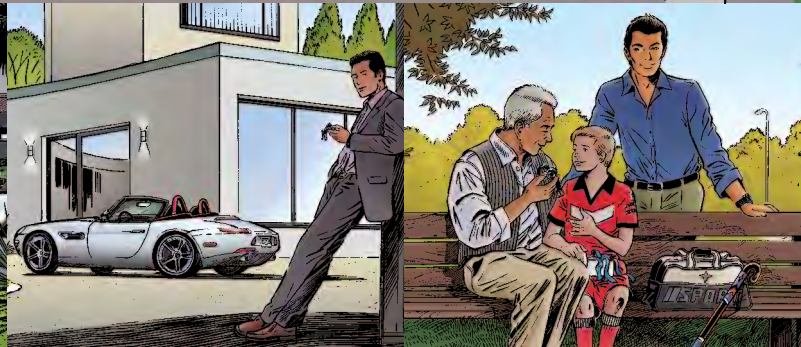
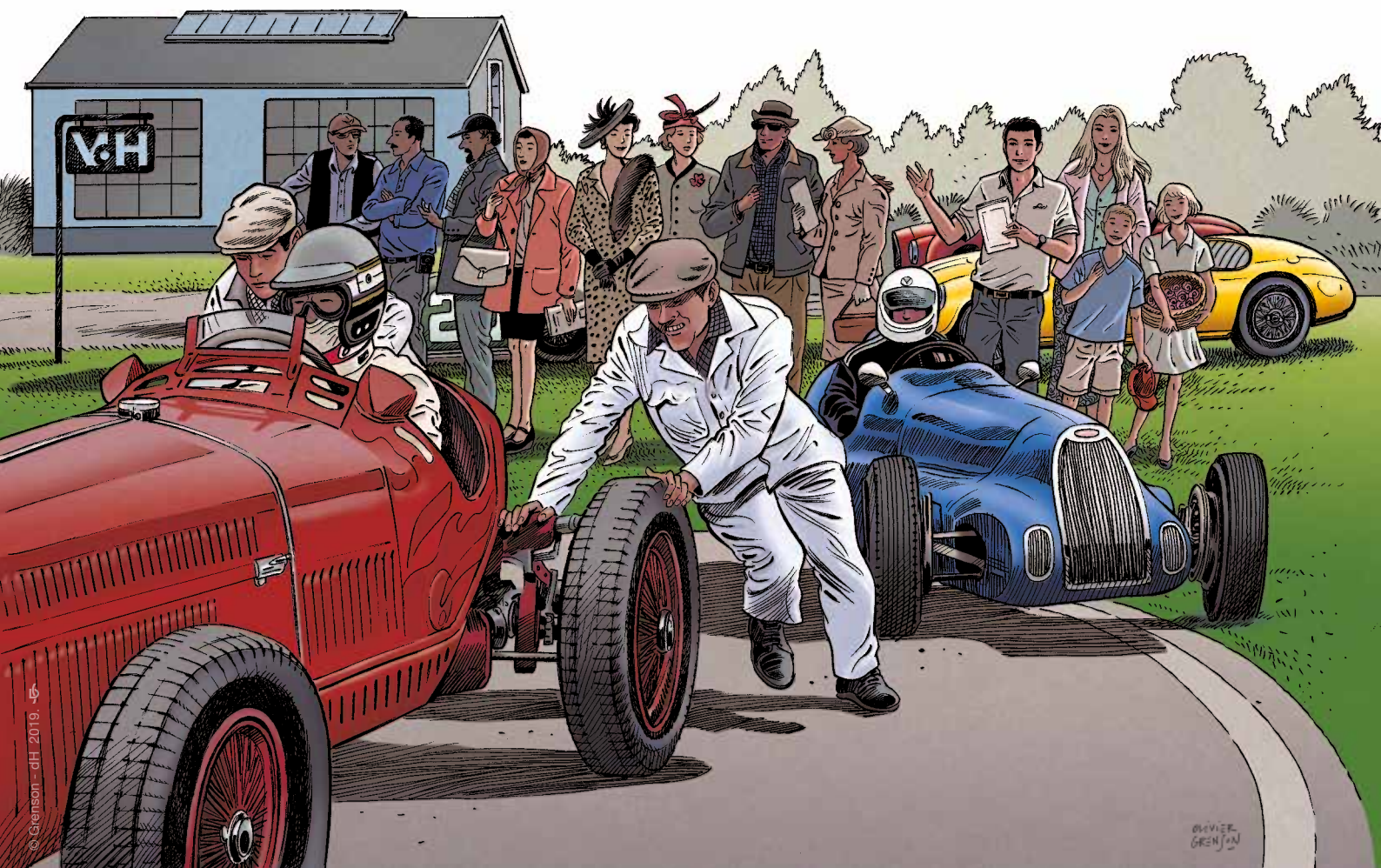


Fsa HISTORICAR

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:

Laurent Zilli – Bjorn Aerts – Paul E. Frère –
Nick Jonckheere – 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 Entusiasts' Club Belux
DwergAutoClub België

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

Maison d'édition:

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

In memoriam Roland D'leteren

Dans les jours ayant suivi son décès, les médias ont déjà largement abordé tout ce que Roland D'leteren a apporté à l'économie belge, y compris au plan industriel. C'est en grande partie grâce à lui que Audi s'est installé en Belgique et à donné un nouvel avenir à l'usine VW de Forest.

Mais on a moins parlé de ce qu'il représentait pour le monde de la voiture ancienne. Passionné, mécène, défenseur, il était tout cela. Il fut par exemple l'un des fondateurs et inspireurs de la FSA (Fonds Belge pour le Patrimoine Historique Auto-Moto/Fondation Roi Baudoin), dont Historicar est la partie la plus visible.

Admiré et respecté partout, il était pourtant toujours discret, préférant apporter sa contribution de façon anonyme si cela était possible. Il était actif aussi dans des manifestations telles que des rallyes, auxquels il participait avec des véhicules toujours d'un grand intérêt historique.

L'entreprise familiale dont il a fait la plus grosse entreprise automobile du pays a démarré il y a 215 ans par la construction de carrosses. Et malgré son éblouissante carrière, on a toujours eu l'impression qu'il continuait à se voir lui-même comme un carrossier avant tout. Dans sa jeunesse, il avait construit les Neretti I et II (un presque palindrome de D'leteren). Plus tard, il sauva la très renommée société de restauration française Auto Classique Touraine qui, sous son impulsion, ne se contenta plus de restaurer des voitures de A à Z, mais se lança aussi dans la récréation. Cela lui permit de vivre pleinement son amour pour les flamboyantes carrosseries des années 30 et pour l'élégance des années 50. Il appelait volontiers cette activité de la Haute Couture. Il fit ensuite de même pour la Carrozzeria Zagato de Milan. C'est lui qui assura en coulisse la continuité de l'activité, jusqu'à ce que des descendants de la famille Zagato reprennent le flambeau. C'est ainsi que l'Audi Zuma porte sa patte, de même que la Lancia Hyena, qui a aujourd'hui acquis le statut de voiture culte. Enfin, c'est lui qui ressuscita la moribonde Carrozzeria Touring et, avec le designer Louis de Fabribeckers, remit l'entreprise sur la carte du coachbuilding, avec quelques œuvres remarquables comme la nouvelle Disco Volante, ou plus récemment l'Aero3.

C'est pour cela sans doute qu'il se qualifiait volontiers de «bagnolard» ...

Et toutes ses contributions étaient faites avec un naturel désarmant, comme si son rôle n'avait que peu d'importance.

Sur un plan plus personnel, j'ai eu l'honneur et le plaisir de travailler avec lui au sein de FSA et à Autoworld, musée dont il participa à la création il y a plus de 30 ans.

Son implication et sa réputation internationale dans le domaine de l'automobile classique, son art de motiver une équipe, ont été pour Autoworld des atouts inestimables.

La disparition de Roland D'leteren de la scène de l'automobile classique est une perte qui restera longtemps dans les mémoires.

Le Comité de gestion de FSA présente à Madame D'leteren, son fils Nicolas, et leur famille, ses condoléances et l'assurance que nous partageons leur peine.

Au nom du Comité de gestion FSA,

Leo Van Hoorick

7^{ème} Commémoration

CIRCUIT DES ARDENNES

~~3-5 JUILLET 2020~~

2-4 JUILLET 2021

BASTOGNE • MARCHE • LIBRAMONT • NEUFCHÂTEAU • HABAY



BNP PARIBAS
FORTIS



l'avenir en Luxembourg



www.circuit-ardennes.be • circuit.ardennes@gmail.com

Sommaire

3

6 – 15

16 – 21

23 – 27

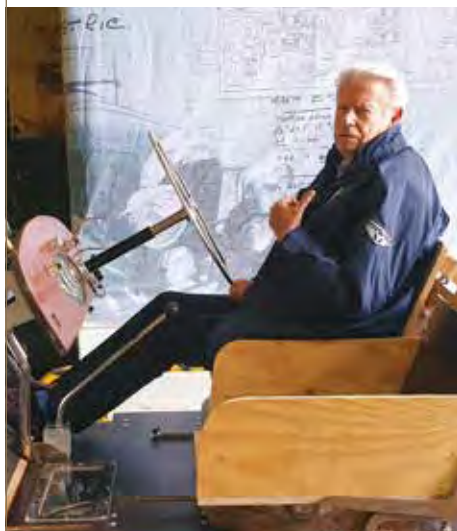
28 – 31

32 – 36

37 – 38

Annonces

Agenda



Edito

Personnages marquantes – Raghenno-Peugeot
Joseph Pieters et l'assemblage Peugeot à Malines

Croisière Minerva

Des chiffres et des lettres. Plaques anciennes

Les voitures de la famille de Hemptinne

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

Francorchamps, formule Ickx

- 2 VdH Assurances
- 4 Circuit des Ardennes
- 11 Champagne Gremillet
- 15 Maniva, eau minérale
- 22 125 Years Škoda
- 25 Mercedes
- 39 FSA Livres
- 40 CBC Private Banking

- Techno Classica Essen, 7-11/04/2021
- Rétromoteur Ciney, 22/5-24/05/2021
- Rétromobile Paris, 2-6/06/2021
- Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 25-27/06/2021
- Spa Classic, juin 2021

Autoworld

- Jusqu'au 24/01/2021 : Mazda 100 Years et Skoda 125 Years
- Février : Love Bugs
- Mars – Avril : Jaguar E-type, a legend turns 60

Pour plus de détails : www.autoworld.be

Couverture

Roland D'Ieteren (1942-2020) nous a quitté. Il utilisait le mot « *bagnolard* » volontiers. Pas de façon péjorative, mais c'est ainsi qu'il décrivait une personne qui aimait l'automobile de la façon la plus pure, et non comme un moyen de flatter son égo. Et le plus grand *bagnolard* de nous tous, c'était lui. (photo : chez Arie-Jean, www.arie-jean.com)

Ragheno Peugeot

Joseph Pieters et l'assemblage Peugeot à Malines

Par Paul E. Frère

Il y a 10 ans, nous avons eu l'occasion de découvrir les coulisses du Musées Peugeot de Sochaux, ainsi que ses archives. Nous avons été guidés par Jean-Louis Laine, un archiviste qui ne vit que pour la marque au Lion. Quand nous lui avons demandé s'il disposait d'infos quant à l'assemblage de Peugeot en Belgique, il avait dû avouer ne pas savoir. Nous nous étions donc plongés dans ses archives, avec l'aide d'une collaboratrice qui avait tenté de tirer les précieuses informations de l'ordinateur, au moyen de mots clés bien choisis. En vain. De retour en Belgique, nous avons décidé de créer nous-mêmes ce dossier. Après des années de recherche, nous avons finalement pu rassembler de nombreuses informations concernant l'assemblage automobile d'après-guerre dans la région de Malines.



Quelques moulins à café au musée de Sochaux



Les premiers produits de Peugeot : des scies de qualité

On n'insistera jamais assez sur le rôle de pionnier qu'a joué la France à la naissance de l'automobile. Des hommes comme René Panhard et Emile Levassor, les frères Mors, Louis et Marcel Renault, Armand Peugeot ou André Citroën : tous ont indiscutablement marqué l'histoire.

La famille Peugeot est à l'origine d'une des plus anciennes entreprises actives dans l'univers automobile. Aujourd'hui encore, des membres de cette famille occupent des postes importants au sein de la marque. A l'origine, Peugeot était en fait active dans le domaine de l'outillage, tant professionnel que domestique. Ses productions les plus connues sont les moulins de cuisine, notamment leurs fameux moulins à café manuels. Dans nos cuisines modernes aussi, on peut encore trouver des moulins à poivre et à sel estampillés Peugeot, très réputés auprès des connaisseurs. Bref, Peugeot produisait une foule de chose en métal et en bois. Dans la région montagneuse et forestière de Sochaux, on avait en effet besoin de beaucoup de scies, de burins, de limes et d'autres outils encore. La firme produisait aussi des ressorts de toutes les formes et de toutes les tailles. Ainsi en 1890, Peugeot fabriqua quelque 500.000 petits ressorts destinés

à l'horlogerie. Un autre des produits phares de l'entreprise était particulièrement apprécié du monde de la mode de Paris. Les crinolines, dont la forme était initialement maintenue par une structure en bois, adopta bientôt une sorte de cage en métal. Et c'est ainsi que l'usine Peugeot de Valentigney produisit à peu près 25.000 « cages » de crinolines par mois. Et lorsque cette mode passa, pas de problème, Peugeot s'adapta pour produire des baleines d'acier pour soutien-gorge et corsets. Virent ensuite les tondeuses à main et autre matériel pour coiffeurs et barbiers. En 1885, c'est Armand Peugeot, toujours à la recherche de nouveautés, qui a l'idée de développer une gamme de bicyclettes de haute qualité. Cette gamme se composait de trois modèles, dont celui d'accès était le grand bi. Vous savez, ce vélo présentant une roue géante à l'avant et une toute petite à l'arrière, mais dépourvu de chaîne ou de roue libre. Le modèle le plus populaire était doté de deux roues de même taille et d'une transmission par chaîne. Quant au modèle haut de gamme, il disposait de trois roues et de deux places. En 1892, la production atteignit quelque 7.000 exemplaires. Et c'est à la même période qu'Armand Peugeot fit une rencontre qui allait changer le

destin de la marque. En 1888, il fit la connaissance à Valentigney d'Emile Levassor et Gottlieb Daimler. Daimler était venu à bord de sa Victoria, l'une des toutes premières automobiles de l'histoire. Armand Peugeot observa attentivement le véhicule, et décréta qu'il était trop lourd et sous-motorisé. Pour lui, c'était évident ! Il imagina alors de monter le nouveau moteur bicylindre en V de Daimler dans un châssis léger à 4 roues, très clairement influencé dans sa conception par le monde de la bicyclette dernier cri. Armand Peugeot commanda trois moteurs, qui furent construits par Emile Levassor. De par son mariage avec Louise Cayrol, veuve de l'avocat Sarazin, Levassor était en effet devenu le représentant exclusif de Daimler pour la France. La livraison des moteurs et leur montage fut réalisée en 1890. Ainsi naquit la première Peugeot Type 2. Mais il faut savoir que ce ne fut pas avant 1891 que le modèle débuta sa carrière commerciale. Armand avait confié le soin de la vente à la société Panhard & Levassor, qui avait elle-même commencé à développer ses propres automobiles. Pour Madame Levassor, la priorité était de produire des moteurs, pas de vendre la Type 2 de M. Peugeot.

Et c'est une performance remarquable qui allait changer la donne. A l'époque, il n'était guère question de courses automobiles. Les courses cyclistes attiraient en revanche des dizaines de milliers de spectateurs. En septembre 1891, le quotidien *Le Petit Journal* organisa la



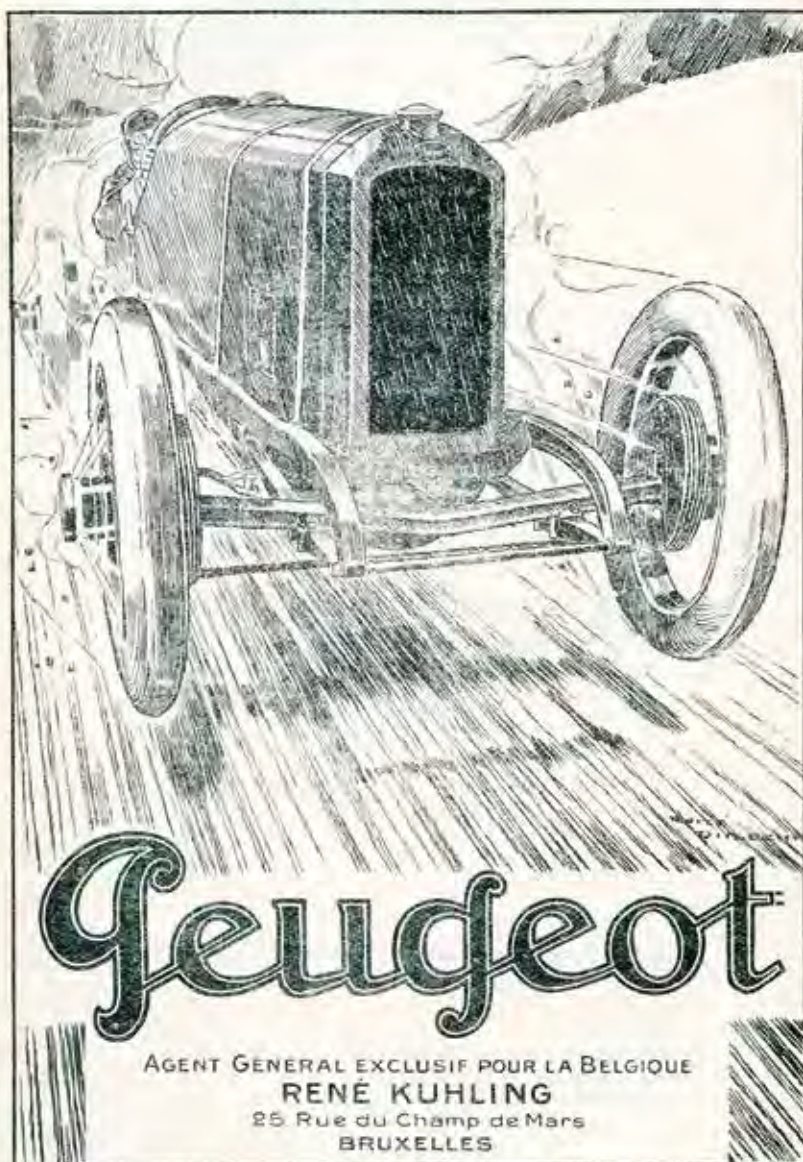
compétition Paris-Brest-Paris, annoncée comme « La course nationale de la bicyclette ». Pas moins de 206 concurrents étaient au départ de ce défi de 1.200 km. Armand Peugeot était évidemment très intéressé par l'évènement, qui était la vitrine idéale pour promouvoir ses vélos. Et il lui vint surtout une idée lumineuse qui allait permettre à sa dernière création, la Peugeot Type 3, de prendre part aux festivités. Au dernier moment, l'organisateur Pierre Giffard autorisa l'inscription d'une automobile à la course. Manifestement, l'homme était un bon ami d'Armand Peugeot. En réalité, la voiture ne participa pas à la course en tant que telle, mais suivit tout le parcours. Pour Armand, ce fut l'occasion rêvée de faire la démonstration auprès du grand public des

Châssis expérimental de 1891-94, l'influence de la fabrication de vélos est claire. Moteur Daimler bicylindre en V avec un grand réservoir en cuivre, raccordé sur les tubes de châssis qui faisaient office de radiateur

A gauche: Peugeot Type 3 de 1891

Ci-dessous: Cette Peugeot Type 5 remporta ex-aequo la fameuse course Paris-Rouen de 1884. L'autre voiture était une Panhard-Levassor





▲ Publicité de 1921 d'un concessionnaire Peugeot de Bruxelles

►
Le catalogue du Salon de l'Auto 1923 mentionnait 4 concessionnaires principaux

capacités d'une automobile, objet qui n'était jusque-là connu que dans le microcosme des pionniers et des techniciens. Ce fut un triomphe. Le gagnant de l'épreuve, Charles Terront, avait roulé à une moyenne de 16,8 km/h. La Peugeot Type 3 n'était pas loin, avec une moyenne de 14,7 km/h, et n'avait connu qu'une avarie, à savoir une casse de différentiel qui lui avait fait perdre une journée. Sur le parcours de la course, un marchand de vélos Peugeot avait été installé tous les 100 km, et ces derniers disposaient aussi de bidons d'essence et de l'outillage nécessaire. Malgré ce pépin donc, le triomphe n'en fut pas moins complet, puisque la voiture s'était rendue de Valentigney à Paris par la

route, et était également rentrée à sa base par ses propres moyens après le Paris-Brest-Paris. Au total, elle avait donc parcouru 2.047 km, ce qu'aucune autre automobile n'avait fait auparavant. Inutile de dire que cette performance eut un énorme retentissement dans la presse française. Lentement mais sûrement, l'intérêt du public commença donc à grandir. Et si seules 4 voitures furent vendues en 1891, 29 trouvèrent acquéreur l'année suivante. Peugeot franchit le cap des 1.000 exemplaires en 1900. Cette année-là, la marque construisit 500 voitures et 20.000 vélos. A titre de comparaison, Renault avait construit 179 voitures durant la même période, et Panhard-Levassor, 639. A noter : Panhard avait déjà commencé à exporter des voitures en Belgique dès 1893.

■ Peugeot en Belgique

La première Peugeot officiellement livrée en Belgique portait le numéro de série 616. Son heureux propriétaire était un certain Joseph de Dorlodot, un châtelain des environs de Floreffe. La voiture fut livrée sans carrosserie en 1898, et reçut une robe Phaeton à capote verte. Les roues étaient noires. Ce fut la seule Peugeot livrée directement dans notre pays au 19^{ème} siècle, mais il est évidemment possible que quelques-uns de nos compatriotes aient acheté une



Peugeot à Paris ou à Lille. Ces voitures étaient construites dans diverses usines de Beaulieu, Valentigney, Audincourt ou encore Lille.

Initialement, la part de marché de Peugeot en Belgique était assez modeste. Mais le constructeur était tout de même un exposant régulier du Salon de Bruxelles. Au catalogue de l'édition 1901, deux concessionnaires étaient mentionnés : E. Béranger, situé Place de Louvain n°8, et H. Houben, sis au 33 du Boulevard Bischoffsheim, tous deux à Bruxelles. On dispose de peu de chiffres quant au parc automobile belge d'avant la guerre 14-18, mais nous avons pu mettre la main sur un document portant sur l'année 1907. Cette année-là, 3.262 automobiles circulaient dans notre pays. Selon le journal *L'Echos de l'Industrie*, 57% d'entre-elles étaient concentrées dans les provinces d'Anvers, de Brabant et du Hainaut. On dénombrait 155 Renault, 121 Panhard-Levassor et à peine 21 Peugeot. Manifestement, pour le constructeur, l'exportation était très secondaire.

Après la Première Guerre Mondiale, Peugeot tarda encore à se consacrer pleinement à l'exportation. En 1921, fut publiée une publicité de René Kuhling, installé 25 Rue du Champs de Mars à Bruxelles, alors agent exclusif pour la Belgique. Peu de temps après, un réseau

POUR 1932...

Peugeot

AMÉLIORE
ses carrosseries 201 modèles
tourisme livrés à partir de : **25.500'**

CRÉE
la 201-T ch. vt. 750 kg. impôt 7 CV

LANCÉ
la 201 "CONFORT" première
voiture française à **ROUES**
AVANT INDÉPENDANTES
construite en grande série.



**TROIS TYPES DIFFÉRENTS
CONCEPTION
UNIQUE**

AGENCES DIRECTES POUR LA BELGIQUE
GARAGE SAINTS-CROIX, 73, Ch^{ée} de Vleurgat, BRUXELLES
Établissement JOHN DUFOUR, 19, SNOECK, 48, Rue Saint-Vincent - Anvers
(Proximité d'Anvers et grandissement de Saint-Nicolas)
C^{ie} INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE, 12, Rue des Béguines - Gand
(Proximité de Gand) (Distances et Orientations)
Edmond DERNIER, Germain D'AVEOT, 230, Boulevard d'Avroy, Liège
(Proximité de Liège, Limbourg et Luxembourg)

Peugeot

Expose ses nouveaux modèles 1935

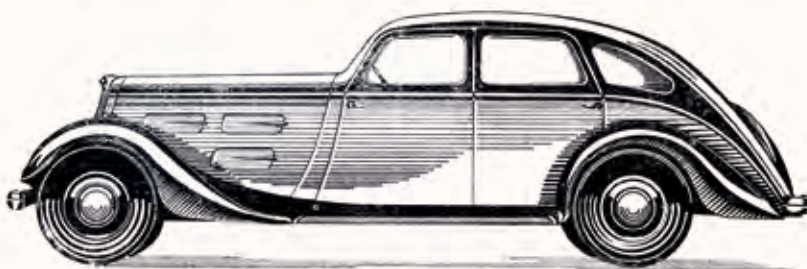
Les 201, 301 et 601

**Plus rapides et plus confortables
encore qu'en 1934**

**La 401, une nouvelle 4 cylindres
très brillante à consommation réduite**

**Tous ces modèles avec nouvelles
carrosseries aérodynamiques.**

**Voitures de tourisme aux stands A1 et A2
Voitures utilitaires aux stands C110 et C111**



Conduite intérieure Grand Luxe 401

Demandez un essai aux Concessionnaires exclusifs

GARAGE SAINTE-CROIX, 73, Ch^{ée} de Vleurgat, BRUXELLES
Téléphones : 48.26.97 - 48.92.62

Edmond DERNIER, 230, Boul^d d'Avroy, LIÈGE — Tél. : 240.10
C^{ie} INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE
3, Rue de la Vallée — GAND — Téléphones : 104.13 et 108.97

ÉTABLISSEMENTS J. DUFOUR et W. SNOECK, S. A.
11, Avenue Rubens — ANVERS — Téléph. : 229.68 et 229.69

de quatre concessionnaires couvrant tout le pays fut mis en place. Il y eut le Garage Sainte-Croix à Bruxelles, le Garage Jezusstraat à Anvers, le Garage d'Avroy à Liège, et le Garage Gantois à Gand.

Contrairement à Peugeot, Renault et Citroën ne restaient pas exclusivement concentrés sur la France. Renault fut ainsi la première marque française à disposer d'un site de production en Belgique. Il fut créé en 1925, et fut donc le plus ancien site Renault en dehors de France. Il fut ensuite agrandi en 1935, pour devenir une surface

*En 1935, Peugeot proposait une
gamme complète, de la basique 201
à la luxueuse 601*

◀ *En 1932, la présentation de la
Peugeot 201 fut un événement.
Les concessionnaires étaient
également mentionnés*



Peugeot 202 : en 1939 le magazine Engelbert annonça que ce modèle serait assemblé en Belgique, de même que la 402. La guerre en décida autrement

couverte de 6.400 m² où 80 travailleurs assemblaient 6 voitures par jour. En 1947, le site fut à nouveau modernisé pour s'adapter à la production en série. La surface couverte s'étendait désormais sur 65.000 m², et abritait 1.040 employés. Par la suite, ce lieu n'allait cesser de grandir. Plus jeune des constructeurs français, Citroën ne fut fondé qu'en 1919. A peine 7 ans plus tard, il créa à Forest, en région bruxelloise, un site d'assemblage couvert de 6.630 m². Là encore, la croissance fut constante, pour finalement former un complexe industriel de 66.000 m² en 1955.

A l'inverse, Peugeot se contenta jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale d'exporter et de vendre en Belgique. Il n'y avait chez nous pas même un importateur central. Les quatre concessionnaires principaux traitaient directement avec la SA Automobiles Peugeot, et ces concessionnaires assuraient la distribution sur le territoire via de plus petits agents. Ce n'est finalement qu'en 1935, quand le gouvernement prit des mesures fiscales favorisant la production en Belgique, que Peugeot se décida à changer son fusil d'épaule.

La chose fut organisée dès 1939 avec une nouvelle société : la Société Anonyme des Automobiles Peugeot, dont la mission était d'assurer les contacts entre la maison mère SA Automobiles Peugeot de Paris et les distributeurs belges. Parmi les administrateurs de cette nou-

velle société, figurait Jean-Pierre Peugeot lui-même, et l'ingénieur Maurice Jordan. Les deux hommes s'étaient liés d'amitié lorsque le dernier avait suivi un stage à Sochaux. Jean-Pierre, neveu d'Armand Peugeot, avait pris la direction de l'entreprise parce que ce dernier n'avait pas eu d'enfant. En 1939, Engelbert Magazine révèle que les Peugeot Type 202 et 402 sont assemblés en Belgique. Nous n'avons pas pu trouver une confirmation de cette information et quoi qu'il en soit, la chose fut interrompue lorsqu'éclata la Seconde Guerre Mondiale.

Durant la guerre, il fut exigé de Peugeot qu'elle produise pour le compte de l'occupant. En 1943, les responsables de la SA Peugeot Automobiles furent mis sous pression par les Allemands pour signer un procès-verbal, selon lequel l'entreprise passait sous contrôle total de Volkswagen Werke. Parmi la délégation allemande, figurait un certain Ferdinand Porsche. Il était donc question de contraindre l'usine de Sochaux à produire la Kübelwagen, version militaire de la KDF-Wagen. Jean-Pierre Peugeot fit alors prudemment remarquer qu'il serait difficile de réaliser cette production si de nombreux ouvriers de la marque étaient emmenés pour travailler en Allemagne. Ferdinand Porsche répondit que le Doktor Piëch avait le soutien des plus hautes instances allemandes, et bien sûr du parti Nazi. Peugeot n'avait donc pas à craindre que son personnel soit déporté. Jean-Pierre comprit alors qu'en signant le procès-verbal, il assurait à sa famille de conserver la direction de l'entreprise. D'autant qu'il n'existait aucun contrat disant le contraire. Par ailleurs, c'était une façon d'éviter que Sochaux et sa région soient annexées par l'Allemagne, comme ça avait été le cas de l'Alsace. S'en suivit bien sûr une période agitée. Peugeot finançait la résistance, mais il ne put cependant empêcher que le 16 juillet 1943, l'usine de Sochaux fût bombardée par 150 Lancaster de la Royal Air Force, ce qui tua 120 personnes et en blessa 250 autres. Pour éviter que cela se reproduise, Londres exigea que les machines de l'usine soient sabotées. C'est Jean-Pierre Peugeot en personne qui reçut cet ordre, qu'il transmit aux résistants travaillant dans l'entreprise.

Message reçu : ceux-ci organisèrent 18 opérations, parmi lesquelles l'incendie des stocks de pneus allemands, ou la destruction de leurs propres outils, des transformateurs aux compresseurs, en passant par les postes à souder.

Au cours des 10 mois ayant précédé la guerre, la production de Peugeot s'était élevée à 23.833 voitures. Durant les quatre années de conflit, Sochaux produisit 27.415 véhicules. Des chiffres qui illustrent bien l'efficacité des sabotages internes de l'équipement de production. Autre exemple : en avril 1941, l'occupant avait commandé 100.000 culasses pour les véhicules KDF. En juillet 1944, seulement 2% de cette commande avait été honorée. Pour Peugeot, la fin de la guerre ne fut pas franchement profitable. Alors que Paris avait été libérée le 25 août, la région de Sochaux allait encore rester occupée durant des mois, et l'usine Peugeot fut pillée à l'automne 1944. En effet, 90% des machines avaient été emmenées en Allemagne, machines qu'on allait finalement retrouver dans les usines Volkswagen et Daimler-Benz. Le



matériel volé n'allait revenir à Sochaux qu'en 1947. Cependant, Peugeot fut en mesure de produire des camions en série dès mai 1945. Lentement mais sûrement, à mesure qu'étaient livrées de nouvelles machines, la production repartit à la hausse, atteignant en 1947 80% de sa capacité initiale.

La 203 fût lancée au Salon de Paris de 1948. Ceci est une berline de la première année de production

CHAMPAGNE
GREMILLET

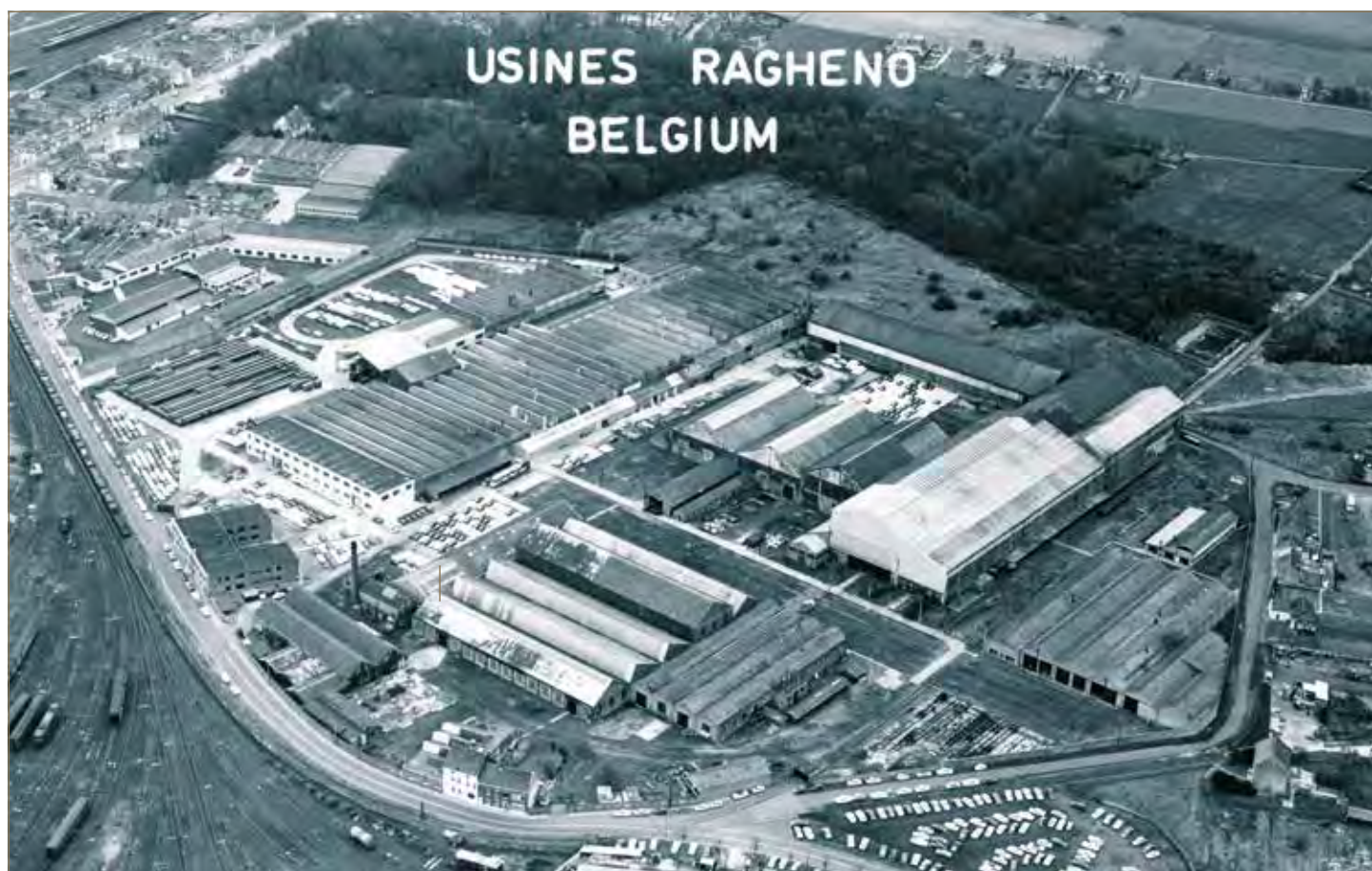
TOUS VOS SUCCÈS MÉRITENT UN GREMILLET

CHAMPAGNE
GREMILLET

KLINKEN OP JE SUCCES DOE JE MET GREMILLET

info@leporteurdeau.com

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. A CONSOMMER AVEC MODÉRATION / ONS VAKMANSCHAP DRINK JE MET VERSTAND.



Sur cette photo aérienne du site Ragheno, on voit en bas la Motstraat. A gauche, la voie ferrée qui pénètre dans le site directement vers le hall d'assemblage. Au milieu à gauche, une partie de la piste d'essai

■ La Peugeot 203

Après la libération, le gouvernement français demanda à Renault, Peugeot et Citroën de donner la priorité à la production de camions de 3,5 à 5 tonnes. Le Plan Pons entra en vigueur en 1945. Par ce plan, la France entendait moderniser son secteur automobile. Le but était de regrouper les marques à petit volume, et de réduire la concurrence entre les grandes marques. On forma ainsi trois groupes autour des plus grands constructeurs. Le Plan Pons exigeait de ces "trois grands" de développer une gamme complète, à eux de déterminer entre eux qui s'occuperait des petites voitures, des voitures de classe moyenne ou des voitures haut de gamme. Renault opta pour le segment inférieur, avec la 4CV. Citroën s'intéressa au haut de gamme, avec sa Traction Avant. Il restait donc à Peugeot le segment intermédiaire, occupé par la 202. La production de cette dernière fut lancée fin 1945, année durant laquelle 52 exemplaires furent construits. En 1946, la production passa à 6.486 exemplaires. Avec la 203, remplaçante de la 202, Jean-Pierre Peugeot espérait récupérer la clientèle qui était celle de la marque avant la guerre, c'est à dire les ingénieurs, les représentants de commerce, les

employés, etc. La voiture fut développée à une époque où les matières premières étaient rares, et où l'essence était très chère. A Sochaux, on ne savait que trop bien que le Français moyen désirait surtout un véhicule aussi bon marché que possible. Le confort passait donc au second plan, tout comme l'équipement ou l'esthétique. Le monde découvrit la Peugeot 203 au Salon de Paris 1948. La voiture était le symbole d'un changement radical, puisqu'elle illustrait une nouvelle politique mono-modèle. Peugeot proposait la 203 sous la forme d'une berline 4 portes, et seul un break, décliné en version commerciale et familiale, allait apporter un peu de diversité. Les autres dérivés, comme les utilitaires ou le Cabrio, n'étaient pas fabriqués à Sochaux, ce qui permettait à l'usine de se consacrer à des chiffres de production aussi élevés que possible. Jusqu'en 1955, Peugeot n'allait produire que la gamme 203. Pour ce qui est des véhicules utilitaires, c'est une autre histoire.

Après la guerre, les conducteurs belges étaient dépendants des importations de voitures françaises, américaines et britanniques. En 1946 furent livrés chez nous 106 voitures et 511 camions de marque Peugeot. Un an plus tard,

les chiffres connurent une croissance spectaculaire, avec 3.592 voitures et 889 utilitaires, avant de retomber en 1948 à 720 voitures et 198 camions. L'importation des premières 203 redonna un coup de fouet à la marque, avec 1.990 voitures et 250 utilitaires.

Pendant ce temps, notre gouvernement travaillait à un plan destiné à résoudre le problème du chômage. A cette époque, de très nombreux biens étaient livrés tout faits chez nous, et la production locale périlait. La Loi Van Houtte visait donc à remettre les gens au travail. En 1952, le gouvernement démocrate-chrétien dirigé par Jean van Houtte lança l'idée d'entraver l'importation de voitures finies. En revanche, pour favoriser l'emploi, des avantages conséquents étaient accordés pour l'assemblage local. Le principe fut inscrit dans les textes en 1953, et la loi entra en vigueur le 1^{er} janvier 1954. Dans les grandes lignes, cette loi stipulait qu'un maximum de 250 exemplaires d'un modèle donné pouvait être importé entièrement fini, et que de plus grandes quantités du même modèle devaient être assemblées en Belgique. Par ailleurs, les usines avaient l'obligation de faire appel à des fournisseurs locaux pour un pourcentage défini de pièces. Enfin, la taxe à l'importation sur les pièces détachées fut rendue plus avantageuse, si bien qu'il devint vraiment rentable de produire localement. Contrairement à Citroën et Renault, qui disposaient déjà de sites d'assemblage en Belgique, Peugeot se trouva embarrassé par cette nouvelle loi. Pour Jean-Pierre Peugeot, c'était clair : bien qu'il ne fût pas partisan de l'assemblage à l'étranger, il n'avait plus guère le choix.

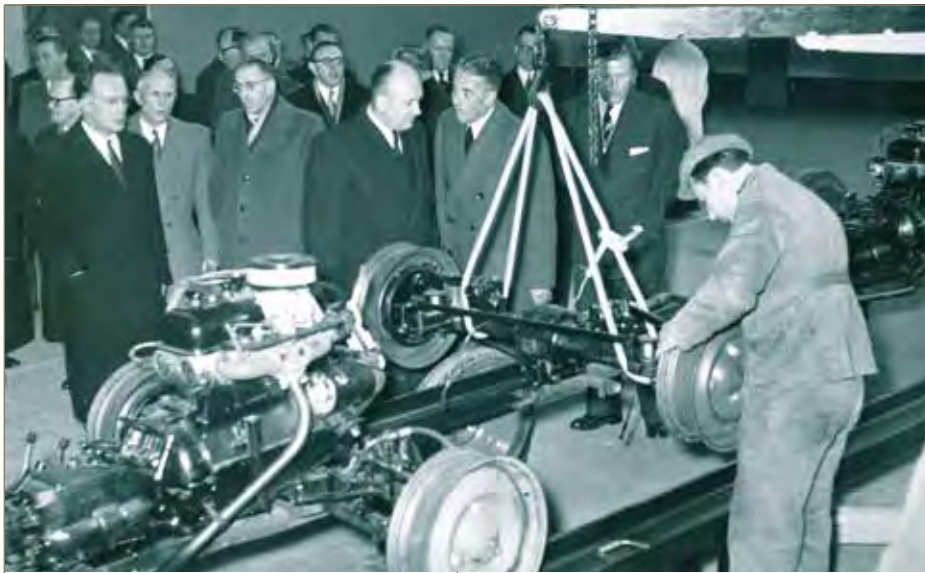
■ Usines Ragheno

Bien que la loi n'entrât en vigueur que le 1^{er} janvier 1954, Peugeot avait déjà été contacté en 1952 par Joseph Pieters et François Verrept. Ils représentaient l'entreprise Ragheno de Malines, une ville de première importance dans l'industrie ferroviaire belge. La région regorgeait donc de métallurgistes expérimentés, puisque c'est au 13^{ème} siècle que les artisans malinois ont commencé à produire toutes sortes d'œuvres d'art en or et en



argent. Et parmi les traditions ancestrales de la ville, on peut aussi citer la fonte de canons. Au 18^{ème} siècle, Malines a aussi vu naître une bouillonnante industrie du meuble. Les classiques chaises en bois à assise en paille étaient un important produit d'exportation. Autre événement majeur dans la région : la construction de la première ligne de chemin de fer du continent européen, qui reliait Bruxelles à Malines. L'entretien du matériel roulant était effectué à l'Arsenal, un ancien cloître dominicain situé au bout de la Stassartstraat. Les activités y furent lancées en 1835, et on y employa d'emblée quelque 200 personnes. L'Arsenal était dirigé par l'ingénieur Pierre Ragheno (1796-1871), et ce jusqu'en 1851. L'homme avait parfaitement compris les opportunités qu'offraient le développement continu du réseau ferroviaire, et décida de créer sa propre entreprise. C'est avec son fils Willem Ragheno (1820-1867) qu'il fonde le 16 novembre 1850 *Les Etablissements Ragheno*. Il installe sa fonderie, produisant divers type de ressorts en acier, sur la Colomastraat, juste à côté de la gare de Malines, Rapidement, la société évolue vers la construction métallique. En 1880, Ida Ragheno, qui prendra la direction de l'entreprise à la mort de ses parents, épouse Maximilian Hugues Grisar, surnommé Max. Ce Malinois de souche était déjà actif dans l'entreprise en tant que chef-ingénieur, et était par ailleurs membre du conseil d'administration. Rapidement, c'est lui qui prit la direction quotidienne de la société, et en fit une société anonyme en 1899, la *SA Usines Ragheno*, qui produisait notamment des wagons de

La première ligne de production est installée dans les anciens bâtiments du département ferroviaire avec l'aide de techniciens de Sochaux



L'ouverture officielle a lieu en 1954, en présence de nombreux politiciens et autres personnalités importantes de chez Peugeot

trains, des locomotives à vapeur et des rames de tram. Ses activités étant en expansion mais l'espace commençant à manquer, l'entreprise se sentit bientôt à l'étroit. Max et Ida décidèrent alors de créer un nouveau site, pour lequel un vaste terrain fut acheté sur la Motstraat, tout à côté du complexe de l'Arsenal, qui jouissait par ailleurs d'une liaison directe avec le nœud ferroviaire de Mui-zen. Malgré l'occupation de la Première Guerre Mondiale, les nouveaux bâtiments entrèrent en fonction en 1916. Puis la fin du conflit fut synonyme de très nombreuses commandes. Les combats avaient en effet détruit énormément de matériel roulant, et la demande pour les rames de trams reprit elle aussi de plus belle. De nouvelles possibilités se présentèrent ensuite quand trams et trains adoptèrent la transmission électrique. L'entreprise rencontrait aussi un certain succès dans la production de bus et d'autocars. La clientèle se composait de municipalités et d'entreprises actives dans le secteur du transport en commun. Il faut savoir qu'à l'époque, le voyage en car de luxe était de plus en plus accessible, et que même la Sabena passait commande de bus auprès d'*Usines Raghenno*.

Lorsque prit fin la Seconde Guerre Mondiale en 1945, *Usines Raghenno* était le second plus gros employeur de la région. Entre 1945 et 1949, le nombre de travailleurs passa de 1.300 à 1.600. Cela étant, l'entreprise n'avait pas vraiment l'art de bien traiter son personnel. Les salaires étaient bas, et il n'y avait ni douches, ni vestiaires, ni même réfectoire à la disposition des employés. Selon un article de presse datant

de 1949, l'infirmerie était tenue par un portier invalide, ne disposant pour tout matériel que d'un rouleau de bandage et d'une bouteille de désinfectant.

A cette époque, la société était dirigée par François Verrept. Les résultats étaient excellents mais dès 1947, Verrept avait mis en garde les actionnaires face à la concurrence croissante des USA et de la Grande-Bretagne. Il dénonçait aussi la pression fiscale de plus en plus forte sur les exportations et sur le travail.

Usine Raghenno célébra son centenaire en 1951. Mais en coulisse, les choses étaient moins roses. Dans le rapport annuel, on pouvait lire ceci : « *Durant les premiers mois de l'année, 50 véhicules ont été livrés à la SNCB. Par la suite, nous avons été contraints de licencier un nombre considérable de travailleurs pour cause de faibles commandes. La crise du secteur du matériel ferroviaire persiste. Néanmoins, nous avons enregistré quelques commandes, à des conditions qui nous sont très défavorables, dans le but de remettre au travail un certain nombre d'employés licenciés.* »

A Malines, la période de 1952-1953 fut marquée par une forte croissance du chômage. Et l'industrie du chemin de fer n'était pas la seule touchée, puisque celle du meuble était encore plus en difficulté. A cause du coût du travail très élevé et de l'utilisation de chêne et de noyer, les meubles de style malinois n'étaient plus concurrentiels. En 1947, Meurop tenta de s'en sortir en fabriquant en série des meubles simples et peu coûteux, mais cela ne fut pas suffisant pour donner du travail à 4.500 chômeurs. La situation donnait évidemment la migraine au bourgmestre socialiste Antoon Sponoy.

Il appartenait à la commune de Malines de mettre en place les bonnes conditions. Le bourgmestre Spinoy connaissait parfaitement sa ville, puisqu'il avait été des années durant membre du Conseil Communal et du Conseil Provincial. Il avait même occupé un poste ministériel. On sait qu'Antoon Spinoy a personnellement pris des mesures pour amener l'assemblage de Mercedes à Malines. On ignore en revanche s'il a joué un rôle

d'intermédiaire entre *Usines Ragheno* la S.A. Automobiles Peugeot.

C'est Joseph Pieters, alors directeur d'*Usines Ragheno*, qui négocia le contrat au QG parisien de Peugeot. En mars 1953, ce jeune économiste lança l'assemblage de quelques Peugeot 203 à titre de projet pilote. Cela se fit dans un coin du département Matériel Roulant de l'usine, dont les travailleurs spécialisés pouvaient se targuer d'une expérience certaine dans la construction d'autobus. L'équipe était entre-autres dirigée par le contremaître Teugels. Cette première tentative s'avéra convaincante et après plusieurs mois de préparation supplémentaires, la production de la 203 démarra officiellement le 15 janvier 1954. Le premier accord conclu avec la S.A. des Automobiles Peugeot portait sur une période de 6 mois. Cet accord fut tacitement renouvelé à maintes reprises, jusqu'à ce que des contrats en bonne et due forme d'une durée de 3 ans soient signés. Au départ, les premières voitures furent assemblées dans les anciens bâtiments d'*Usines Ragheno*. En 1955, il fut



décidé d'investir dans un tout nouveau hall d'assemblage flanqué d'une piste d'essai. De fait, il fallait considérablement accroître la capacité de production pour préparer l'arrivée de la Peugeot 403.

(A suivre)

Joseph Pieters pose fièrement au volant de la première Peugeot type 203 assemblée chez nous

MONTI MANIVA
ALPI RHEICHE

"Au cœur d'une montagne dans les Alpes rhétiques se trouve une eau légère qui maintient le juste équilibre entre ses minéraux et son nom."

Het hart van een berg in de Rhetische Alpen herbergt een licht soort water dat het juiste evenwicht handhaaft tussen de mineralen die erin zitten en de naam die het draagt.

MANIVA, l'eau minérale des alpes à appellation d'origine
MANIVA, mineraalwater uit de Alpen met beschermde oorsprongbenaming.

MANIVA
FRIZZANTE

MANIVA
NATURALE

MANIVA
NATURALE

www.maniva.it info@leporteurdeau.com



Croisière Minerva — Fin —

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 (40). Les membres de l'expédition étaient parties pour Damas, en deux groupes.

Texte: Bjorn Aerts

Photos: Françoise Levie, Paul Frère, Bjorn Aerts



La dernière partie du périple, de l'Iran jusqu'en Inde

▼ *La Sapphire vient d'être nettoyée*

► *Paul frère vérifie le niveau d'huile de sa Sapphire*

■ Ispahan – Persépolis

Après ces 10.000 km sur des « routes » effroyables, les voitures eurent droit à une grosse révision bien méritée. L'Armstrong Siddeley conduite par Paul Frère ne rencontrait pas de problème majeur, si ce n'est que les triangles de suspension avant avaient été déformés par les chocs à répétition. La Sapphire de Boschmans était plus mal en point. A cause des roues de secours et du matériel de camping qu'elle transportait sur un porte-bagages, le toit était cabossé et les montants étaient fissurés. On réalisa donc quelques soudures, et il fut décidé de répartir le chargement du toit entre les

autres voitures. De son côté, la 107" avait maintenant un embrayage qui patinait de temps à autre, peut-être parce que contaminé par de l'huile suite aux tonneaux. On ne le remplaça pas tout de suite, mais on chercha (et trouva) tout de même un embrayage de rechange, pour plus tard. La dynamo fut réparée et la voiture profita d'un graissage complet. Quant à la Minerva, qui roulait toujours à merveille, elle n'eut pas besoin de grand-chose : une vidange d'huile, et elle fut prête pour les 5.000 prochains kilomètres.

La route d'Ispahan avait récemment été refaite, et au lieu de la piste non



revêtue qu'ils attendaient, les voyageurs eurent devant eux une route parfaitement asphaltée. Paul Frère ne put évidemment pas s'empêcher de tester la puissance de sa Sapphire, et atteignît une vitesse de pointe de 169 km/h.

Ancienne capitale d'Iran, Ispahan est une ville agréable qui regorge d'arbres, de parcs, de somptueux palais et de mosquées. L'équipe de tournage eut fort à faire pour immortaliser ces beautés ancestrales, qui contrastaient avec l'industrie textile moderne dont la ville était le cœur. Pendant ce temps, les autres membres du groupe s'attachèrent à obtenir l'autorisation de filmer à Persépolis, l'une des prochaines étapes du voyage. L'un des derniers lieux incontournables de la ville était le sanctuaire de Monar Jonban datant du 14^{ème} siècle, aussi connu comme le sanctuaire aux minarets tremblants. A la stupéfaction du groupe, le guide secoua l'un des minarets au moyen d'une corde attachée à sa structure. Quelques instants plus tard, l'autre minaret, à environ 10 mètres de là, commença à son tour à bouger. En fait, en raison de la taille et de la nature du bâtiment, le mouvement de la structure en brique est transmis à la tour suivante, de sorte que le sommet de la tour de 10 mètres de haut oscille d'environ 40 cm. Tout cela fut bien sûr capturé sur pellicule... mais à bonne distance.

L'étape suivante fut une route de 450 km en direction de Persépolis.

Plus d'asphalte ici, juste une piste défoncée, parsemée de cailloux. Tout se déroulait bien, jusqu'à ce que le réservoir de la voiture de Paul Frère soit percé par une pierre pointue. Le reste de l'équipe roulant devant, Paul Frère et le mécanicien Pierpont se trouvèrent livrés à eux-mêmes pour trouver une solution. Ils essayèrent tout et n'importe quoi, mais rien ne fonctionnait, l'essence continuait à s'échapper du réservoir. Ils firent les comptes et déterminèrent qu'avec l'essence qu'il restait dans les jerrycans, il était peut-être possible de rallier Persépolis. 100 km plus loin, ils furent victimes d'une crevaison et tandis que Paul Frère changeait la roue, Pierpont récolait l'essence qui fuyait au moyen d'une tasse, et la remettait dans le réservoir. Finalement, ils arrivèrent à Persépolis sans avoir rencontré d'autre problème, et se lancèrent immédiatement dans la réparation du réservoir. Paul Frère nota par la suite que ce fut peut-être le décor le plus improbable dans lequel un mécanicien ait jamais travaillé.

Le site cérémonial de Persépolis fut construit vers 550 avant JC par Darius, et c'est sous son règne que le lieu devint un grand complexe très important. Alexandre Le Grand conquiert la ville en 330 avant JC, et c'est alors qu'un immense incendie ravagea les magnifiques constructions, ne laissant que l'escalier monumental et quelques fresques.

◀ *La Minerva 80"*

▼ *Tournage nocturne à Persepolis*





▲ Traversée de la rivière Indus

► La frontière Iran-Pakistan à Jussak

L'équipe de tournage ne fut guère gâtée par la météo. Il faisait gris et couvert, ce qui ruina les projets de film. Après une journée d'attente infructueuse, il fut donc décidé de tourner de nuit. La 107" transportait tout le matériel d'éclairage, et l'équipe disposait d'un nouveau générateur entraîné par la prise de force du véhicule. Pendant ce temps, Paul Frère traça sur les ailes avant de la Jeep les routes et les villes que l'expédition avait déjà traversées.

■ Cap à nouveau à l'est, direction Pakistan

Après trois jours de tournage, la caravane continua sa route plus loin vers l'est. Nous étions maintenant fin novembre, les températures chutaient à vue d'œil et les conditions météo empiraient de jour en jour.

Le team avait un délai à respecter : Paul Frère et son Armstrong Siddeley devaient être à la mi-décembre à New Delhi, où un bateau les attendait pour les ramener en Italie. Mathieu Van Roggen entendait en effet profiter au maximum de l'aventure à des fins publicitaires, et avait prévu d'exposer la voiture malmenée au Salon de Bruxelles, mi-janvier. Sur la route de l'Est, en direction de Yazd, sur des routes particulièrement bonnes, Paul Frère décida de gagner le plus de temps possible, le reste de l'équipe ayant sur lui une cer-

taine avance. Il tint une vitesse régulière de 100 km/h, jusqu'à ce qu'un profond nid de poule sur la chaussée le coupe dans son élan. La voiture s'envola littéralement, parcourant plusieurs mètres dans les airs, puis retomba lourdement. Les deux roues avant étaient pliées, et les amortisseurs avaient encaissé un violent choc. On répara ce qu'on put sur le bord de la route, mais il allait absolument falloir trouver un garage à Yazd pour des réparations complètes. Tandis que l'équipe de tournage immortalisait l'architecture persane, Paul Frère parvint avec l'aide d'un mécanicien local à remettre la Sapphire en état de rouler. On fit encore étape dans les villes de Bam et de Zahedan, avant de se relancer à nouveau dans un désert en direction de la frontière pakistanaise. Après 50 km, la 107" dut une fois encore s'arrêter suite à la casse d'un amortisseur arrière. Chose qui n'avait rien d'étonnant pour un véhicule qui avait été en surcharge depuis le début du voyage. C'est donc à faible vitesse que fut franchi le poste frontière de Jussak, au milieu du No Man's Land. Là, attendait un représentant des Affaires Étrangères, qui patientait depuis déjà deux jours. Les véhicules durent être déchargés, les documents durent être remplis avant de recevoir les tampons réglementaires, et cela dura trois heures. Ce fut donc dans le noir total que l'expédition repartit en direction de Dalbandin, situé 180 km plus loin.



Arrivés sur place, l'équipe fut invitée par le Gouverneur des lieux à loger à la "Rest-House" locale. Là, elle fit la connaissance d'un couple de Danois, qui faisait la route du Danemark à Calcutta sur deux Vespa. Mais arrivés au bout de leurs économies, ceux-ci avaient dû vendre un de leurs scooters, et faisaient donc la route du retour ensemble, sur une seule Vespa.



La Minerva au Pakistan, après la traversée de l'Indus

Arrivé à Quetta, le groupe prit congé de Paul Frère, qui devait se rendre aussi vite que possible en Inde. Il allait prendre la direction de Multan via un col difficile, et emprunter 500 km de pistes de graviers, dont une partie de nuit. Pour cela, il n'aurait pour seule compagnie que sa radio, qui avait survécu au périple sans problème.

Une rue à Dalbandin, Pakistan





*Paul Frère avec la Sapphire à Delhi,
le port d'embarcation vers l'Europe*

Le reste du groupe emprunta la même route dès le lendemain, et arriva sur les rives du fleuve Indus dans l'après-midi. La rivière étant à cette époque à son niveau le plus bas, elle pouvait aisément être traversée. Pour ce faire, un pont avait été construit au moyen de centaines de petits bateaux attachés les uns aux autres, sur lesquels étaient posées de grosses planches de bois. Ce pont étant emprunté dans les deux sens, le trafic était régulé par un signal de garde, et l'équipe dut longtemps patienter, le temps que traverse d'interminables convois de chameaux, et que vienne enfin son tour.

La dernière portion du voyage vers



New Delhi se déroula sans encombre majeure et une fois arrivé en ville, il fallut régler nombre de procédures pour le voyage retour. Mais avant de repartir, une dernière excursion était prévue à Agra... au Taj Mahal. Un site qui ne pouvait évidemment pas manquer à un tel voyage. Et dans l'enthousiasme, il fut d'ores et déjà prévu de lancer une autre expédition en 1956.

■ Retour en Belgique

De son côté, Paul Frère et la Sapphire avaient embarqué sur le MS Victoria, à bord duquel ils arrivèrent à Naples le 9 décembre 1953. Les 10 jours de traversée sous un temps magnifique lui avaient laissé de temps de coucher sur papier le récit de son voyage pour le livre qu'il allait publier. Il arriva donc sereinement en Italie, fit encore halte à Rome, et reprit la route de la Belgique pour livrer la Sapphire à temps à l'usine Minerva de Mortsels.

■ Salon de Bruxelles 1954

Le Salon de Bruxelles 1954 fut très important pour Mathieu Van Roggen et son entreprise "Société Nouvelle Minerva". Le contrat pour la livraison à l'armée de 9000 Jeep Minerva à empattement 80" était arrivé à sa fin, et il cherchait à diversifier sa gamme de produits. La jeep 86" était maintenant produite à Mortsels, et disposait de sa



propre carrosserie. L'assemblage de l'Armstrong Siddeley Sapphire avait également commencé, et le développement d'un 4x4 développé à 100% localement avait été lancé, véhicule qui arriva sur le marché un an plus tard sous le nom de C20/C22.

■ La Minerva 107" repart, cette fois au Congo

Après son long voyage en Inde, la 107" revint en Belgique, puis Pierre Levie l'envoya au Congo où il allait l'utiliser pour sa nouvelle expédition de 1956. Cette fois encore, le vaillant véhicule rendit de précieux services sur les nombreuses pistes de la colonie belge, où furent tournés différents documentaires sur les populations et cultures locales. Les dernières photos du véhicule ont été prises dans un garage, et le montrent sans moteur. On ignore ce qu'il est devenu par la suite.

■ Remerciements

Je tiens à exprimer toute ma gratitude à Françoise Levie et Martine Frère pour l'accès sans restriction qu'elles m'ont offert aux archives de leurs pères respectifs. Leurs films, photos et documents m'ont permis de documenter ce fantastique voyage, et cette aventure figure maintenant parmi toutes les expéditions auxquelles ont pris part des Land Rover.

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

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

◀ La Land Rover 107" partait en 195 pour une autre expédition, au Congo Belge cette fois

▲ La Land Rover échouera au Congo Belge, le moteur est déjà enlevé

La Sapphire de Paul Frère au Salon de Bruxelles, janvier 1954



125 | ŠKODA AUTO
YEARS



AUTOWORLD
BRUSSELS

FROM PAST
TO FUTURE



ŠKODA
125 YEARS

PARC DU CINQUANTENAIRE 11
1000 BRUSSELS
WWW.AUTOWORLD.BE

18.12.20
24.01.21

EXPO
AT AUTOWORLD



ŠKODA

Des chiffres et des lettres

Texte: Nicolas Van Frausum



Les plaques d'immatriculation, elles existent dans toutes les formes, toutes les dimensions et toutes les couleurs. Les amateurs de voitures américaines en possèdent à coup sûr quelques-unes sur les murs de leur garage. Ce qui me fascine dans ces American licence plates, ce sont les surnoms évocateurs des États souvent mentionnés sur le bas de la plaque. Avec la Floride, on pense tout de suite au Sunshine State. New York, c'est l'Empire State. Et l'Arizona est indissociable de la mention 'Grand Canyon State'. Pourtant, auprès des collectionneurs d'automobilia, les plaques d'immatriculation sont moins populaires que les miniatures, les brochures, les mascottes, les voiturettes à pédales et même les plaques publicitaires en émail. Nous nous demandons pourquoi...



Plaque d'immatriculation belge de 1900 sur une De Dion-Bouton de 1898 : chiffres noirs sur fond blanc



Une très belle Californian black plate originale sur une Porsche 356 A Coupé de 1957



Avant d'entamer notre voyage dans le temps, effectuons un flashback jusqu'en 1900. Si dans les campagnes belges, on se déplace encore essentiellement dans des charrettes tirées par un cheval, l'automobile commence tout doucement à se développer dans les grandes villes. Un mode de transport cependant réservé à la noblesse, aux notables, aux riches industriels et aux nantis. Au-delà des charrettes, 99,9 pour cent de la population se déplace à vélo. En 1899, la Belgique a imposé l'utilisation

d'une plaque d'immatriculation nationale pour les automobiles. À partir de 1900, les provinces belges introduisent une plaque additionnelle pour la taxe provinciale. Ces plaques possédaient des formes et couleurs différentes pour chaque province. Cette 'plaque fiscale' était fixée au pare-chocs avant. Elle disparut en 1914.

■ Noir sur blanc

Récemment, nous sommes tombés chez un ami restaurateur sur une plaque datant de cette période. La voiture en question, de la marque française De Dion-Bouton, fut vendue neuve en 1898 dans notre pays et porte toujours sa plaque belge d'origine, ce qui est assez unique. Le chiffre 61 indique qu'il s'agit de la 61^e voiture immatriculée à l'époque pour circuler sur les routes belges. Jusqu'à 1912, les plaques d'immatriculation belges étaient constituées de chiffres noirs sur fond blanc. Au début, il s'agissait d'un chiffre unique. Mais en 1911, la plaque comptait déjà quatre chiffres.

Au fil des ans, la plaque d'immatriculation belge évoluait. Au cours de la période 1912-1914, les voitures étaient dotées d'une plaque bleu clair ornée de cinq chiffres blancs (de 10000 à 30000). Peut-être vous rappelez-vous de



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

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

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

   MercedesBenzMuseum

Mercedes-Benz
The best or nothing.





De gauche à droite:

Plaque d'immatriculation belge de la période 1912-1914: cinq chiffres blancs (10000-30000) sur fond bleu clair

Plaque d'immatriculation belge de la période 1918-1921: cinq chiffres blancs (30000-99000) sur fond bleu foncé

Plaque d'immatriculation belge de la période 1921-1926: cinq caractères blancs (de A-0001 à M-9999) sur fond bleu foncé

Plaque d'immatriculation belge de la période 1926-1953: chiffres rouges (1-999999) sur fond blanc

la série In Vlaamse Velden/Au Champ d'Honneur? La FN 2700 belge de 1914 conduite par le Docteur Boesman, l'un des protagonistes de la série, arbore une plaque bleu foncé portant la combinaison de chiffres 89936. Cette plaque ayant circulé en réalité entre 1918 et 1921, elle ne correspond pas aux années durant lesquelles l'histoire se déroule. Il est cependant difficile d'en vouloir aux auteurs de la série puisque les plaques d'immatriculation de la période précédant la Première Guerre mondiale sont aujourd'hui extrêmement rares.

Durant les années de guerre, de 1914 à 1918, la production automobile belge a quasiment été à l'arrêt, nos usines étant réquisitionnées pour produire du matériel de guerre. Les plaques de cette période possèdent un fond noir et cinq chiffres blancs, allant de... 10000 à 30000. Les mêmes combinaisons donc que pour la période 1912-1914, mais avec un fond noir au lieu de bleu clair. En 1918, le noir cédait la place au bleu foncé, en combinaison toujours avec cinq chiffres blancs, allant de 30000 à 99999 en 1921. La plaque 89936 figurant sur la FN du Docteur Boesman dans la série In Vlaamse Velden/Au Champ d'Honneur date donc de cette période, probablement de 1920 ou 1921 puisque le premier chiffre est un 8.

■ Rouge sur blanc

Dès 1922, le système changeait à nouveau. Désormais, la plaque d'immatriculation belge était (toujours) dotée d'un fond bleu foncé avec (toujours) cinq caractères blancs, mais le 'numéro de

plaque' débutait par une lettre, suivie d'une combinaison de quatre chiffres (de A-0001 à M-9999). Ce n'est qu'en 1926 qu'était introduite la combinaison de couleurs que nous connaissons toujours aujourd'hui, à savoir des caractères rouges sur fond blanc. La série débutait par un seul chiffre (en 1926), évoluant vers six chiffres (999999) en 1953. Un tampon noir de la Belgique était ajouté en position centrale, entre le troisième et le quatrième chiffre.

1953 marquait la fin de l'époque des plaques en émail dans notre pays puisqu'en 1954, la plaque d'immatriculation en aluminium faisait son apparition. Entre 1954 et 1961, les plaques belges étaient composées d'une lettre et de quatre chiffres dans un ordre aléatoire. De 1962 à 1971, il s'agissait d'une combinaison de deux lettres associées et de trois chiffres dans un ordre aléatoire. Et à partir de 1971, les trois chiffres étaient placés entre les deux lettres. Une structure qui n'allait être utilisée que durant deux ans... avant de passer, une fois encore très brièvement, à quatre chiffres suivis par une lettre (à partir de M).

■ Trois plus trois

Gros changement en 1973 puisque les nouvelles plaques émises allaient désormais être composées de trois lettres suivies par trois chiffres. Les caractères étaient toujours rouges sur fond blanc. En 2008, l'ordre était inversé – trois chiffres suivis de trois lettres –, les combinaisons possibles étant épuisées. Avec ce nouveau système, quelque 17,5 millions de combinaisons ($10 \times 10 \times 10$



× 26 × 26 × 26) pouvaient de nouveau être constituées, à l'exception des combinaisons de lettres évoquant des gros mots, des partis politiques ou d'autres références interdites.

Le 16 novembre 2010, la première plaque composée suivant le modèle européen était émise en Belgique. Ce modèle est constitué d'une combinaison faisant appel à un chiffre, trois lettres et trois chiffres. Si le conducteur d'une voiture portant une plaque belge non-européenne veut traverser la frontière, la voiture doit arborer un symbole de nationalité 'B' noir sur fond blanc. Si la voiture est dotée d'une plaque européenne, le symbole 'B' n'est pas nécessaire puisque

la plaque intègre, du côté gauche, une zone bleue avec un 'B' blanc.

Enfin, en Belgique, la plaque n'est pas liée au véhicule, mais au propriétaire. Lors d'une vente, la plaque doit donc être enlevée du véhicule. Dans les pays anglo-saxons notamment, la plaque reste toujours avec la voiture. C'est pour cette raison que parmi les collectionneurs, il est souvent question de 'GO51' ou 'BUY1', des plaques faisant respectivement référence à une célèbre Talbot 105 d'avant-guerre (la voiture de Fox-Nicholl aux 24H du Mans 1931) et à une Jaguar Mark 1 (ayant appartenu au célèbre John Coombs). Mais ça, c'est une autre histoire...

*La célèbre plaque 'BUY1'
sur la Jaguar Mark 1 de John Coombs.
Au Royaume-Uni, la plaque reste
associée au véhicule*



Les voitures de la famille de Hemptinne

Unie par le mariage avec les Lousberg, la famille de Hemptinne était une dynastie de l'industrie textile gantoise. Elle possédait plusieurs usines de textile comme la Société Linière La Lys, et l'usine de tissage Florida.

Excursion de l'Automobile Club des Flandres du 15 mai 1899. De gauche à droite : Joseph de Hemptinne et son passager Van Besien sur un quadricycle ; Claeys et Baert en Léon Bollée ; Lodder Seymonds et J. de Breynne (passager A. de Breynne), tous deux avec une Knap (voiturette C.L.) ; docteur Leun avec un tricycle De Dion Bouton ; Joseph Van Brabant et Devuyt également avec une Léon Bollée. Le voyage s'est déroulé dans de mauvaises conditions météorologiques (« un temps épouvantable »).

On retrouve la première mention d'automobiles dans la famille dans l'ancien magazine belge « Organe Mensuel de l'Automobilisme et des Moyens de Transports Mécaniques ». C'est également dans ce média que l'Automobile Club de Belgique publiait ses rapports, et dans le numéro du 1^{er} juin 1899, on trouve un compte rendu de l'excursion vers Bruges organisé le 15 mai par l'Automobile Club des Flandres de Gand. Habitant lui-même à Bruges, le docteur Leun avait fait le chemin inverse et avait rejoint le convoi à Eeklo. Au total, six machines, un quadricycle et cinq tricycles, étaient présentes : un De Dion Bouton, deux Léon Bollée et, curieusement, deux tricycles fabriqués en Belgique. Clairement inspirée de la voiturette Léon Bollée, la « voiturette C.L. » était un produit de la Construction Liégeoise d'Automobiles, conçue par Georgia Knap de Troyes (France). Le comte pontifical Joseph de Hemptinne (1859-1942), président du club, avait comme passager dans son quadricycle le secrétaire général Van

Besien. Joseph était maire de Sint-Denijs Westrem et vivait dans le château de Stepeestede. Il était connu comme cultivateur d'orchidées.

Joseph était marié à la Baronne Henriette de Moffarts. De ce premier mariage naquit son fils Emmanuel, qui épousa la comtesse Marie-Thérèse du Monceau en 1907. Ils partirent en voyage de noces en voiture. En 1911, nous retrouvons Emmanuel avec un groupe d'explorateurs dans le Sud-Est asiatique. Pour leur expédition, ils avaient utilisé plusieurs véhicules fabriqués en Belgique, de marque Pipe, Nagant, FN et il y avait même une moto FN à 4 cylindres. Avec ces fiers engins, ils explorèrent la région de Kuala Kubu en Malaisie et en Birmanie, mais Emmanuel n'en revint jamais. Il se noya hélas dans le fleuve Irrawaddy, près de Bhamo, en Birmanie.

Après la mort de sa première épouse, Joseph convole une seconde fois en



1903 avec Madeleine Surmont de Volsberghe, et cinq autres enfants naîtront. En 1921, Joseph bénéficia de l'extension du titre de Comte, jusqu'alors réservé à son frère aîné, titre qui était en plus est transmissible par ordre de primogéniture masculine. En 1926, leur fille aînée Marie-Henriette épousa le Baron Pierre de Moffarts. Joseph et sa famille avaient auparavant rendu visite en voiture aux parents de Pierre au château de Botassart, près de Bouillon. La Minerva vue ici semble toujours être un modèle d'avant-guerre, et la plaque d'immatriculation était en 1913 au nom de la Compagnie des Autos-Fiacres Bruxellois, à Molenbeek-Saint-Jean.



Plusieurs autres de Hemptinnes, ainsi que des membres d'autres branches de la famille, possédaient également de belles voitures. Dans les prochains épisodes, nous y reviendrons plus en détail.

Merci à Christian, Raoul et Philippe de Hemptinne, Daniel de Moffarts, Bruno de Breyne, D'Ieteren Gallery, Peter Van Inderdael.

Le 20 juin 1907, Emmanuel de Hemptinne et Marie-Thérèse du Monceau se marient, et la lune de miel se fait avec cette voiture



Emmanuel de Hemptinne faisait partie d'une expédition en Malaisie et en Birmanie en 1911. Sur la photo, deux belles voitures belges : à gauche une Nagant, à droite une Pipe



L'expédition a fait bon usage de plusieurs véhicules belges, la moto et la voiture sont des FN. Le moteur est le fameux 4 cylindres FN. La voiture est probablement une type 1500

Les voitures de la famille de Hemptinne

En route vers les Moffarts à Botassart, pour les fiançailles de leur fille Marie-Henriette avec le baron Pierre de Moffarts. La voiture est une Minerva d'avant-guerre, vraisemblablement une 26 CV

Le comte Joseph de Hemptinne, sa seconde épouse Madeleine (née Surmont de Volsberghe) et leurs cinq enfants, plus le chauffeur, en 1925 à Rochehaut (vallée de la Semois)



Page de droite, de haut en bas:

En 1925, à Lourdes. La famille a pris ce charabanc pour une sortie locale. Le Comte Jacques de Hemptinne (fils du Comte Charles de Hemptinne) et sa cousine Marie-Henriette de Hemptinne se trouvent à droite sur la 4^{ème} banquette

D'Ieteren comptait plusieurs membres de la famille de Hemptinne parmi ses clients, mais il est difficile de déterminer lesquels car seulement l'initiale du prénom est enregistrée. Pour cette Peugeot de 1920, on ne mentionne que «M. de Hemptinne» (Galerie D'Ieteren, Bruxelles)

Une belle Lancia Lambda de 1929 à carrosserie Weymann réalisée par D'Ieteren. Le client était le «comte de Hemptinne». (Galerie D'Ieteren, Bruxelles)



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

– Deuxième partie –

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. Le premier épisode a été publié dans notre n°41, en voici le deuxième

La machine à vapeur de Goldsworthy Gurney, montée sur une diligence

La première partie se terminait avec l'anglais Trevitick qui commença le développement d'un véhicule routier. Et on peut vraiment considérer son modèle à 2 cylindres comme le protozoaire de la locomotion mécanique.

Le 31 décembre 1800, le brevet de Boulton & Watt vint à échéance et Trevitick put lancer la production d'un moteur à vapeur fonctionnant à la pression de 4,8 atmosphères. Après 14 mois de travail intensif, sa «travelling machine», littéralement sa «machine voyageante» fut prête à la veillée de Noël 1801. Bien impatient de démontrer la valeur de ses idées, Trevitick en lança aussitôt un essai sur la drève pentue et malaisée au départ de son atelier malgré une pluie intense qui refroidissait la chaudière. Sa machine atteignit le sommet de la côte après un bon kilomètre. Mais trois jours plus tard, après un autre essai réussi, sa «traveling machine»

fut réduite en cendres par accident. La locomotion routière allait vraiment pouvoir commencer.

Bien d'autres inventeurs, ingénieurs ou simplement des personnes intelligentes mirent la main dans le développement de ces premières «machines voyageantes», presque exclusivement en Grande Bretagne qui était à l'époque le pays leader dans la révolution industrielle.

Le premier d'entre eux fut Goldsworthy Gurney, un médecin des Cornouailles, qui eut l'a brillante idée en 1827 d'installer une machine à vapeur à l'arrière d'une malle-poste et seulement son réservoir d'eau à l'avant de façon à ne pas rebuter les utilisateurs potentiels de ses 18 sièges. Et pour faire écho à mon ancien métier, Gurney fut aussi le premier constructeur d'un véhicule à éditer un véritable communiqué de presse pour promouvoir son produit.



En 1831, un certain Charles Dance commença l'exploitation d'une mal-le-poste Gurney dans un service régulier sur les 23 km séparant Gloucester de Cheltenham. Mais cela ne dura que 122 jours tant les pannes et leur réparation furent fréquentes. La machine fut mise au rebut après 5.900 km, ce qui, en soi, représentait déjà un exploit !

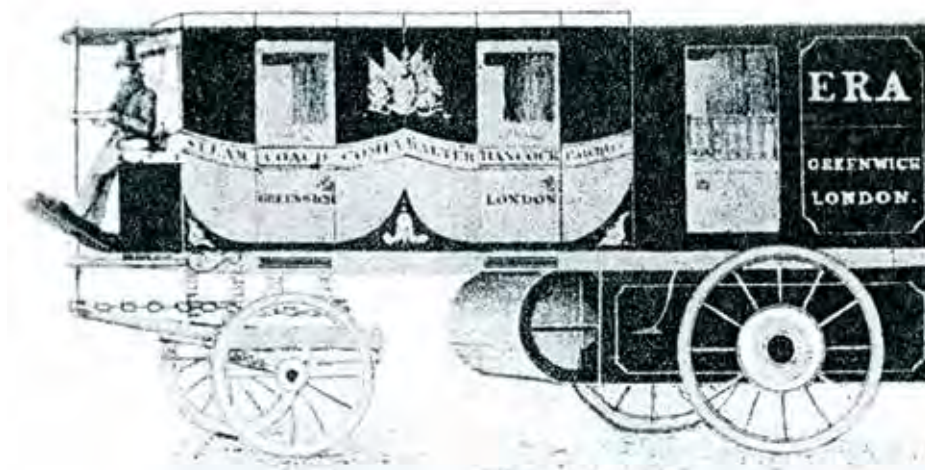
Mais ces engins ne donnaient pas satisfaction parce qu'ils ne disposaient pas d'une suspension raisonnable et plus encore parce que leur essieu avant à pivot central les rendait dangereusement instables. Et c'est à cette période que des rails furent posés sous les roues pour inventer le train. Et cela eut 3 effets bienvenus :

- Une réduction radicale de la résistance au roulement ;
- La suppression du besoin d'un mécanisme de direction et
- on pouvait même se passer de suspension.

Mais arriva alors Walter Hancock, le grand homme de son temps ! Il comprit rapidement que l'avenir de la locomotion routière à vapeur ne se trouvait nullement dans une compétition absurde avec le train sur de longues distances mais bien dans des systèmes d'omnibus sur de courtes distances. En 1831, il lança un service régulier de Londres à Paddington avec un véhicule qu'il baptisa « Infant » ou « nourrisson », le tout premier véhicule de l'histoire à avoir été muni d'un volant de direction. Malheureusement, après seulement 6 jours d'exploitation l'explosion de sa chaudière pourtant réputée non-explosive mit fin à ce service.

En 1834, Scott Russel ouvrit un service régulier sur les 11 km séparant Glasgow de Paisley avec rien moins que 3 véhicules. Cela durera seulement 137 jours parce que le 20 juillet, l'un d'eux brisa une roue et, en s'effondrant sur la route, sa chaudière explosa, ce qui coûta la vie à 5 de ses passagers.

Vous comprendrez ainsi qu'il a encore fallu de nombreuses années avant que le transport routier à vapeur puisse être déclaré d'utilité publique !



L'« Infant », le système omnibus de Walter Hancock,

Ce qu'il manquait pour y parvenir était simplement un esprit intelligent capable d'intégrer tous les éléments complexes de la locomotion routière comme avait si bien pu le faire George Stevenson avec les locomotives sur rail.

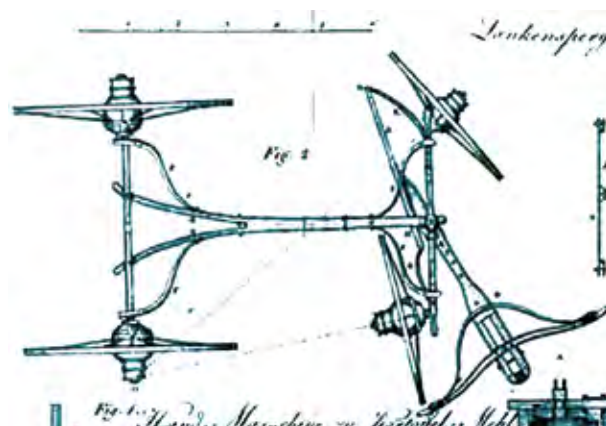
Mais la France se réveilla et quelques malins se mirent à l'œuvre. Et la vraie percée eut lieu en 1867 quand un jeune fondeur de cloches du Mans, Amédée Bollée, visita l'exposition universelle de Paris et put y voir combien les premiers véhicules à vapeur de l'époque étaient lents et maladroits. Sa brillante idée maîtresse fut qu'il voulait rouler vite ! Et il fut le premier à penser à pratiquement tous les éléments qui rendaient cela possible :

- un châssis rigide ;
- une bonne répartition des masses ;
- une suspension efficace avec même des roues indépendantes à l'avant ;
- un différentiel ;
- et le plus important : un système de braquage individuel des roues directrices.

Et à ce sujet, on peut vraiment se demander pourquoi ce système qui avait été breveté en 1816 par le carrossier autrichien Georg Langensperger n'avait pas encore été utilisé par aucun carrossier de renom.

Malheureusement, la guerre franco-allemande de 1870 repoussa à 1873 les premiers

Un système de braquage individuel des roues directrices avait été breveté en 1816 par le carrossier autrichien Georg Langensperger





Amédée Bollée et son « Obéissante » (en haut) et ci-dessous la Mancelle

A droite : la machine rustique du Suisse Isaac de Rivaz

essais de l'Obéissante de Bollée. Son concept hautement intelligent proposait déjà les 4/5 de sa longueur à ses passagers, 85 ans avant que la première Mini n'en fasse de même !

Ce véritable SUV de 20 CV se vit octroyé son permis de rouler le 21 mai 1873. Il

pouvait transporter jusqu'à 12 passagers et roulait agréablement à 40 km/h. Il escaladait également des pentes de 6% à ce rythme intéressant. Et, en plus, il avait un rendement relativement efficace en ne consommant que 2 kg de charbon par kilomètre. Après deux ans de patience consacrés en essais intensifs, Amédée Bollée voulut présenter l'Obéissante à Paris parce que c'est la ville où se font toutes les réputations et tous les succès !

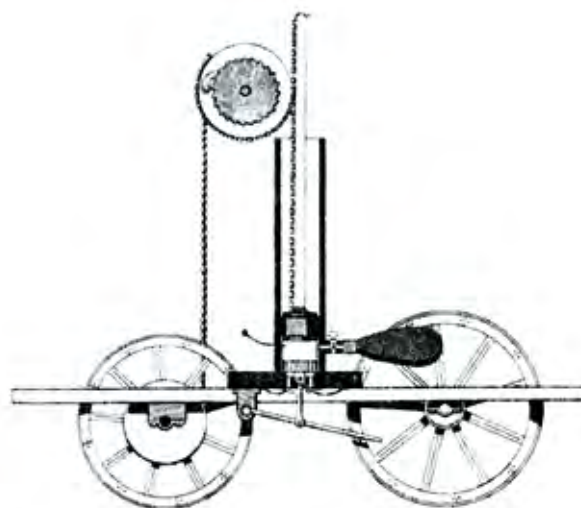
Mais il fallut rien moins que 6 mois pour obtenir l'autorisation du Ministère des Travaux Publics le 8 octobre 1875 pour qu'Amédée Bollée puisse enfin rouler jusqu'à Paris. Pour parcourir ces 235 km, il mit 18 heures. Et ce temps aurait sans doute pu être divisé par 2 tout simplement parce que Bollée fut arrêté à la lisière de chaque département par un ingénieur des Ponts et Chaussées de façon à s'assurer que les routes et les ponts pouvaient supporter la masse de son véhicule.

Bollée reçut un franc soutien de la presse et de nombreuses demandes de renseignement mais pas une seule commande ! Cet échec commercial ne fit pas réagir Bollée comme un technicien mais bien comme un psychologue !

Avec ses passagers accédant à leur siège face à la route par une seule porte, son Obéissante ne ressemblait pas du tout à un véhicule hippomobile. Aussi la Bollée suivante, la « Mancelle », il la conçut en préfigurant le look des futures automobiles. Et la prochaine, la « Rapide » pouvait même atteindre les 60 km/h, 16 ans avant qu'aucun autre véhicule ne puisse en faire de même sur la route.

Mais Bollée ne s'interrogea pas sur le principal handicap de la vapeur : le fait qu'un tel moteur nécessitait deux personnes à bord du véhicule : le conducteur pour conduire et aussi le « chauffeur » en charge du foyer de la chaudière pour produire la vapeur. Plutôt que de faire du feu hors des cylindres, pourquoi en effet ne pas faire du feu dans les cylindres et passer ainsi de la combustion externe à la combustion interne ?

Et cette question, un ingénieur suisse, Isaac de Rivaz, se l'était déjà posée en 1804. Il est en effet le premier à avoir voulu se passer de la chaudière, l'élément le plus encombrant d'un moteur à vapeur et c'était aussi, ne l'oublions pas, le plus dangereux. Après bien des difficultés avec divers systèmes



d'allumage, Isaac de Rivaz réussit le 26 février 1812 à faire avancer un très rustique quadricycle par des bons succès.

Son moteur avait un unique cylindre vertical avec un alésage de 18 cm et une course de 1m40 ! Pour son alimentation, il disposait d'une outre en cuir qui était remplie d'un gaz produit à bord par la distillation de charbon. Un cycle de ce moteur vraiment élémentaire à 2 temps prenait un bon 4 secondes et faisait avancer le véhicule d'environ 6 mètres. Il lui fallait donc une minute entière pour parcourir 90 m après une quinzaine de bonds en avant. Vous comprendrez facilement que c'était un système sans aucun sens pratique et qu'il ne connut donc aucun succès commercial. Il n'empêche qu'il peut quand même être considéré comme le tout premier moteur à combustion interne à avoir été monté sur un véhicule.

Bien des chercheurs essaieront de façon intensive à se débarrasser de l'installation encombrante nécessaire pour faire fonctionner un moteur à vapeur et s'orienter enfin vers la combustion interne. L'un d'entre eux, William Barnett de Brighton, n'obtint pas de meilleurs résultats que Rivaz mais Barnett fut le premier à comprendre dès 1838 qu'une compression préliminaire de la charge pouvait renforcer le rendement d'un tel moteur.

Wellman Wright proposa quant à lui dès 1833 l'utilisation du principe de Watt de pistons à double effet dans des moteurs à gaz. Son moteur fit faire un grand bond en avant à la recherche mais il exigeait une précision dans la réalisation des alésages de cylindres que les machines outils de l'époque n'étaient pas à même de fournir.

En matière de rendement énergétique, il faut aussi se rendre compte de ce que les machines à vapeur avaient à l'époque une avance considérable sur leurs premiers concurrents à gaz. Et tout comme les trains à vapeur éliminèrent les premières calèches à vapeur, les moteurs à vapeur tuèrent les premiers moteurs à gaz ... mais seulement pour un temps !

20 ans plus tard, le gaz de ville était devenu largement disponible en plus d'être relativement économique. Beaucoup de chercheurs enthousiastes travaillèrent sur autant de projets de moteur comme le Révérend Eugenio Barsanti en compagnie de l'ingénieur Felice Matteucci de Florence en Italie. Il y en eut aussi quelques uns en France, en Allemagne et en Grande Bretagne mais une véritable inhibition les bloquait tous.

Les machines à vapeur à double effet garantissaient un mouvement constant et il était évident que toute nouvelle invention devait garantir le même avantage ! Comme inhibés par l'exemple des machines à vapeur, ils avaient tous une sorte de blocage mental sur la répartition impossible des 3 phases nécessaires au moteur à gaz, à savoir : l'admission, l'expansion et l'échappement sur le cycle consistant en un aller et un retour du piston à double effet dans le cylindre.

Cette quadrature du cercle sera brisée par l'adoption de la découverte de William Barnett de la phase de compression ! Ainsi, il devenait enfin possible de répartir ces 4 phases sur 2 «aller-retour» du piston.

En démarrant leurs recherches sans aucune connaissance préalable, le Père Barsanti et son ami Matteucci vont mettre 13 ans pour parvenir au moment de leur première démonstration d'un moteur à gaz en mai 1856. Ils avaient remplacé le cylindre unique à double effet par une paire de cylindres à simple effet. Et ce système sera rapidement breveté dans de nombreux pays d'Europe même s'il ne générerait qu'un faible rendement.



*Le moteur à vapeur des Italiens
Eugenio Barsanti et Felice Matteucci*



Etienne Lenoir et une maquette de son véhicule de 1862



Mais nous devons à un Belge le concept du premier moteur efficace à gaz. Etienne Lenoir était né en 1816 dans le petit village de Mussy-la-Ville en Lorraine Belge, 14 ans donc avant l'indépendance de notre pays. A l'âge de 14 ans, il partit à pied à Paris. Il n'avait aucun diplôme et savait à peine lire et écrire. Mais après un premier job de serveur dans un café, il fut engagé dans une entreprise d'émaillage et, à partir de ce moment, il ne cessa plus d'inventer. Il fut en effet un inventeur-né !

En 1860, il construisit un moteur 2 temps à gaz qu'il fit breveter. La presse fut enthousiaste malgré que son moteur ne produisait qu'à peine un CV de puissance tout en pesant 250 kg ! Certes, il coûtait très cher mais il présentait

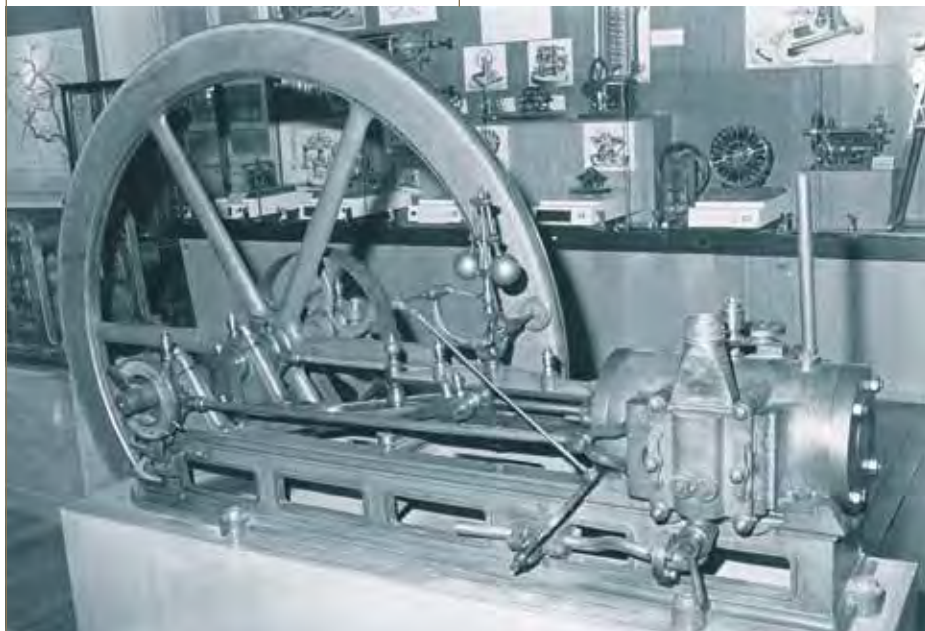
l'immense avantage par rapport à la machine à vapeur voire même à l'usage des chevaux de ne rien coûter une fois au repos.

En mai 1862, Lenoir construisit un véhicule pour tester son moteur et les journaux de l'époque témoignent de ce qu'il l'utilisa dans Paris et alla même jusqu'à Joinville-le-Pont et Vincennes en septembre 1863. Mais son moteur avait le désavantage de ne tourner qu'au régime constant de 115 tour/minute ce qui le rendait impropre à l'usage rationnel pour propulser un véhicule. Or chacun sait que le moteur d'un véhicule doit pouvoir varier de régime dans une proportion généralement admise de 1 à 6.

C'est ainsi que les moteurs Lenoir connurent un grand succès mais comme moteur stationnaire pour remplacer de nombreuses machines à vapeur dans des usines. Si vous allez à Paris, ne manquez pas de visiter le Conservatoire des Arts et Métiers dans le 3ème arrondissement, vous y verrez un moteur Lenoir ainsi que la notice vous informant de ce que Lenoir était français. En effet, à la fin de sa vie et sans le sou, il se fit naturaliser pour pouvoir profiter des bienfaits de l'Assistance Publique jusqu'à sa mort en 1901.

(A suivre)

Le moteur de Lenoir, exposé au «Conservatoire des arts et métiers» à Paris



Francorchamps, formule Ickx

Ickx. Un nom qui claque. Ajoutez-y le prénom Jacky et vous aurez un des plus grands champions du sport automobile, le Belge aux cent victoires minimum, toutes disciplines confondues.

Cet ouvrage abondant de photographies d'époque raconte son histoire tumultueuse à Francorchamps, son circuit fétiche. Emotions, joies, amertumes, le labyrinthe d'une carrière portant sur plus de trente ans est examiné en détail au fil des pages pleines de souvenirs parfois enfouis dans les mémoires.

Alain van den Abeele, ancien journaliste sportif de la RTB (sans F), nous livre ici son propre témoignage, rehaussé de ses anecdotes de commentateur sportif lors des compétitions où Jacky Ickx était engagé.

Depuis sa première participation à Spa, lors du Tour de France Auto en 1963 sur une petite BMW 700, jusqu'aux 24 Heures de Francorchamps 1998 où il partage le volant avec sa fille Vanina, Jacky Ickx a participé à 30 épreuves sur le circuit ardennais. Lors de ces 30 compétitions, il est monté - rendez-vous compte ! - une fois sur deux sur le podium en remportant pas moins de 10 victoires, ce qui fait de lui le pilote le plus triomphateur juste derrière son illustre aîné, Paul Frère (11 victoires).

Pourtant, les choses n'ont pas toujours été simples. Les drames des Coupes de Spa 1964 et des 1000 km 1985, dont la responsabilité n'incombe pas au pilote belge, jettent un voile de tristesse sur ces éclatantes réussites. Le fait de ne jamais avoir gagné devant son public au volant d'une Ferrari, que ce soit en Grand Prix ou aux 1000 km de Spa, laisse aussi au champion un petit sentiment de regret.



*Ickx-Hahne, 24 h 1966
(Erich Mullender)*



*Ickx – Stewart – Amon,
GP de Belgique 1968*

Parmi les exploits mémorables, ceux qui reviennent directement en mémoire sont ses performances sous la pluie. Comme aux 1000 km 1967 où un «gamin» de 22 ans se permet de déguster tout ses adversaires, au volant de la Mirage M1,



1000 km de Spa, 1974,
peinture de Benoît Delière



- 224 pages
- Format 24 x 29 cm
- Textes français
- Auteurs : Alain van den Abeele et Benoît Delière
- 36 illustrations inédites
- 330 photos
- Couverture cartonnée rigide
- ISBN : 978-2-9601019-8-0
- Prix public : 49 euros ttc

Disponible chez Benoît Delière Editions et dans toutes les librairies
www.benoitdeliere.be/french/livre.php
info@benoitdeliere.be

un gros bolide qu'il ne pilote pourtant que pour la deuxième fois. Rebelote en 1968, où Jacky Ickx «colle» 30 secondes à ses poursuivants lors du premier passage devant les tribunes remplies de spectateurs médusés !

Son engagement chez Porsche le portera à nouveau au sommet 6 ans après sa dernière victoire à Spa, en compagnie de l'Allemand Jochen Mass, avec la fabuleuse 956 groupe C sur le nouveau circuit raccourci que nous connaissons actuellement.

La virtuosité du pilote belge tient d'une extrême faculté de concentration ainsi que d'un calme à toute épreuve. Ainsi déclarait-il un jour au micro de l'auteur de ce livre, Alain van de Abeele : «Je déteste perdre, mais je sais chasser de mon esprit la pensée de la défaite. C'est indispensable pour garder un équilibre mental».

Reste que le circuit de Francorchamps ne se dompte pas aussi facilement et tend souvent des pièges aux pilotes qui n'y prennent pas garde. Les plus jeunes

connaissent le Raidillon, le double-gauche et Blanchimont comme étant des virages où «les grands garçons» font la différence. Avant 1979, les virages des Combes, de Burnenville et de Hollowell demandaient encore davantage de courage et de maîtrise. Tandis que le «Esse» de Masta dissuadait les ardeurs des pilotes écervelés.

Et puis, que dire de ce décor majestueux et romantique de Francorchamps où bon nombre de légendes du sport automobile se sont écrites, que ce soit sur le tracé de 14 km ou celui de 7 km !

Richement illustré par 330 photos exceptionnelles et 36 peintures inédites de l'illustrateur-éditeur Benoît Delière, ce livre retrace les 30 participations du champion belge sur le mythique circuit de Francorchamps. Il décrit les enjeux de chaque course, en parlant également de ses adversaires directs sur la piste, de la genèse de certains bolides et de la légende du circuit ardennais.

1000 km de Spa 1975 (Erich Mullender)



GP de Belgique 1970, Les Combes
(RevsLibrary)





120 Ans de Sport Automobile
Belge – Volume 1 : 1896 – 1965
€ 59,00

Ajouter au
panier

Détails



120 Ans de Sport Automobile
Belge – Volume 2 : 1966 – 1980
€ 59,00

Ajouter au
panier

Détails



120 Ans de Sport Automobile
Belge – Volume 3 : 1981-2016
€ 59,00

Ajouter au
panier

Détails



BOX : 120 Ans de Sport
Automobile Belge
€ 195,00

Ajouter au
panier

Détails



APAL, le défi liégeois
€ 40,00

Ajouter au
panier

Détails



L'Odyssée des autos-canon-
mitrailleurs
€ 35,00

Ajouter au
panier

Détails



Le Grand Livre de
l'Automobile Belge
€ 72,00

Ajouter au
panier

Détails



Paul Frère
€ 49,00

Ajouter au
panier

Détails

Une partie du site est dédié aux publications de la Fondation Automobile FSA. Des livres sur l'histoire de l'automobile belge, tels **120 ans de Sport Automobile Belge**, **Le Grand Livre de l'Automobile Belge**, la vie d'un de nos plus grands pilotes **Paul Frère**, ou encore l'histoire d'**Apal**, 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.

www.historicar.be

A close-up, artistic photograph of a car's front end, focusing on a large, oval-shaped headlight with a grid-like lens. The car's chrome grille is visible in the lower foreground, and the background is blurred, showing what appears to be a building with columns.

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

