
Une oreille attentive,
le mot juste au bon moment,
le souci du détail.
C'est cela l'esprit de Delen Private Bank.

DELEN

PRIVATE BANK



Les breaks ont toujours représenté une part importante des ventes de Volvo. La très spacieuse 145 a été exposée chez nous pour la première fois en janvier 1968 (copyright: archives MFS)

Samir Zarour, homme d'affaires libanais installé en Côte d'Ivoire. Ensemble, ils créèrent à Abidjan la Société Ivoirienne d'Importation de Véhicules, ou SIVE. Jusque-là, la S.B.M.A. n'exportait des voitures ou des camions que de façon sporadique en Afrique, et n'avait pas de bureau sur place. Les pièces détachées y étaient en revanche envoyées en grand nombre. L'inauguration de la société eut lieu le 8 novembre 1980. Charly était présent en tant que patron de la S.B.M.A., tout comme Virgilio Suarez et Samir Zarour. Ce dernier était un garçon extrêmement sympathique, mais tant que Charly Mannerie que Suarez allaient se faire avoir dans les grandes lignes par le Libanais. En clair, l'expérience africaine fut un échec coûteux.

■ La Sodiril à Strépy-Bracquegnies

Toujours en quête de diversification, les frères Mannerie eurent un jour l'idée d'investir dans un nouveau centre de pièces détachées, domaine qui dégagait d'importantes marges bénéficiaires. On livrait alors énormément de pièces pour camion en Afrique, les pièces pour voiture étaient en revanche une activité très réduite. Une nouvelle société fut créée, la Sodiril, qui n'avait pas de réel lien avec la S.B.M.A., mais dont les actionnaires étaient impliqués. Après la

crise pétrolière, toute personne désireuse d'investir en Wallonie était la bienvenue. Parmi les régions considérées, Charly et Jacques optèrent pour le Hainaut. Ils se trouvèrent un vaste terrain dans le nouveau parc industriel de Strépy-Bracquegnies, pour à peine 20 FB (0,56 du m². Mais dès les premiers coups de pelle, il s'avéra que le sol était de piètre qualité. Pas de souci, Guy Mathot et Robert Urbain, alors grosses légumes du PS, solutionnèrent le problème. Pendant plusieurs semaines, de gigantesques camions vinrent déverser du matériau provenant des terrils voisins, jusqu'à ce que le terrain soit recouvert d'une couche supérieure satisfaisante. Tout cela, au frais de la Région Wallonne. Puis il fallut bien chauffer les bâtiments. Les politiques exigeaient qu'on ait recours au gaz naturel, même s'il n'existait aucun réseau de distribution pour le parc industriel. Pas de souci, on fit spécialement installer un « pipeline ». La Sodiril fut ainsi la première entreprise de la région à être équipée du gaz naturel. Ensuite, pour assurer les navettes des ouvriers, la société régionale de transport créa une ligne de bus et un arrêt à hauteur de l'entreprise. Cette dernière disposait de 11.000 m² d'espace de stockage, ainsi que de 800 m² de bureaux. Pendant plusieurs années, les affaires furent excellentes. Mais le vent tourna en 1984.

■ La fin de la S.B.M.A.

Durant ces années-là, les constructeurs commençaient à prendre en main la distribution de leur marque, et il n'en allait pas autrement pour Volvo. C'était particulièrement le cas en Belgique, où la marque possédait sa plus grande usine de camions au monde, et sa seconde plus grande usine de voitures. Et pour reprendre en main la distribution, les Suédois n'avaient trop à investir. Le contrat liant Volvo et la S.B.M.A., qui avait toujours été un partenariat limité dans le temps, prit fin en 1984, et voici comment. Alors qu'ils cherchaient une bonne raison pour ne pas renouveler le contrat, les Suédois eurent vent d'une note envoyée par Charly Mannerie. Laissons Jacques Mannerie nous raconter : "Mon frère Charly était un excellent homme d'affaires. Ni moi, ni Jean-Pierre n'aurions pu faire de la S.B.M.A. ce qu'elle était sans

Pour la S.B.M.A, la vente de camions a toujours été une activité cruciale. Ce n'est qu'avec l'arrivée des Volvo 140 et 240 que la vente de voitures à pris le dessus (copyright: archives MFS)



lui. Mais c'est vrai qu'il a quelques fois pris des décisions hasardeuses. C'était un « Fransquillon » convaincu, et les néerlandophones de la S.B.M.A. avaient parfois la vie dure. Comme il n'aimait pas qu'on parle néerlandais sur le lieu de travail, Charly a commis l'énorme bêtise d'envoyer une note de service dans laquelle il était écrit noir sur blanc que tous les contacts internes devaient se faire en français. C'était une note interne qui n'aurait pas dû sortir de l'entreprise, mais son contenu était évidemment contraire aux lois linguistiques. En septembre 1983, cette note a atterri sur le bureau des hauts dirigeants suédois via Volvo Europe de Gand. La réaction a été sévère. Du jour au lendemain, les livraisons de voitures et de pièces ont été bloquées. La S.B.M.A. ne recevait plus un boulon ! Sans négociation possible, Volvo a utilisé cela pour ne pas renouveler le contrat avec la S.B.M.A., et ce après plus de 45 ans de collaboration."

Charly tint immédiatement ses frères au courant, et il en découla un vrai drame familial. "Avec l'aide d'un avocat, j'ai réussi à faire lever le blocage de livraisons de pièces, puisque la Sodiril ne faisant pas partie de la SBMA. Mais l'ambiance entre la Suède et la famille Mannerie s'était soudainement détériorée. Après quelques temps, on a réussi à se reparler et ils nous ont proposé la distribution de Volvo pour le Hainaut, le Brabant Flamand et le Brabant Wallon. Mon frère Jean-Pierre y trouvait son compte, et j'étais de son avis. Nous avons alors reçu un courrier stipulant qu'à partir du 1^{er} février 1984, la S.B.M.A. n'était plus importateur de Volvo, mais distributeur principal. Les affaires étaient maintenant dirigées par



Jean-Pierre. Pour les Suédois, Charly était devenu persona non grata, et ils ont été jusqu'à exiger que Charly ne détienne aucune part de la nouvelle société créée pour la distribution dans les différentes provinces."

Les contacts avec la Suède étaient maintenant assurés par les gens de Gand. "Au départ, nos ventes étaient bonnes mais Volvo mettait une pression croissante sur les concessionnaires en leur demandant toutes sortes d'investissements. Et puis quand Jean-Pierre a approché les 60 ans, nous avons décidé de chercher un repreneur. Ca s'est fait en deux phases. Vers 1989-1990, nous avons vendu la moitié des parts de la S.B.M.A. La Sodiril faisait aussi partie du deal. Et suite à une différence de vue, nous avons vendu les 50% restants peu après. Dans un premier temps, les affaires allaient apparemment bien, mais la faillite est tombée en 1994."

Qu'est-il ensuite advenu des frères Mannerie ? Charly a quitté la Belgique pour s'installer au Canada, et Jean-Pierre a déménagé en France, pays d'origine de sa compagne. Jacques, bien plus jeune que les autres, a d'abord vendu des voitures d'occasion avant de devenir consultant. Il a entre autres travaillé pour Educam, une division de Federauto. Aujourd'hui, il profite depuis plusieurs années d'une retraite bien méritée, et vit à Bruxelles.

En 1980, la S.B.M.A. décida de créer une société indépendante pour la vente de pièces détachées. La SODIRIL ouvrit ses portes en 1981, sous la direction de Jacques Mannerie. L'exportation de pièces vers l'Afrique était une activité très importante (photo J. Mannerie)

◀ *Quand Volvo racheta la branche automobile du constructeur néerlandais Daf, la Daf 66 fut rebaptisée Volvo 66. Un vrai succès commercial (copyright: archives MFS)*

▼ *Le rachat de la division automobile de Daf par Volvo coïncida avec le lancement de la Daf 46. Sa conception était très simple, avec seulement une courroie de transmission au lieu des deux habituelles (copyright: archives MFS)*





Croisière Minerva

— 2^{ième} 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. La première partie a été publiée dans notre précédent numéro. Les membres de l'expédition étaient parties pour Damas, en deux groupes.

Texte : Bjorn Aerts

Images : Françoise Levie, Paul Frère, Bjorn Aerts



Le trajet de Turquie vers l'Iran

Quelques images de l'accident avec la Land Rover 107" près du temple de Darius

■ Accident

Pierre Levie fit un premier arrêt à Bursa, où il visita la mosquée verte et la mosquée bleue. Il restait 450 km à parcourir pour rejoindre Izmir et comme il faisait déjà nuit, il n'était plus question de filmer. Le lendemain, le petit groupe fut à son tour divisé en deux. Pierre Levie partit avec la petite Minerva vers les sources chaudes de Denizli, tandis que Suzette Levie, le caméraman Gérard Perrin, accompagnés du conservateur du Musée d'Ephèse et du guide turc, se rendirent à bord du Land Rover 107 en direction du Temple de Darius. Après avoir filmé les ruines, Perrin voulut encore capturer le couché de soleil sur ces dernières depuis une colline toute proche. Et alors qu'il s'empressait de parcourir les 2 km de route tortueuse qui mènent au sommet, le Land Rover se laissa surprendre par un virage serré. En plein élan, il quitta la route et partit en tonneau dans une

plaine située en contrebas. Indemne, Suzette put s'extraire du Land Rover qui gisait sur le toit. Les bagages et l'équipement étaient éparpillés sur le sol. Gérard Perrin était encore dans le véhicule, il saignait abondamment du visage et était inconscient. A l'arrière, le guide turc était écrasé par l'équipement et hurlait de douleur, à cause d'une jambe cassée. Suzette l'aida à sortir du véhicule. Perrin était toujours inconscient, puis revint enfin à lui 10 minutes plus tard. Outre le fait qu'il saignait beaucoup, il semblait aller bien. Bien que toujours sonnée par ce qui vient de se passer, Suzette retrouva rapidement son sens pratique. Elle retira les bagages du véhicule renversé, et rassembla tout ce qui jonchait le sol. Pendant ce temps, les secours arrivèrent, et même la police locale était là. Le guide turc fut transporté à l'hôpital. Avec l'aide d'un camion, on parvint à remettre la Minerva



sur ses roues, et à la remorquer jusqu'à Ephèse. Elle était apparemment encore en état de rouler, mais le pare-brise avait volé en éclat, et le toit et les ailes étaient sérieusement cabossés.

Suzette ne parvint à joindre son mari que le matin suivant. Celui-ci la rejoignit immédiatement et ensemble, ils conduisirent le 107, sans pare-brise et sans portes, à un garage d'Izmir où allaient être entreprises les réparations nécessaires.

Ce soir-là, les autres équipes, qui visitaient alors la capitale turque Ankara, reçurent un télégramme de Suzette : "Land Rover a fait tonneau, aucune blessure grave. Retard à prévoir." Personne ne s'inquiéta donc outre mesure, et on planifia le voyage des jours suivant, qui allait emmener la troupe à travers de vieux villages d'Anatolie, en direction des magnifiques paysages de Cappadoce.

■ Réparations

Pendant que Suzette et ses coéquipiers se remettaient de leurs émotions à Izmir, le reste de l'équipe de tournage continuait de saisir sur pellicule les temples et les ruines des environs. Les réparations de la grande Minerva prenaient plus de temps que prévu, et ce n'est qu'après trois jours qu'on put la récupérer. Mais la peinture n'était pas encore sèche, et on ne put donc repartir que le lendemain... à 4 heures du matin. L'objectif était de rouler aussi longtemps que possible pour tâcher de rejoindre le reste de l'équipe. Hélas, le 107 rencontra de nouveaux problèmes sur la route de Kutahya. D'abord une crevaison, puis surtout un embrayage récalcitrant et des bruits peu rassurants provenant des



Urgup en Turquie, on voit juste un fragment d'Armstrong en avant-plan

roulements arrière, qui imposèrent un nouvel arrêt à un garage de Kutahya. Cet endroit tenait plus de l'atelier de forgeron que du garage, mais ses propriétaires réussirent tout de même à installer de nouveaux roulements, et le véhicule fut prêt à repartir dès le lendemain.

■ Syrie et Liban

Pendant ce temps, les autres traversèrent les montagnes de Cappadoce. L'Armstrong Siddeley de Paul Frère était celle qui avait la plus lourde tâche, puisqu'elle emmenait le reste de l'équipe de tournage et son matériel vers des villages reculés et des bourgades nichées dans les montagnes, la plupart du temps sur des chemins de terre. Paul Frère raconta que dans certains de ces villages, on n'avait jamais vu de voiture auparavant, et encore moins de berline de luxe telle que la Sapphire. Quoi qu'il en soit, la voiture s'acquittait fort bien de sa mission, malgré sa lourde charge et les horribles routes.

Le temps nécessaire fut pris pour filmer et documenter le petit village d'Urgup

◀ *Pierre et Jean-Pierre Levy avec la Minerva devant des ruines romaines*

▼ *Bâtisses typiques logent la route vers Homs, Syrie*





Ruines romaines à Damas, avec la Minerva à droite

et l'ancienne colonie hittite de Göreme, déjà habitée au 12^{ème} Siècle avant notre ère. Dans la roche tendre des environs, avait été creusé un réseau tunnels et de grottes, qui servaient d'habitations, d'ateliers, de caves à vins et d'abris. Après cela, Pierre Levie fit savoir que la petite Minerva n'allait pas attendre le Land Rover 107, et qu'elle allait rejoindre l'expédition à Alep pour aider aux prises de vue et au transport du matériel. Le voyage se poursuivit alors à travers les montagnes sur des routes parfaitement asphaltées. Destination : la frontière syrienne.

Le contraste entre la Syrie et la Turquie n'aurait pu être plus grand. Ici, les paysages étaient de vastes étendues désertiques, les fermiers portaient l'habit arabe traditionnel, et ils travaillaient la terre noire fertile avec des ânes. Les villages étaient composés de logis aux murs blancs et aux toits ronds, certains étant utilisés comme silos à grain. C'est dans le soleil couchant qui donnait au paysage un couleur orange sombre que la caravane fit route vers Alep.

La journée suivante fut consacrée à la découverte du vieux souk d'Alep, un dédale de petites rues foisonnant de boutiques et d'ateliers d'artisans. Et au milieu de ce souk, un palais vieux de 400 ans, où l'équipe fut accueillie par le consul de Belgique.

Des fermiers montrent le chemin à Banyas, Syrie



C'est là qu'on retrouva enfin le couple Boschmans, accompagné par la famille Naman qui importait alors la marque Ford en Syrie. Paul Frère put donc donner libre court à son double état de journaliste automobile et de pilote émérite, et parler avec eux toute la soirée d'automobile.

Ce soir-là, il fut décidé de donner un nom à chaque voiture de l'expédition. L'Armstrong de Paul fut ainsi baptisée Ali Baba, et Mme Naman traça soigneusement ce sobriquet sur le capot de la Sapphire. Le Land Rover 107^{er} reçut le nom de « Ferblantine », un nom dérivé du mot « ferblantier », synonyme approximatif de quincailler, en référence aux bruits brinquebalants que produisait le véhicule depuis son accident.

De leur côté, Pierre et Suzette avaient repris la route pour un long et épuisant voyage entre la Turquie et Alep. Après une éreintante étape de 750 km sans escale, ils arrivèrent en soirée à Adana, où la petite Minerva manifesta des problèmes d'allumage. Et bien sûr, cela impliqua plus de travaux mécaniques, et plus de temps perdu. La dernière étape pour rejoindre Alep passait par les montagnes. Ils arrivèrent vers minuit, complètement épuisés, et prirent une chambre à l'hôtel Baron, alors l'un des plus réputés de Syrie.

■ Excursion au Liban

Pendant ce temps, le team Armstrong composé de Paul Frère et de l'autre cameraman s'était remis en route pour le Liban, et fit étape près de Homs, dans un vieux château datant de l'époque des croisades. Les hommes prirent le temps de le visiter et de réaliser quelques séquences, que Pierre Levie utiliserait dans un documentaire qu'il voulait consacrer à l'histoire des Croisés. En chemin vers le Liban, ils furent retenus par quelques dirigeants locaux qui tenaient à les inviter pour le thé et à leur offrir un repas. La famille Dembach, qui « régnait » sur cette partie du pays, les reçut en effet avec tous les égards. Une vaste tente fut installée, et on servit un véritable festin. Le chef local âgé de 71 ans, ses trois épouses et ses 18 enfants menaient une vie de nomade durant la plus grande

partie de l'année, mais étaient à cette période occupés par la récolte du coton, du riz et du maïs. Et bien que menant une existence d'agriculteur traditionnel, la famille était très prospère. Certains des enfants avaient par exemple étudié en Europe, et parlaient couramment le français et l'anglais. Après ce somptueux repas, l'hôte montra sa collection d'armes antiques, collection qui aurait suffi à équiper une armée de 1.500 hommes...

Tard ce soir-là, l'équipe arriva à Beyrouth, où elle allait passer deux jours, notamment pour visiter la célèbre forêt de cèdres, la ville côtière toute proche de Saïda, et bien sûr pour filmer des souks et des châteaux.

En retournant vers la Syrie, où l'entière de nos voyageurs allait enfin être réunie, ils firent encore un détour pour filmer les temples de Baalbek. Cette ville qu'on connaissait à l'époque romaine sous le nom d'Héliopolis est riche en ruines antiques, parmi lesquelles des temples particulièrement impressionnants érigés à la gloire de Jupiter et de Bacchus. Nos voyageurs passèrent plusieurs heures à filmer et à arpenter cet ensemble, où il n'y avait aucun autre visiteur.

■ A nouveau réunis

Toute l'équipe se retrouva enfin au complet à Damas. On s'y échangea les récits des aventures vécues, et l'ambiance était formidable. Mais l'accident de la 107" mit évidemment à mal les plans de Pierre Levie. Il avait pris du retard sans son planning de prises de vues, et le générateur indispensable à l'éclairage des scènes nocturnes était inefficace. Jusque-là, les véhicules n'avaient été considérés que comme des moyens d'ar-

river à destination mais suite à l'accident, tout le monde se montra plus précautionneux, et conduisit avec bien plus de prudence.

Le voyage continua ensuite en direction de la Jordanie, où une partie de l'équipe fut invitée à une fête de mariage. Quelques jours plus tard, c'est à la célébration d'un baptême, qui se tenait sur les rives du Jourdain, qu'ils accompagnèrent le Consul de Belgique. Bref, on se familiarisa de près aux coutumes locales.

Il fut un jour demandé à Paul Frère de veiller à ce que la 107 profite d'une maintenance en profondeur, et celle-ci fut réalisée par M. Malhas, le concessionnaire Land Rover de Amman. Son garage était parfaitement équipé et comme l'armée locale utilisait alors de nombreux Land Rover, trouver les pièces de rechange ne posa pas de problème. Une inspection attentive du pont arrière et du différentiel ne révéla aucune défaillance majeure, mais on constata que de nombreux boulons étaient desserrés. Les ressorts furent retendus, le système de direction fut réglé correctement et après une heure et demie de travail, la 107 fut à nouveau déclaré bonne pour le service. Le patron du garage refusa catégoriquement de se faire payer pour tout ce travail, et offrit même d'entretenir toutes les autres voitures de l'expédition. Quelques cafés plus tard, Paul Frère put enfin quitter le garage, impressionné par l'hospitalité du garagiste et de son équipe.

■ Petra

Un long parcours de 300 km sur des routes non revêtues et poussiéreuses permettait de relier Amman à Wadi Musa, où la piste s'arrêtait. De là, c'est donc



Mme. Naman trace soigneusement le sobriquet Ali Baba sur le capot de la Sapphire de Paul Frère

◀ La route traverse les vestiges d'un temple romain

▼ Une Armstrong Siddeley près d'Adana en Syrie





De gauche à droite :

Suzette Levie pose avec des bergers syriens à côté de la 107" dans la vallée d'Orontes

Une route asphaltée traverse le désert Iraquien

Le minaret en forme de cône de la Grande Mosquée, la Malwiya, à Samarra

Opulent banquet offert par le Cheikh Hassan al Souhail

Pique-nique dans le désert

A travers le désert Iranien, après Ispahan



à cheval qu'il fallait continuer pour se rendre au site de Petra. Après une nuit étoilée passée dans le désert sous une grande tente, il fut enfin temps de visiter ce complexe antique. Les teintes orangées et rouges des rochers et du sable, la taille du lieu et des structures, tout cela fit forte impression sur l'équipe de tournage. Pour tout le monde, Petra fut le site le plus époustoufflant visité jusque-là.

Trois jours plus tard, on retourna à Amman où, grâce aux relations de M. Boschmans, une partie de l'équipe fut logée au Palais. Là, le Roi Hussain, qui n'avait que 19 ans et avait repris la couronne à son père à peine un an plus tôt, écouta avec passion les récits des aventures de l'expédition Minerva.

Pendant ce temps, Pierre Levie entreprit un petit trip à la Mer Morte et dans

la partie arabe de Jérusalem. Mais le lendemain matin, d'autres mauvaises nouvelles concernant la 107" tombèrent, alors que celle-ci était déjà chargée, parée pour une journée de tournage à Jérusalem et Bethlehem. L'une des lames d'amortisseur arrière avait cédé, et le pont arrière et le différentiel faisaient un bruit horrible. On embarqua donc vite tout son chargement dans la Minerva et dans l'Armstrong Siddeley Sapphire, et la 107" retourna chez le concessionnaire Land Rover d'Amman, pour une révision complète du train arrière.

■ Vers Bagdad à travers le désert

Bien préparées pour ce qui allait être la plus longue étape de l'expédition, les deux Minerva et les Sapphire s'élancèrent pour 900 km à travers le désert, entre Amman et Bagdad. Le convoi avançait vite sur une route asphaltée qui traversait un décor désertique volcanique. Pas une trace de vie à l'horizon, pas de végétation, rien que des roches de basalte noire qui bordaient le chemin sur des centaines de kilomètres. Sur cette route, on ne trouvait que deux endroits habités : les stations-service H4 et H5, seules possibilités de faire le plein de carburant... et d'eau.

La route s'arrêtait subitement, laissant place au sable du désert. A partir de là, il n'y avait à perte de vue que du sable et des dunes. Peu après, le convoi fut pris dans une sorte de tempête de





criquets, ce qui ne fit que renforcer le sentiment d'isolement. Le team était réellement au milieu de nulle part, et c'était précisément l'aventure dont chacun avait rêvé.

Les formalités douanières furent vite réglées et après un plein à Ramadi, le convoi traversa l'Euphrate pour entrer dans l'ancestrale Mésopotamie où, à la nuit tombante, se profila le Tigre majestueux. Et après un voyage de quelques 10.000 km, Bagdad fut enfin atteinte.

■ Les 1001 nuits à Bagdad

Hélas, l'arrivée dans la ville fut plutôt décevante. La réalité n'avait pas grand-chose en commun avec les récits des 1001 nuits. Paul Frère déclara avoir découvert une ville vieille et sale, envahie de circulation et sans lieu digne d'intérêt, à l'exception de quelques monuments bien préservés et des trésors du Musée National. Il n'y avait que mendiants et « serviteurs » qui agaçaient les voyageurs fatigués à force de leur demander un « bakchich ».

Le Cheikh Hassan al Souhail, chef de la tribu Banu Tanim, invita les membres de l'expédition à sa résidence, située à 30 km à l'est de la ville. Ils y furent reçus comme des rois, et profitèrent d'un opulent banquet servi dans une tente dressée à côté du palais. Le menu se composait d'une foule de petits plats, suivi de la pièce de résistance : un énorme plat d'agneau et de riz. Sur le

chemin du retour, le groupe s'autorisa une petite promenade dans les ruines de la ziggurat de Dur-Kurigalzu, un complexe datant du 14^{ème} siècle avant JC. Construit entièrement en briques séchées au soleil et en nattes de roseau, il avait résisté aux éléments depuis des milliers d'années.

Un autre moment fort de la découverte de la capitale d'Irak furent les ruines de la vieille Babylone. La plupart de ses bâtiments avaient bien sûr disparu, et il ne restait que quelques murs des portes d'Ishtar qui, avec ses briques séchées, ses bas-reliefs de taureaux, dragons et

La route direction Kemanshah, Iran





Rencontre avec le Shah d'Iran

lions, étaient dans un état étonnamment remarquable. Bien sûr, on ne manqua pas de filmer les ruines de ce qui fut jadis la plus grande ville du monde.

Pendant que le reste de l'équipe se prépara à Bagdad pour la suite du voyage, Pierre Levie et son équipe de tournage partirent à 185 km au nord, à l'antique ville d'Abbaside, capitale de Samarra. Le bâtiment le plus remarquable du lieu était le minaret en forme de cône de la Grande Mosquée, la Malwiya, avec son escalier extérieur en colimaçon.

De retour à Bagdad, il restait à préparer les documents pour se rendre en Iran. Pour Suzette et le petit Jean-Pierre Levie, le voyage s'arrêtait là et ils furent accompagnés à l'aéroport. Ils repartirent en Belgique, emmenant avec eux les bobines de film déjà remplies.

■ Rencontre avec le Shah d'Iran

Le 17 novembre 1953, les huit membres de l'équipe restant quittèrent Bagdad en direction de la frontière iranienne, où les attendaient le guide local qui allait les accompagner durant tout leur séjour en Iran. Lui compris, il y avait quatre personnes dans l'Armstrong surchargée. Manifestement, le guide n'appréciait guère le style de conduite de Paul Frère sur les routes de galets, aussi décida-t-il rapidement de changer de véhicule. Le cameraman Philippe Colette en ayant pour sa part plus qu'assez de voyager en Minerva, fut ravi d'échanger sa place.

Après une halte au village de Kermânchâh, la route se poursuivit en direction de Téhéran, sous des pluies incessantes et sur des pistes désertiques aux profondes ornières. Tous les quelques kilomètres, il fallait s'arrêter pour retirer la boue des vitres et des phares. Et pour ne rien arranger, la dynamo de la 107 rendit l'âme, privant le véhicule de charge et d'essuie-glace. Le convoi avança tout de même péniblement, et arriva à Téhéran au milieu de la nuit.

Le charme oriental qui avait tant manqué à Bagdad était au contraire omniprésent dans la capitale iranienne. La ville est sise à 1.200 mètres d'altitude, et est entourée de sommets montagneux enneigés. En ce mois de novembre, il y faisait un froid glacial mais l'environnement était d'une beauté absolue.

A son arrivée, l'expédition fut accueillie par le Ministre des Affaires Etrangères, et une rencontre avec le Shah fut organisée pour le lendemain. A peine deux mois plus tôt, le Shah Mohammad Reza Pahlavi avait dû fuir quelques jours en Italie suite à des troubles politiques et à un conflit avec son Premier ministre, qui fut finalement résolu.

L'expédition belge fut reçue dans les jardins de son Palais privé et à son tour, il écouta avec beaucoup d'attention les récits passionnants. Le Shah était un homme bien élevé et très avenant, qui connaissait bien la situation politique en Belgique et en parla longuement avec l'équipe, cela dans un français impeccable. Nos voyageurs eurent ensuite droit à une visite guidée du Palais du Golestân, dont l'accès est normalement interdit au public. Paul Frère fit plus tard remarquer que ce lieu avait certainement dû servir d'inspiration pour les Contes des 1001 Nuits.

(A suivre)

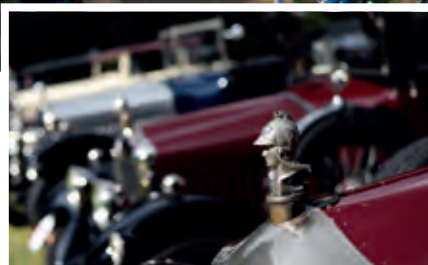
De très nombreux documents originaux – films et photos – de cette expédition peuvent être consultés sur le www.croisiereminerva.be.

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

16th Antwerp Concours d'Elegance

- Great cars, great scenery -

Sunday, September 13, 2020 (*)
Kasteel Belvédère
Broekstraat 13 - Wijnegem
Doors: 10 A.M.



2020 Special Prewar Exposition 'Pre-45 Sports, Style & Luxury'

+ 8 classes including 70yrs
Lancia Aurelia, Bubblicious,
1950s Grand Sport & Luxe, ...



Expression of thanks to all competitors, partners and concours crew.

Concours competitors and supercars on invitation only.

For more information and last updates: www.antwerpconcours.com Contact: info@ecuriebelge.com

*Event date subject to approval by the National Security Council.
Antwerp Concours org. reserves the right to cancel the event at any time.
The safety and well-being of our competitors and visitors is our first priority.

Mazda *Quand le Japon créa le me*



*Texte : Maxime Hérion
Images : Mazda*

Presque aussi vieux que l'automobile elle-même, le roadster a très vite gagné ses lettres de noblesse grâce aux sensations grisantes que sa conduite au grand air procure à son conducteur et à ses passagers. Réservé au départ à une élite fortunée, il tend à se démocratiser vers la fin des années 30 grâce notamment à MG qui produit de petits véhicules ludiques relativement abordables.

Il faut cependant attendre la fin de la seconde guerre mondiale pour que l'industrie automobile britannique investisse massivement ce marché qu'elle dominera littéralement pendant presque 40 ans. La recette est simple : place un moteur de grande série dans un châssis proche du sol, et on habille le tout d'une carrosserie aux lignes suggestives. Abordable et ô combien sympathique, le roadster anglais se vend comme des petits pains dans le monde entier. Malheureusement, les années 80 sonnent le glas de l'industrie automobile britannique exsangue. Le roadster perd un par un ses plus be-

aux représentants tels Austin-Healey, Sunbeam, Triumph, MG, etc. Et alors que le genre voué à disparaître, son salut vient... du Japon !

■ Journaliste nostalgique

Ancien journaliste automobile reconverti dans le design, Robert Hall est employé au centre de style américain de Mazda. bercé pendant son enfance par les roadsters britanniques qui faisaient fureur aux USA (qui étaient d'ailleurs le premier marché mondial pour ce genre de voitures), ce dernier ne se remet pas de leur disparition. Il imagine alors un roadster amusant, simple et bon marché qu'il désire néanmoins remettre au goût du jour. Ce qui est juste une idée sans réelle finalité se retrouve un jour sur le bureau de la direction de Mazda. Rétive au départ à l'idée de se lancer dans le développement d'un type de véhicule à priori disparu, celle-ci se laisse finalement séduire et l'élaboration de la future MX-5 (pour Mazda eXperiment project 5) commence au début des années 80

MX-5

le meilleur roadster britannique



au sein de deux entités distinctes : la technique est élaborée au Japon alors que le style est imaginé en Californie. Fait intéressant, les employés planchent sur ce projet en-dehors de leurs heures de travail car d'autres modèles de la marque sont jugés prioritaires.

Lors du développement de la MX-5, les ingénieurs hésitent longuement lors du choix d'une architecture : des projets suggèrent une traction, d'autres la propulsion, certains enfin avancent l'idée d'un moteur central, à l'instar de la Toyota MR2. Alors que les deux premières solutions auraient coûté moins cher à développer, car il était par exemple très facile d'adapter la mécanique complète d'une berline de la marque, la propulsion est tout de même retenue pour préserver le feeling d'un cabriolet léger à l'ancienne. Du coup, Mazda doit développer toute une ligne de propulsion rien que pour la MX-5 : c'est le prix à payer pour obtenir des sensations pures ! Lorsque la transmission aux roues arrières et

le cabriolet sont retenus (un coupé a également été évoqué), l'équipe en charge du projet suit la philosophie « Jinba Ittai » (littéralement « le cavalier et sa monture ») pour désigner les fondamentaux de ce qui allait devenir la MX-5. Plus de trente ans après, cette terminologie est toujours utilisée pour ce cabriolet, et pour tous les autres modèles Mazda.

■ Elan d'inspiration

La ligne simple et fluide de la MX-5 première génération – NA pour les intimes – reprend des traits stylistiques de modèles emblématiques des années 60, dont la Lotus Elan et ses phares rétractables. Sans être exubérante, la Miata, comme on l'appelle aux USA, est suggestive sans basculer dans l'exagération. Le charme agit instantanément, grâce notamment à des détails traités avec plus de délicatesse, eux-aussi directement inspirés par la petite anglaise de référence. On pense par exemple aux rétroviseurs « obus »



ou ses petites poignées de portes chromées au design irrésistible, tellement Sixties. En 1987, la voiture est montrée à 220 « happy few » américains qui valident le design de la voiture. Deux ans plus tard, la voiture est commercialisée en Amérique du Nord durant le printemps et son succès est incroyable. En Europe, les clients sont tellement impatients (les premiers exemplaires n'ont seulement été livrés qu'en 1990) que de nombreuses voitures sont importées du Nouveau Continent de façon non-officielle.

Si les véhicules vendus aux Etats-Unis sont bien équipés (direction assistée,

climatisation, vitres électriques), ceux vendus en Belgique sont bien plus dépouillés. En 1994, le moteur 1.6 qui développe jusque-là 115 ch voit sa puissance chuter à 90 ch alors qu'un 1.8 de 130 ch fait son apparition. Evoluant également très légèrement au niveau de sa présentation extérieure et intérieure, la MX-5 NA est commercialisée jusqu'en 1997. Cette année-là voit une nouvelle génération arriver, dont le nom de code est logiquement NB. Plus consensuelle sur le plan du style, la voiture reste fidèle à sa philosophie et ses moteurs passent respectivement à 110 et 140 ch. Plus confortable à l'usage en raison d'une transmission plus longue, la NB est moins performante que la NA. Mais qu'importe, le plaisir est toujours au rendez-vous ! En 2001, la MX5 est mise à jour : les phares sont modifiés, le pare-chocs reçoit des feux antibrouillards, et les feux arrières adoptent une teinte plus rouge. Dans l'habitacle, les sièges sont redessinés et disposent d'appui-têtes intégrés. La puissance du 1.6 reste inchangée alors que le 1.8 passe 145 ch.

En 2005 apparaît la troisième génération de la MX-5, la NC. Par rapport aux deux premières moutures du cabriolet, celle-ci s'est bien embourgeoisée, au point qu'elle est désormais proposée avec une capote en toile classique ou un toit rétractable plus pratique pour



une utilisation quotidienne. Sous son capot, on retrouve deux moteurs modernes, toujours atmosphériques : il s'agit d'un 1.8 de 125 ch et un 2.0 de 160 ch. Quatre ans plus tard, la NC reçoit un coup de frais avec un avant redessiné et des améliorations portées à l'habitacle. Fin 2012, la NC est une nouvelle fois modifiée et se reconnaît grâce à sa calandre qui arbore un « sourire » du plus bel effet.

Quand est lancée en 2005 la MX-5 ND de quatrième génération, le compteur affiche plus d'un million d'exemplaires depuis les débuts. Suite à un accord signé avec le Groupe FCA, le modèle sert de base au revival de la Fiat 124 Spider, dont on sait déjà qu'elle n'aura pas de suite. Extrêmement bien dessinée, la MX-5 est élue « World Car of the Year » l'année suivante. Toujours disponible avec une capote en toile ou en version RF à toit rétractable façon Targa, elle adopte les dernières mécaniques Skyactiv, avec un 1.5 de 131 ch (132 depuis 2018) et un 2.0 de 160 ch (184 depuis 2018). En 2019, pour les 30 ans de son modèle fétiche, Mazda a lancé une série spéciale 30th Anniversary. C'est cette version que nous avons pu essayer durant une semaine de beau temps !

■ Plaisir indémodable

Avec sa teinte Racing Orange, impossible de la rater ! Basée sur la version traditionnelle à capote en toile, la 30th Anniversary représente la quintessence de la MX-5. Motorisée par le « gros » moteur 2 litres, elle est équipée d'étriers de freins Brembo à l'avant et Nissin à l'arrière, et du Pack « Sport » avec différentiel à glissement limité. Bref, elle est taillée pour le plaisir. L'intérieur n'est pas en reste avec deux sièges baquets Recaro en Alcantara, matériaux que l'on retrouve notamment sur le tableau de bord, le tout parsemé de surpiques oranges du plus bel effet. Assis au ras du sol, il ne reste qu'à découvrir la voiture, d'un simple geste du bras, sans quitter le siège. Une des pièces maîtresses de la MX-5 est son levier de vitesse ultra-court, à la façon d'un joystick qui caractérise cette voiture depuis 1989.



Légère et réactive comme un kart, la petite japonaise est amusante dès les premiers mètres. Avec un centre de gravité très bas un des pneus offrant un excellent grip, elle semble indéboulonnable du bitume. Le moteur 2 litres offre une belle sonorité et attaque surtout le compte-tour avec un bel appétit. Et pour la balade, son couple de 205 Nm offre toute la souplesse nécessaire pour en conduite relax, le coude à la portière. Malgré les réelles sensations sportive qu'elle offre, c'est finalement surtout cet aspect de la MX-5 qu'on apprécie : nul besoin de rouler vite pour prendre du plaisir. Cerise sur le gâteau, elle ne fait pas payer le plaisir à la pompe, puisque nous avons réalisé une moyenne de 7,5l/100 km durant notre essai, sans nous priver de petites séances couteau entre les dents. La MX-5 30th Anniversary est un bel hommage à celle qui a sauvé un genre essentiel de la passion automobile. Petite ombre au tableau, les 3.000 exemplaires numérotés produits sont tous vendus depuis longtemps. Mais au fond, même sans les sièges Recaro, l'Alcantara ou la teinte orange, la MX-5 et un petit bijou. Quel plus beau moyen d'oublier les moments difficiles que nous venons de traverser ?



Exposition à
Autoworld, Bruxelles:
Mazda Centenary
16 octobre – 13 décembre
2020

Vécu...

■ TEDG : trophée Jan van der Steen

Le trophée Jan van der Steen a été attribué cette année à la MG TC de 1947 appartenant à Ron Nieuwenhuis. Cette MG est munie d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1250 cc.

La secrétaire du TEDG, Min Gijssels, nous raconte ci-après le pourquoi de ce trophée très en vue parmi les membres du club :

“Jan van der Steen était bien connu des membres du The English Drivers Guild. C'était un membre assidu du club et il était presque toujours présent lors des manifestations. Il avait le plus grand respect pour le club et ses membres. Jan était photographe professionnel et dans cette optique il faisait des superbes clichés des membres et de leurs voitures et cela gratuitement.

Il avait une connaissance énorme des vieilles voitures, il connaissait presque tous les modèles et pas uniquement les Anglaises. Aux intéressés il contait

avec plaisir toutes les particularités du modèle en question ainsi que les chiffres de production de ces voitures. Mais Jan était parfois poursuivi par la malchance et sa santé n'était pas vraiment top. On lui a constaté une maladie très agressive et en très peu de temps Jan a perdu cette lutte inégale.

Pendant les funérailles tous les membres étaient présent et son cercueil a été porté par les membres du TEDG.

C'est en classant sa collection de notes et d'automobilia qu'est venue l'idée de garder Jan 'vivant' dans le TEDG. La famille de Jan a marqué son accord pour que la collection de livres que Jan avait rassemblée soit vendue aux enchères parmi les membres du club. Une partie du résultat de la vente est revenue au club et c'est alors qu'a été créé le Jan Van der Steen trophy. Pour cela on a acheté une belle coupe en argent.

Chaque année, depuis 2011 une voiture



est choisie, qui a au moins une fois dans l'année a participé à un événement du club et dans laquelle Jan aurait aimé rouler.

Jan a toujours eu un faible pour le non-conformisme et soyons honnête, les Anglais en ont produits quelques-unes!

Ainsi Jan reste en pensée avec nous et nous nous souvenons de la personne très agréable avec un cœur énorme pour The English Drivers Guild.”

■ Archive familiale

Geert De Coninck nous a envoyés les photos ci-contre.

Sur l'une d'elles, probablement prise lors d'une sortie en famille en 1936, on voit une Ford Model A. On identifie sur l'image son grand-père Joannes, son père Jean et sa tante Christiane De Coninck.



L'autre cliché est une photo de communion. A gauche, sa tante Christiane De Coninck, et son père Jean De Coninck juste à côté. D'après M. De Coninck, la photo date de 1934-1935, d'après nous d'un peu plus tard. Mais la vraie question est : quelle est donc cette voiture ?

Vécu...

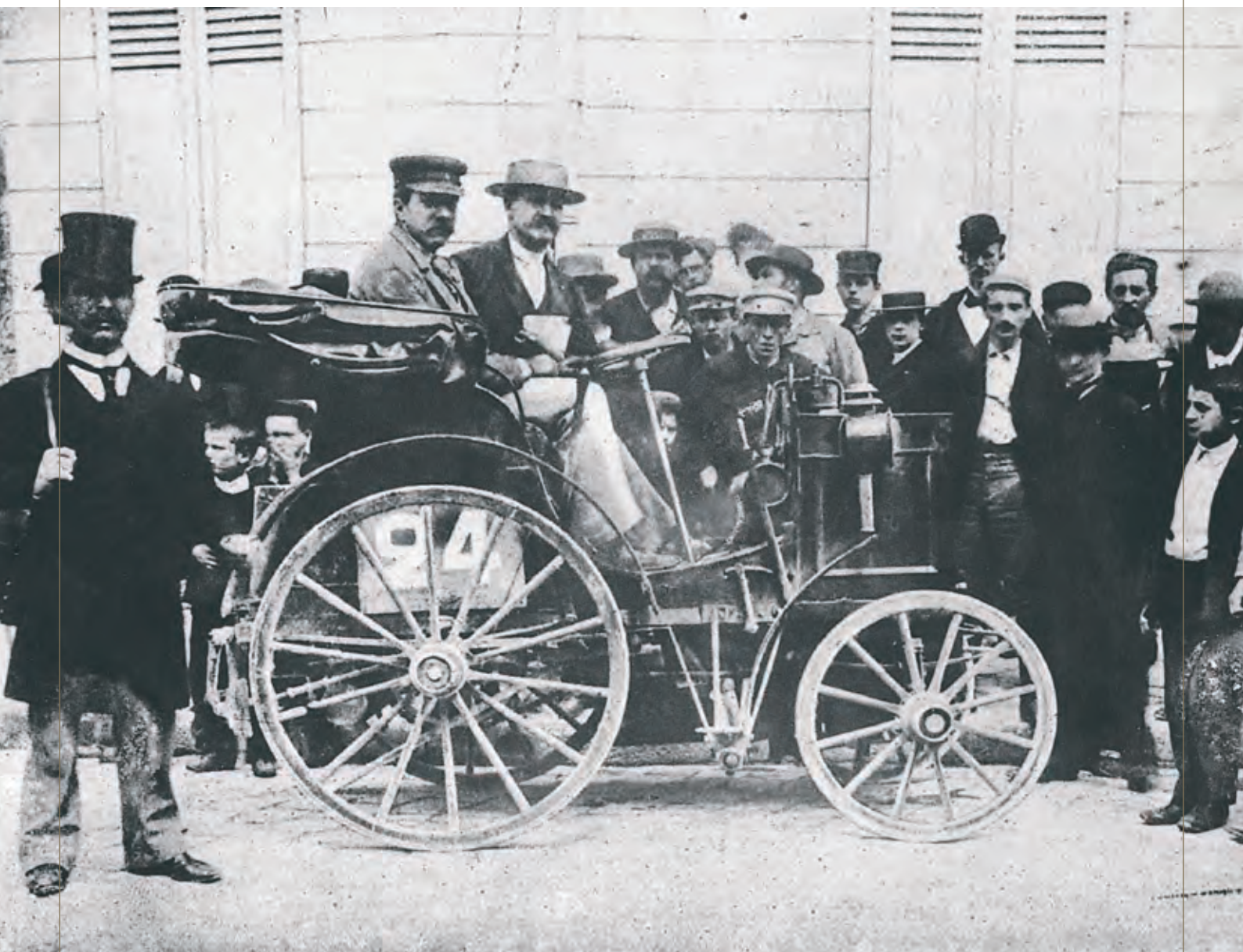
■ Le premier volant

C'est en 1894 qu'une voiture a pour la première fois été équipée d'un volant, ou du moins qu'on en a une trace concrète. A la toute première course automobile du monde, la course Paris-Rouen, organisée par "Le Petit Journal", une Panhard & Levassor équipée d'un volant se présenta au départ. La voiture, qui disposait d'un moteur Daimler, avait été inscrite par l'ingénieur Alfred Vacheron. Jusque-là, les automobiles étaient dirigées au moyen de toutes sortes de leviers, allant de la barre unique à la latte, montées

centralement sur un essieu directeur, parfois munies de deux poignées verticales aux extrémités, ou toute autre variation imaginable. Le premier volant, composé d'une couronne de bois reliée par des "rayons" à une colonne de direction, était bien plus précis. Il rendait la conduite plus intuitive, et autorisait ainsi automatiquement des vitesses plus élevées. Autre avantage, il était facile à tourner, de sorte que le rapport entre le volant et l'essieu directeur ne devait plus être direct, puisqu'un boîtier de direction pouvait

faire le lien entre eux. Grâce à cela, le conducteur pouvait changer de direction en quelques tours de volant, ce qui n'était bien sûr pas possible avec une tige. De plus, l'ingénieur Vacheron avait installé son volant sur une colonne de direction inclinée vers le conducteur, pratique qui n'allait devenir courante qu'après le début du 20^{ème} siècle.

La Panhard & Levassor de l'ingénieur Vacheron au départ du Paris-Rouen de 1894 : le premier volant de l'histoire (photo Daimler-Benz)



Vécu...

■ Ou en est la Locomotion électrique ?

Article paru dans *L'Illustration* du 9 novembre 1901

C'est le 16 octobre dernier que M. Louis Kriéger, accompagné de notre confrère, M. Georges Prade, est allé d'une seule traite de Paris à Châtellerault (307 kilomètres) avec une automobile électrique. Le voyage s'est accompli sans incident en quinze heures un quart, soit à la vitesse moyenne de 20 kilomètres à l'heure.

Depuis le moment, de date récente, où la voiture électrique est sortie du domaine des essais pour entrer dans celui de la pratique, l'effort de tous les constructeurs s'est porté vers l'augmentation du rayon d'action, c'est-à-dire du parcours qui peut être effectué sans avoir à renouveler l'énergie emmagasinée dans les accumulateurs.

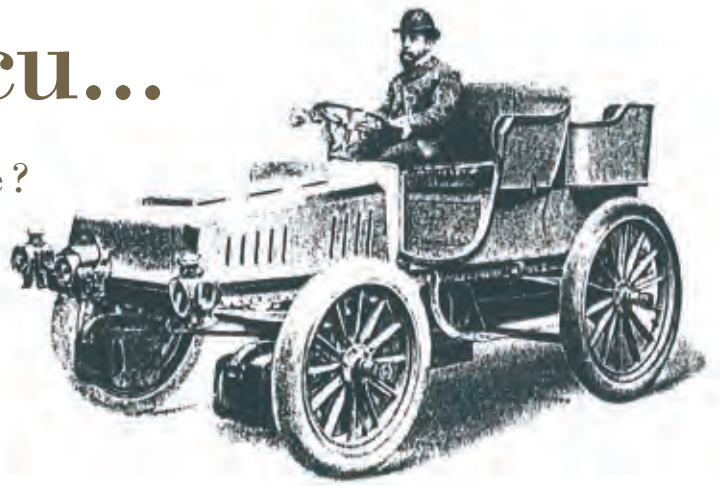
Déjà, en 1885, M. Trouvé avait fait fonctionner, sur une faible distance, un tricycle muni d'accumulateur. En 1894 les « électriques » de MM. Jeantaud et Kriéger fournissaient un parcours de 30 kilomètres. Il fut rapidement augmenté. En 1898, lors du concours des fiacres électriques, on exigeait des concurrents 60 kilomètres sans recharge de la batterie. Enfin, l'année dernière, M. Garcin établissait le record de l'automobile électrique sur la distance de 267 kilomètres qui sépare Paris d'Alésia.

C'est ce record qui vient d'être largement battu par M. Louis Kriéger avec les 307 kilomètres de Paris à Châtellerault.

La voiture qui a accompli cette performance est une automobile électrique de 15 chevaux, du système de ce constructeur, munie d'accumulateurs Fulmen. Son aspect général extérieur ne la différencie pas beaucoup des automobiles ordinaires de route, mais la suppression de tout mécanisme compliqué, la facilité de démarrage, la douceur du roulement, surtout l'absence de toute odeur, de tout bruit et de toutes trépidations, font bien vite reconnaître qu'on a affaire à une automobile électrique.

C'est par la simplification des parties mécaniques, par l'emploi de moteurs soigneusement calculés et d'accumulateurs capables de fournir le maximum d'énergie qu'on peut pratiquement obtenir, que M. Kriéger est arrivé à augmenter dans de grandes proportions le rendement électro-mécanique de sa voiture.

Comme on peut s'en rendre compte par la vue d'ensemble ci-dessous et par le schéma, c'est une voiture de route à quatre places de la forme dite tonneau. Les accumulateurs sont disposés dans deux caisses, l'une à l'avant, l'autre sous le siège principal. Les moteurs, suspendus devant le premier essieu, actionnent l'avant-train, de sorte que la voiture est comme remorquée par les quinze chevaux électriques contenus dans ses moteurs en ne peut avoir aucun mouvement de galop ou de lacet. Le poids de la voiture, en ordre de marche, est de 2.200 kilos. Les batteries d'accumulateurs pèsent 1.200 kilos et sont chargées à la pression de 120



Volts. Ajoutons, pour les initiés, que leur consommation, par tonne et par kilomètre, est de 60 à 65 Watt-heures aux vitesses de 25 à 30 kilomètres. Dans la course de Paris à Châtellerault, la dépense d'électricité, en comptant le kilowatt-heure à 0 fr. 60, est ressorti au chiffre de 0 fr. 16 par kilomètre, y compris l'entretien des batteries. La manœuvre est des plus aisées, et le combinateur permet de donner non seulement les diverses vitesses et la marche arrière, mais encore la récupération dans les descentes : alors les moteurs travaillent comme dynamos à recharger les batteries.

Ce n'est pas toutefois, avec une voiture de ce type, qui a été équipée spécialement pour le record qu'elle a battu, et qui a dû fournir constamment son rendement maximum, qu'on peut se faire une idée exacte de la situation actuelle des automobiles électriques au point de vue pratique.

Aussi, en admettant que le beau record de M. Kriéger démontre qu'il est désormais possible de s'aventurer « en électrique » sur la plupart des routes françaises avec la certitude d'atteindre toujours à temps une localité où l'on puisse recharger ses batteries, nous croyons qu'il est plus immédiatement intéressant d'établir le prix de revient annuel d'une voiture de ville, à laquelle on demande un parcours journalier moyen de 60 kilomètres.

Cet article a été écrit il y a 119 ans...

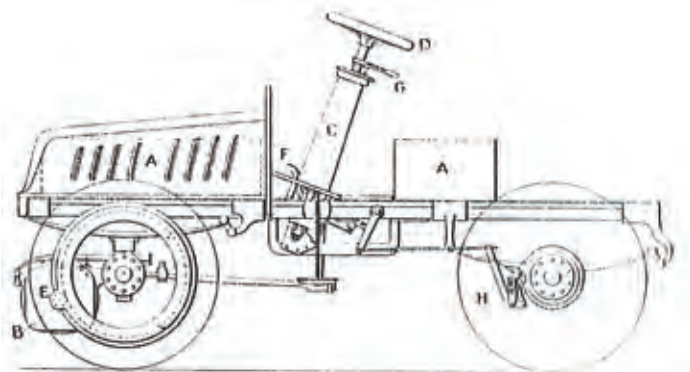
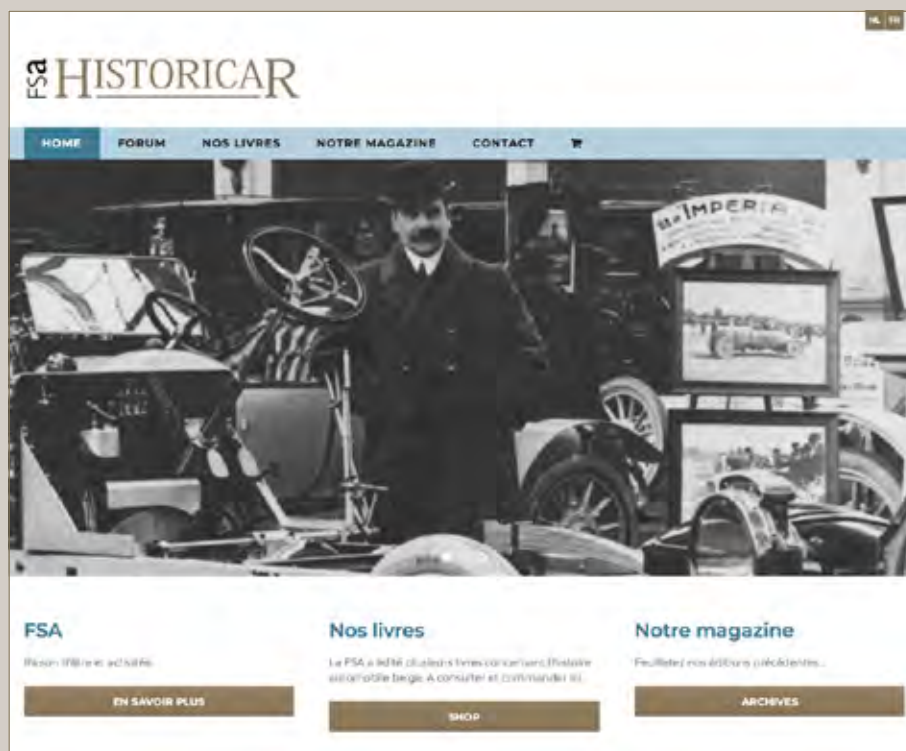


Schéma de la voiture électrique de M. L. Kriéger

A. Batteries d'accumulateurs ; B. un des deux moteurs ; C. combinateur ; D. volant de direction ; G. manette du combinateur ; E. engrenages de transmission du mouvement du moteur à l'essieu avant ; F. pédale de frein ; H. leviers de serrage des freins.

Site web Historicar

www.historicar.be



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

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

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



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

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



L'Automobile : mais comment son histoire a-t-elle commencé

Texte : Philippe Casse

Il existe de nombreuses raisons pour accorder à Philippe Casse, riche d'une longue carrière dans le monde de l'automobile, le titre d'historien auto. Il est actif dans ce petit monde aujourd'hui encore, mais désormais à titre de hobby. L'histoire de l'automobile, c'est sa passion, avec une prédilection pour l'époque de son émergence. Il a déjà donné d'innombrables conférences sur le sujet, et a maintenant accepté de publier ses écrits en la matière. En voici en premier épisode.

Aujourd'hui, il y a environ 1,35 milliard d'automobiles qui roulent dans le monde et nous savons bien qu'elles procurent d'immenses et parfois irremplaçables services à tous ceux et toutes celles qui s'en servent.

Au cours de l'hiver 2017-2018, quelque part dans le monde, un concessionnaire a livré la 3 milliardième voiture de l'histoire. Et il n'en a pas été conscient pas plus que son client. Il est vrai qu'à chaque seconde, jour et nuit, deux personnes achètent une voiture neuve. Aucune marque n'a donc été à même de revendiquer que cette voiture là portait son logo. Voilà sans doute pourquoi, cette borne importante de l'histoire de l'objet qui fait votre vie de tous les jours et notre passion à l'ASA est passé sans qu'aucun média n'en fasse la mention !

Nous en sommes maintenant à plus de 3,2 milliards de voitures ! Un tel nombre en dit suffisamment sur cette invention et son influence dans l'histoire du monde ! Et cet exploit est signé par quelques 9.000 marques dont 158 belges qui l'on réalisé en 131 ans : une fraction infime de l'histoire de l'Homme ! Et

cette période d'un peu plus d'un siècle a change le monde tellement profondément sans doute autant que celle de la roue qui en a donné la première impulsion il y a environ 7.000 ans.

L'invention de l'Automobile a été rendue possible à mes yeux par trois éléments de base :

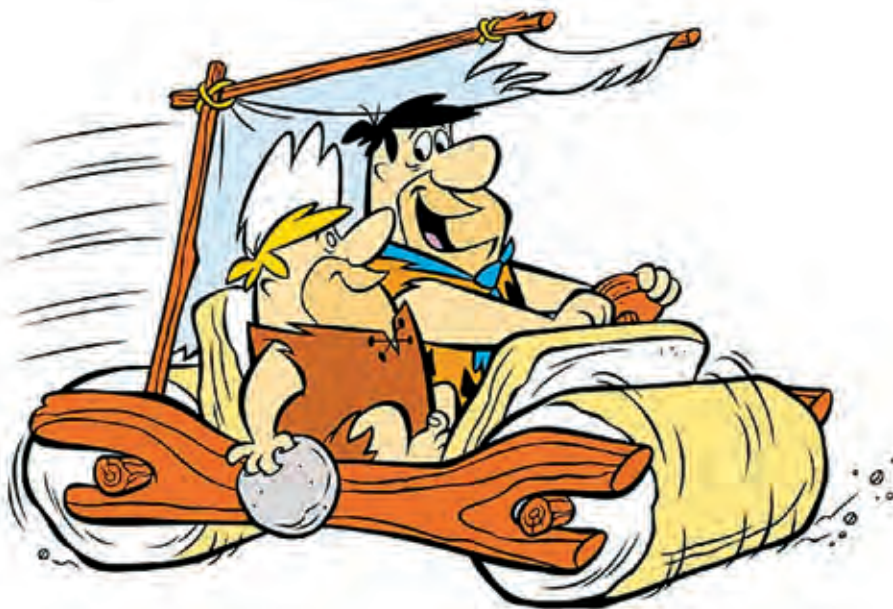
- l'envie de l'Homme d'oser aller toujours plus loin par une saine curiosité ;
- sa volonté d'utiliser une force motrice de façon à économiser la sienne ou celle d'un ou plusieurs animaux ; et enfin
- le génie de tant d'hommes et de femmes pour trouver des solutions techniques.

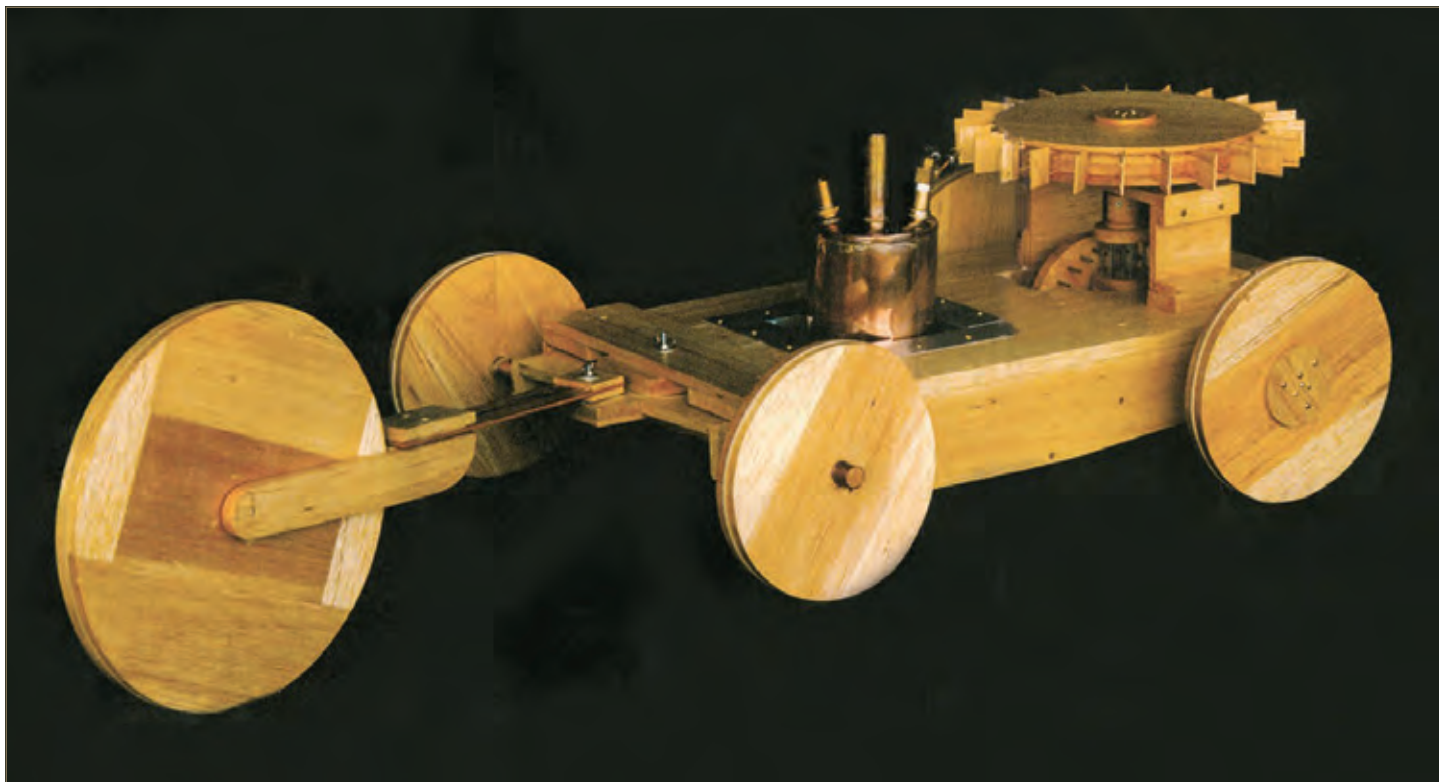
L'immense majorité des automobilistes utilisent leur voiture sans donner beaucoup d'attention à son histoire et encore moins comment elle débuta ? Et c'est une histoire extrêmement riche.

Comme moi, vous avez vu à la télévision que les Flintstones ont essayé de nous convaincre de ce que l'automobile existait déjà dans la préhistoire. Plus sérieusement, ne faudrait-il pas considérer que le philosophe Aristote est le véritable père de l'idée d'un véhicule autopropulsé parce qu'il rêvait d'un chariot qui aurait pu se mouvoir sans avoir besoin d'un animal ou d'une personne pour le mettre en mouvement. Et quand étions-nous alors ? 400 ans avant notre ère !

C'est pourquoi l'histoire de l'Automobile commença en fait bien plus tôt que le plupart des gens le pensent.

Malheureusement, il y a presque 2 millénaires et demi, aucune source d'énergie n'existait pour donner corps au rêve d'Aristote. C'est pour cela que l'histoire de la naissance de l'Automobile consiste





en fait essentiellement dans la quête d'une source d'énergie qui puisse être chargée à son bord.

Une première trace pratique de cette quête apparaît vers 1478 dans le Codex Atlanticus du véritable génie que fut Léonard de Vinci (1452-1519)

Alors que Léonard de Vinci s'intéresse bien avant ses 30 ans, entre autres, au génie mécanique et aux premières horloges. Et il invente un chariot entraîné par deux roues indépendantes reliées par un différentiel rudimentaire et par un ensemble mécanique d'engrenages, de crémaillère, de roues dentée et de pignons. Son moteur est un système complexe de rouages et d'échappement inspiré de l'horlogerie. On y trouve deux ressorts spirales symétriques qu'il faut bien entendu remonter pour animer l'engin dont la troisième roue assure la direction.

En fait, Léonard de Vinci recherchait en fait le Saint Graal de tout physicien : le mouvement perpétuel. Une machine à mouvement perpétuel s'auto-alimenterait d'énergie à partir de rien, ou de peu. Mais Vinci finit par conclure de ses expérimentations, vers 1490, à l'impossibilité dynamique de ce principe.

Tout porte à croire que Vinci ne construisit jamais un prototype de son chariot et ce n'est qu'en 2004 qu'une équipe

de scientifiques du Musée Galilée de Florence réalisa une maquette de ce schéma de véhicule supposé incomplet. Le prototype fonctionne grâce à l'ajout (non représenté sur le schéma d'origine) d'un double ressort moteur placé sous les deux gros engrenages et capable d'entraîner les roues indépendamment l'une de l'autre. Un remontage de ces ressorts lui donne une autonomie d'environ ... 40 mètres.

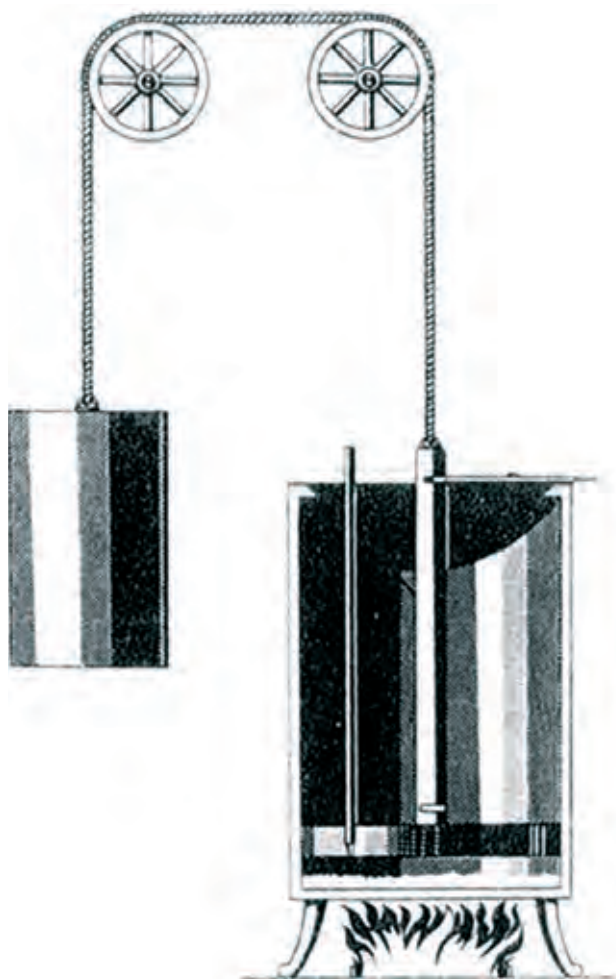
La toute première personne qui réussit à faire se déplacer un véhicule grâce à une source d'énergie autonome installée à son bord fut le Père Ferdinand Verbiest. C'était un Jésuite belge né à Pittem et qui était un des précepteurs du futur empereur de Chine, Kang Hi.

Reconstruction de éolipyle de Verbiest

L'Hollandais Christian Huygens était le premier à capter la force d'expansion de la vapeur dans un cylindre



En



Représentaion schématique du moteur à vapeur de Papin (à gauche) et la machine de Newcomen (à droite)



Denis Papin

1678, il construisit pour son élève un jouet à 5 roues qui était propulsé par une chaudière dont le jet de vapeur soufflait sur une roue à aubes qui entraînait une des roues.

Bien entendu, la puissance de ce moteur était extrêmement faible et parvenait tout juste à propulser ce jouet. Néanmoins, la plupart des historiens considèrent cet « éolipyle » de Ferdinand Verbiest comme le tout premier véhicule autopropulsé quand bien même il ne pouvait transporter personne.

Les avantages de la vapeur avaient déjà intéressé bien des scientifiques mais le monde dut attendre les découvertes du Hollandais Christian Huygens en 1673 et celle de la « marmite » du Français Denis Papin en 1690 pour que l'on puisse enfin envisager de parler d'un moteur.

Tous deux avaient réussi à capter la force d'expansion de la vapeur grâce à un piston dans un cylindre. Ce fut un premier pas décisif mais ils n'utilisaient que la force de dépression générée par le refroidissement et la condensation

de la vapeur et pas la force vive de la vapeur à haute pression.

Huygens et Papin publièrent leurs recherches fondamentales en Français et en Latin. Mais la question reste sans réponse de savoir si leurs écrits ont été lus par Thomas Newcomen, un modeste forgeron et quincaillier de Dartmouth dans le Comté du Devon en Angleterre, et l'ont inspiré pour son invention. On doit bien considérer la machine de Newcomen comme la naissance de la machine à vapeur, aussi nommée à l'époque « pompe à feu ». Mais un seul cycle de son fonctionnement prenait environ une minute ce qui la rendait totalement inadaptée pour être installée dans un véhicule.

Mais c'est cette invention qui permit à la révolution industrielle de démarrer !

L'étape suivante se trouve dans l'idée géniale que James Watt a eue en réparant un modèle réduit de la machine de Newcomen à l'université de Glasgow. Son idée était de faire se condenser la vapeur en dehors du cylindre dans le but de ne pas perdre trop en efficacité.

Sa commercialisation débuta en 1769 et, lentement mais sûrement, il fit grandir les dimensions de sa machine jusqu'à ce qu'elle développe la puissance de 200 CV.

Avec un alésage pouvant aller jusqu'à 5 mètres, les dimensions et la masse des premières pompes à feu les rendaient totalement impossible à installer à bord d'un véhicule routier. Aussi, aucune personne raisonnable ne pensa à le faire à l'époque.

Mais le Français Nicolas Cugnot n'était pas une personne raisonnable ! Ce modeste officier d'artillerie à la retraite avait une idée fixe : la locomotion à vapeur !

En 1763, il eut la chance de tomber sur les études théoriques de l'Allemand Jakob Leupold qui avait publié dans le « Theatrum Machinarium » le principe de l'usage direct de la force de la vapeur.

Ce premier pas de géant est donc venu avec l'idée d'utiliser la force de la vapeur pour pousser le piston dans le cylindre et de ne plus se contenter pour le mettre en mouvement de la pression atmosphérique et de la dépression causée par la condensation de la vapeur.

Cugnot, ancien artilleur, décida de produire à ses frais un modèle à l'échelle un demi d'un chariot destiné à transporter un canon et le proposa à l'inspecteur général de l'artillerie française. Il donna le nom de « fardier » à son véhicule bien destiné à transporter le « fardeau » d'un lourd canon.

Ce fardier est vraiment sensationnel car il intègre d'un seul coup les 4 principes de ce qui constituera un siècle et demi plus tard la base de tout véhicule motorisé :

- le fonctionnalisme ;
- la compacité ;
- la réduction des masses et ;
- un équilibre relatif du design.

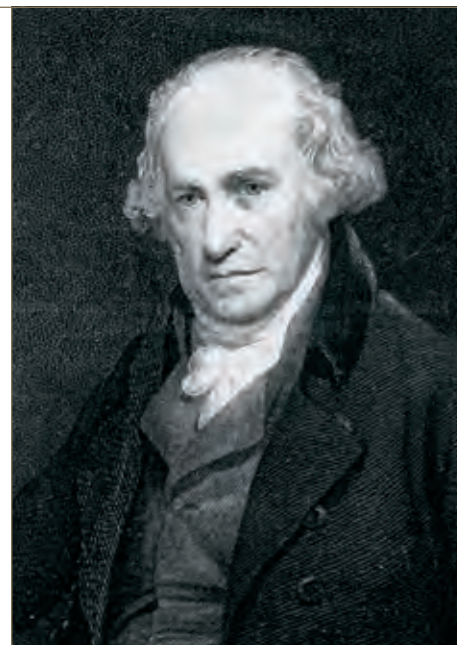
Le principe de la bielle et de la manivelle ou du vilebrequin avait été déjà inventé au 13^{ème} siècle pour transformer un mouvement alternatif en un mouvement rotatif mais Cugnot utilisa la roue à rochets pour que les bielles entraînent directement la roue motrice unique.

Cela lui donna 4 avantages :

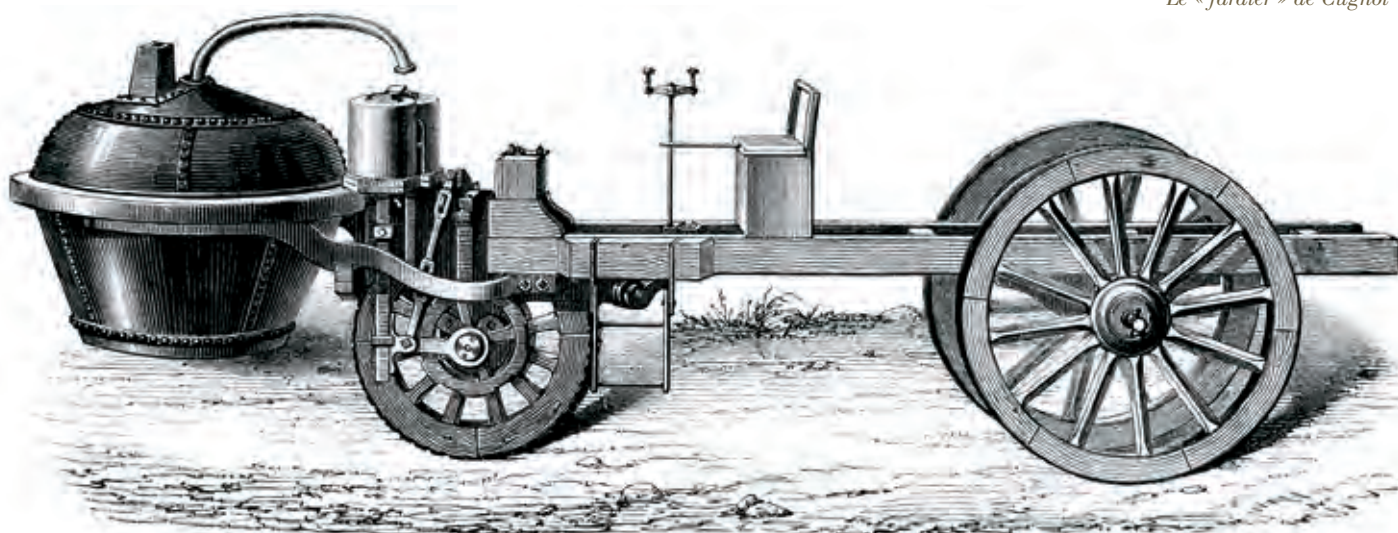
- C'était compact et léger ;
- En combinant 2 cylindres, on obtenait un mouvement continu ;
- Et cela lui donnait aussi une multiplication de 4 en 1 entre les mouvements des pistons et celui de la roue motrice.

Mais le concept général de ce véhicule le vouait quand même à l'échec : d'une part, l'étanchéité imparfaite entre les pistons et leur cylindre leur faisait perdre beaucoup d'efficacité et, d'autre part, l'énorme masse de la chaudière et du moteur en porte-à-faux devant la seule roue avant motrice et directrice rendait le véhicule très instable.

Cugnot travailla intensément sur son fardier mais il ne réalisa pas que c'était précisément son échelle réduite qui en cachaient les principaux défauts.



James Watt



Le « fardier » de Cugnot



Matthew Boulton
© Birmingham Museum

Richard Trevitick



Le premier essai officiel eut lieu en avril 1770 devant rien moins que le Premier Ministre Choiseul et le fardier montra qu'il pouvait rouler à environ 3 à 4 km/h avec 180 pulsations par minute. Et il transporta jusqu'à 4 soldats. Mais Choiseul vit lui-même les faiblesses de cette construction très rustique.

Ce modèle réduit fut détruit lors d'autres essais et les turbulences de la Révolution Française eurent comme conséquence que le modèle à dimensions réelles ne put jamais être mis à l'essai. Il est néanmoins certain qu'il aurait échoué et cela le préserva sans doute de la destruction.

Retournons en Ecosse où, après avoir réparé le modèle de la machine de Newcomen, le réel esprit scientifique de James Watt voulut entrer en relation avec Matthew Boulton, un industriel bien connu de Birmingham qui cumulait la triple excellente réputation d'être intelligent, honnête et riche. Mais James Watt ne réussit à faire démarrer cette collaboration que 5 ans plus tard.

A cette époque, il manque encore les deux principes essentiels du moteur universel : la continuité du mouvement et la régularité de la vitesse du piston. James Watt mit 5 ans pour trouver la solution utile pour lancer le principe du double effet. Pour cela, il utilisa l'invention brillante de son collaborateur Humphrey Potter : la valve coulissante, généralement appelée « tiroir » par la suite.

Ainsi, la machine à vapeur moderne était née et James Watt la fit breveter en 1785 mais il refusa toujours de construire un véhicule qui serait propulsé grâce à elle.

James Watt était un puritain ! Il croyait que le risque était trop grand de dépasser une pression de vapeur de 1,5 atmosphères. Et il s'assura que toute tentative de construire un véhicule à vapeur soit empêchée et il alla jusqu'à demander au Parlement Britannique d'interdire la production de tout moteur à vapeur qui dépasserait cette pression de 1,5 atmosphères.

Mais un jeune gars de 20 ans, un self-made-man des Cornouailles, Richard Trevitick, alla rencontrer James Watt pour le convaincre d'augmenter cette pression. Il ne reste aucune trace de cette rencontre mais la haine tenace de Watt à l'encontre de Trevitick a été si forte qu'elle ne peut pas avoir été générée sans que cette rencontre ait vraiment eu lieu.

Quand Trevitick construisit sa première machine en 1795 et qu'il la vendit à une des mines de Cornouailles, Boulton déposa plainte contre lui. Mais Trevitick réagit en présentant sa machine comme la libération des fabricants des Cornouailles face aux despotes de Birmingham !

Deux ans plus tard, Trevitick commença le développement d'un véhicule routier. Et on peut vraiment considérer son modèle à 2 cylindres comme le protozoaire de la locomotion mécanique.

(A suivre)

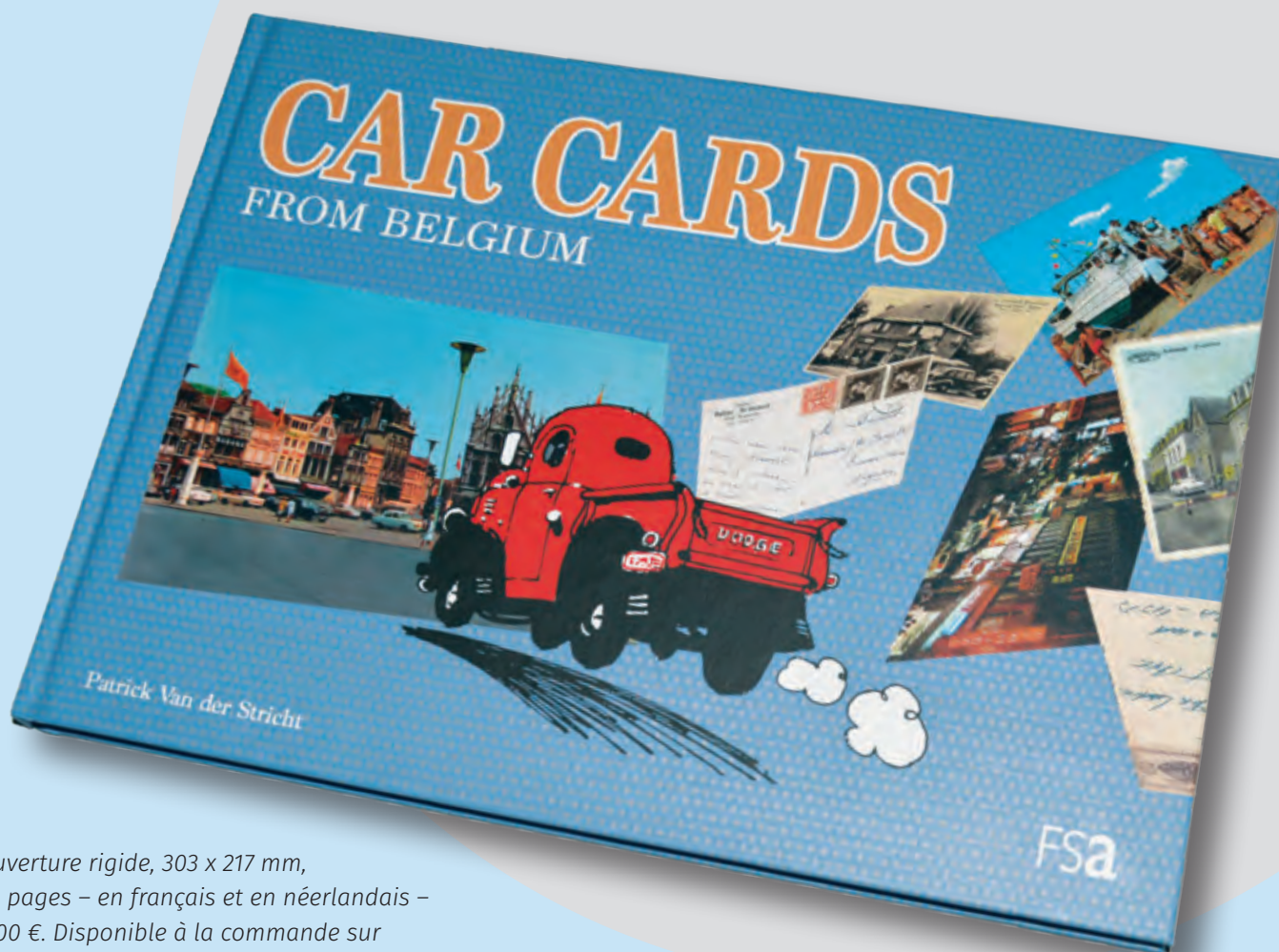
NOUVEAU

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

A close-up, low-angle shot of a classic car's front end. The focus is on the large, oval-shaped headlight with a grid-like lens. Below it, the chrome grille with horizontal slats is visible. The background is blurred, showing what appears to be an indoor setting with warm lighting.

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

