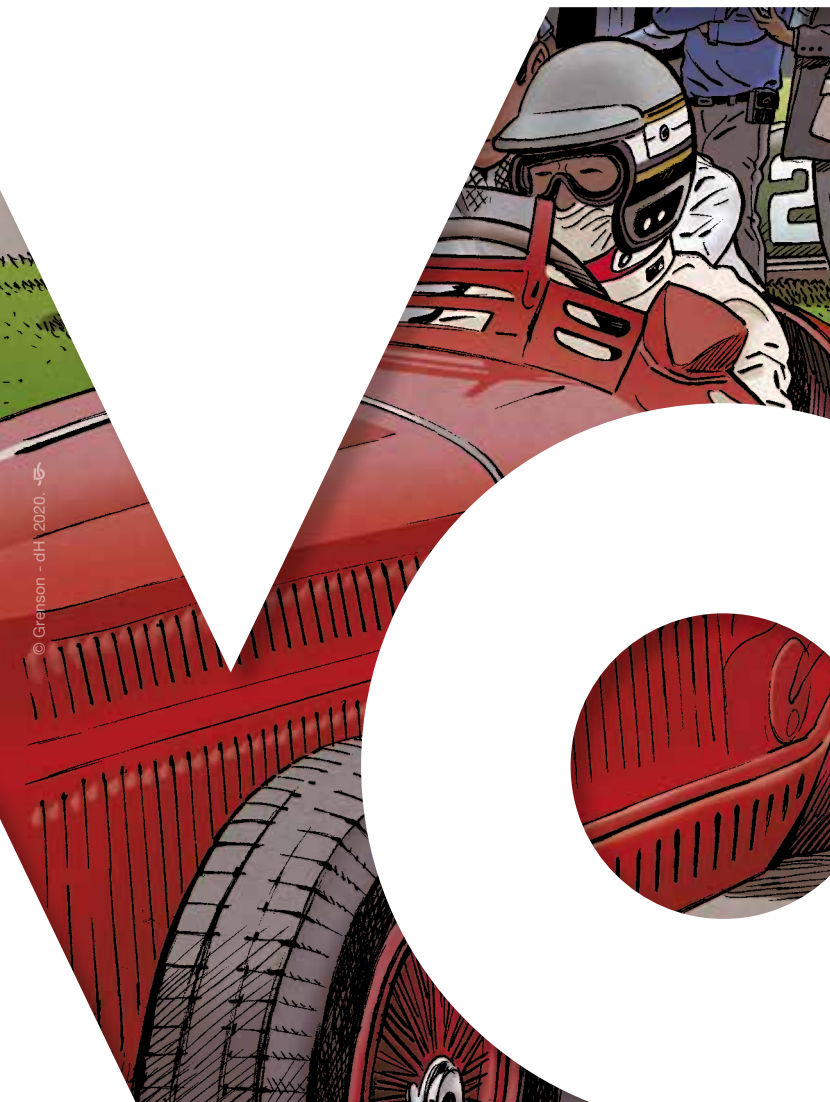


Fsa HISTORICAR

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





CLASSIC CAR, PRESTIGE CAR, PRESTIGE HOME PROTECTION • FINE ART INSURANCE • DONATION COVER



VANDER HAEGHEN
THE ART OF INSURING PASSIONS



VdH est recommandé par les meilleurs courtiers d'assurance !

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



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 – Paul E. Frère –
Nick Jonckheere – Eric Jansen

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

Peugeot Club Belgium

Kon. Automobielclub van Vlaanderen

Rolls Royce Enthusiasts' Club Belux

DwergAutoClub Belgique

Skoda Driver Club

Les articles n'engagent que leurs auteurs.

Droits de reproduction réservés pour tous médias y compris internet.

Maison d'édition:

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

Tout autour de nous



Chose étonnante en ces temps de numérisation galopante, un nombre considérable de livres dédiés à l'automobile ont été publiés chez nous ces derniers mois. Dans ce numéro, nous vous parlerons des plus remarquables de ces ouvrages. Je pense notamment à l'impressionnante trilogie commise par Christophe Gaascht, Claude Yvens, Serge Dubois, Pierre Van Vliet, Martin Businaro et Emeric de Baré, célébrant le centenaire du circuit de Spa-Francorchamps, ou encore au pavé (3,5 kg) édité en français et en néerlandais, qui retrace l'histoire incroyablement riche de l'importateur, assembleur et que-sais-je-encore, Beherman.

Et puis, il y a ce recueil de textes brefs rédigés entre 1948 et 1951 par Jacques Ickx, ses célèbres billets « Tout autour de nous » bourrés d'informations mais aussi riches d'aventures, d'exploits, de sentiments humains, de l'audace à l'espoir, de la modération à la satisfaction, du courage à l'abnégation, et de moments inattendus.

Né en 1910, Jacques Ickx – père de Jacky et Pascal - collabore au Bulletin de la Fédération motocycliste de Belgique dès ses 18 ans. Il entre au journal Les Sports en 1933. Passionné de mécanique et de sports moteurs, Jacques Ickx est coureur motocycliste à partir de 1934 pour les trois grandes marques belges FN, Gillet et Saroléa. Il fut le tout premier champion de Belgique de motocross, une discipline, au même titre que le trial, qu'il introduira en Belgique contre vents et marées.

Pilote aviateur à ses heures et passé à l'automobile, il fut notamment vainqueur, en 1951, du Marathon de la route Liège-Rome-Liège, l'épreuve d'endurance automobile la plus dure, avec son compatriote John Claes.

Sociétaire à part entière de la presse internationale, Jacques Ickx est triplement réputé pour sa conception humaniste du phénomène automobile, pour l'universalité des angles sous lesquels il l'approche et pour un style sans pareil qui lui valait d'être désigné en France comme le journaliste-écrivain.

Passionné de la vie, il croyait avec Pierre Teilhard de Chardin à l'ascension de l'humanité et au devoir individuel d'y collaborer. Textes brefs rédigés entre 1948 et 1951, ses célèbres billets « Tout autour de nous » sont bourrés d'informations mais aussi riches d'aventures, d'exploits, de sentiments humains, de l'audace à l'espoir, de la modération à la satisfaction, du courage à l'abnégation, et de moments inattendus.

Pour avoir été compétiteur lui-même et avoir été à ce titre constamment à la recherche des défis et des obstacles les plus redoutés à surmonter, Jacques Ickx connaissait tous les mouvements de l'âme qui motivent le sportif. Ces billets restent, pour ces raisons, si vivants, si actuels, si intemporels. L'analyse extraordinaire de la motivation des héros qu'il met en scène – parfois personnages discrets hors du commun –, et des défis auxquels ils ont fait face, permet au lecteur de leur donner une nouvelle vie à laquelle aucun d'eux n'aurait songé.



Tout autour de nous, par Jacques Ickx, Éd. MOLS est disponible en version papier – 29,90 €, ISBN 978-2-87402-272-2 et en version numérique – 20,99 € - ISBN 978-2-87402-282-1

Disponible dans les librairies, il peut aussi être commandé en ligne à l'adresse

www.edde.eu/publication-tout_autour_de_nous.html

Leo Van Hoorick

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

À
PARIS

Final call for entries

Important Collectors' Cars and Fine Automobilia

Paris, France | 3 February 2022

ENQUIRIES

+33 1 42 61 10 11

eurocars@bonhams.com

bonhams.com/motorcars

Selected lots from

THE DOLLESCHEL COLLECTION

Sommaire

3

6 – 17

18 – 22

24 – 28

29 – 31

32 – 36

37 – 38

Annonces

Agenda

Edito

la première usine d'assemblage japonaise d'Europe

Les 100 Ans de Gillet

Pionnières dans un garage wallon

Vécu

L'ENB en miniature

Livres

2 VdH Assurances

4 Bonhams

23 Mercedes-Benz

39 FSA Livres

40 CBC Private Banking

- Retromobile Paris: 2-6 février 2022
- Techno Classica Essen: 23-27 mars 2022
- Rétromoteur Ciney, 4-6 juin 2022
- Interclassics Days of Elegance: 18-19 juin 2022

Autoworld

- Jusqu'au 23/01/2022: Supercar Story
- Jusqu'au 30/01/2022: 100 ans Spa-Francorchamps
- Février-mars: Love Bugs
- Juillet – Août: Alfa Romeo

Pour plus d'infos: www.autoworld.be

Couverture

Voilà ce qu'un habitant de Wallonie découvrit récemment dans un vieux garage : trois vénérables automobiles, en possession de sa famille depuis leur sortie d'usine. Une De Dion Bouton 1903, une Renault 1901 et une Pipe 1904, conservées dans leur état d'origine. La Pipe – à moteur 4 cylindres - est d'ailleurs l'une des rares survivantes d'un constructeur belge jadis plein d'ambition ! Elle est habillée d'une carrosserie de Snutsel, fameux artisan bruxellois. Les voitures seront mises en vente par Bonhams à Paris, le 3 février 2022. Lisez l'article à partir de la p. 24



HONDA BELGIUM: la première usine d'assemblage japonaise d'Europe

Par Paul E. Frère

Bien qu'Honda n'ait jamais égalé les chiffres de vente de Toyota ou Nissan, elle fut l'une des premières marques nippones à conquérir l'Europe. Honda gagna d'abord sa réputation via la compétition, et c'est un peu à contrecœur que la marque lança ses premières "Mopetto", comme on désigne les mobylettes au Japon. Ca fera bientôt 60 ans que Honda a démarré la production de deux-roues à Alost. C'est en effet depuis la Belgique que Soichiro Honda, force motrice de la marque du même nom, voulait conquérir l'Europe.

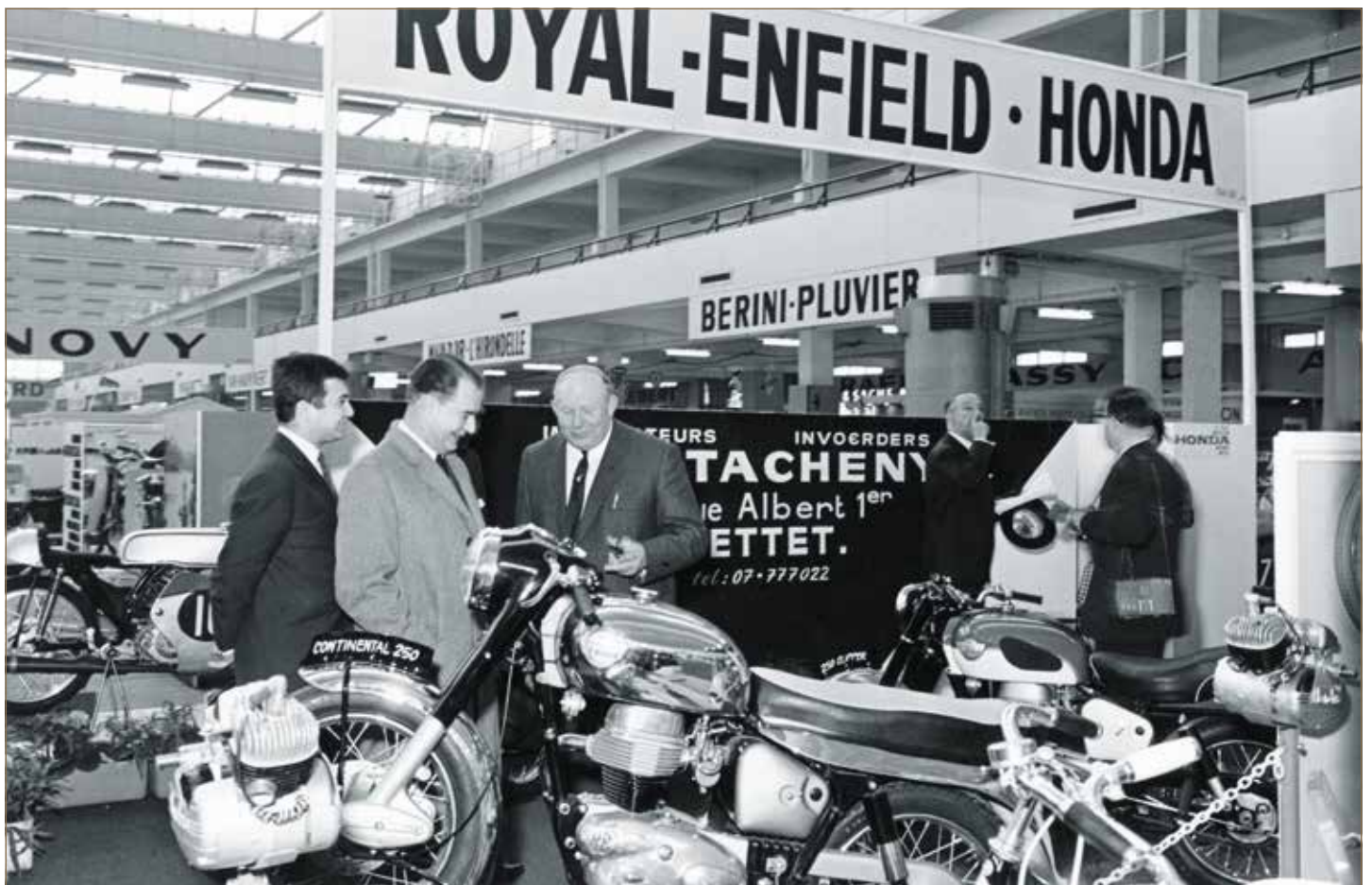
Pour beaucoup, les produits japonais ont toujours fait partie du paysage. Pensez par exemple à Canon, Nikon ou Minolta. Sur le plan gastronomique, qui n'a jamais goûté quelques sushis ou mochis ? Mais nos plus vénérables lecteurs se souviennent en revanche du temps où le Japon n'était encore qu'une île lointaine et étrange, dirigée par un Empereur, et dont les habitants portaient le kimono. Sans compter que durant la Seconde Guerre Mondiale, le Japon s'était rangé du côté de l'Allemagne. Ces lecteurs n'oublieront pas de sitôt des tragédies comme l'attaque japonaise sur Pearl Harbor, et la reddition qui suivit le largage de bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki. Autant d'évènements après lesquels on oublia un peu le Japon.

Pour bien des pays à travers le monde, l'après-guerre fut synonyme de manche retroussée et de travail acharné pour la reconstruction. Chez nous aussi, l'assemblage automobile reprit lentement mais sûrement des couleurs. En 1950, 57.978 nouvelles voitures furent immatriculées en Belgique. Pendant ce temps au Japon, on n'avait construit que 2.000 véhicules à quatre

roues. Il est vrai que la mobilité japonaise passait alors principalement par des engins à deux ou trois roues, dont le pays produisit pas moins de 62.265 exemplaires cette année-là. Par ailleurs, le gouvernement faisait en sorte de favoriser la production de camions, indispensables pour la reconstruction. Les entreprises « poussaient » toutefois comme des champignons, la production connut une croissance colossale durant les années 50. Mais il n'était pas si simple d'exporter.

■ Grand Prix Moto de Belgique 1960

L'Expo Universelle de 1958 à Bruxelles allait ouvrir les portes à l'industrie auto et moto japonaise, puisque c'est là que se nouèrent – prudemment – les premiers contacts. Bien que des contrats fermes ne furent pas immédiatement signés, l'évènement mettait la petite Belgique en lumière, au moment même où prenait réellement vie ce beau projet qu'était l'Union Européenne. De plus, une récente visite du Roi Baudouin au Japon avait déjà resserré les liens entre les deux pays.



Honda, plus gros producteur de motos du pays, envoya en 1959 une délégation chez nous pour y chercher un importateur qui distribuerait ses motos. Cette délégation passa notamment par le garage de Jules Tacheny, à Mettet. Les Japonais avaient clairement fait leurs devoirs, car quiconque connaît un peu le petit monde de la moto fait directement le lien avec Tacheny et ses nombreuses victoires en compétition, au guidon de montures FN. C'est en 1931 qu'il avait été engagé par la marque liégeoise en tant que pilote d'usine, où il avait entre-autres comme équipier René Milhoux. Après bien des succès, il avait décidé en 1937 de se consacrer à son garage, et était devenu concessionnaire FN. Puis il avait repris la compétition après la Seconde Guerre Mondiale, d'abord sur FN, ensuite sur Norton. Après quelques chutes et des rééducations de plus en plus difficiles, il avait définitivement raccroché le casque en 1957. Il s'était depuis pleinement consacré à la gestion de son garage, et à la direction du circuit de Mettet. Son garage distribuait les marques Austin, Hudson et Jaguar. Il était aussi importateur des motos Norton

(1952) et Royal Enfield (1956). Et finalement, Tacheny devint donc aussi le tout premier importateur de motos japonaises. En 1959, il conclut en effet un accord avec la délégation de Honda. Au Salon de Bruxelles 1960, Jules Tacheny montra pour la première fois au public belge l'entièreté de la gamme Honda. Le 3 juillet de la même année, se tenait le Grand Prix Moto de Belgique au circuit de Francorchamps. Avant la guerre, les compétitions étaient largement dominées par les marques anglaises, comme Norton, Sunbeam ou Rudge. Mais après le conflit, les Britanniques avaient cédé sous les assauts des Italiennes de MV Agusta, Moto Guzzi ou Gilera. Et BMW ne s'en sortait pas mal non plus. En 1960, les milliers de fans de moto réunis à Spa découvrirent pour la première fois un team japonais, avec des pilotes comme Kitano, Suzuki, Tanaka, Taniguchi et Shimazaki. Dans la première course, en catégorie 125 cc, Kitano décrocha la 7^{ème} place. John Buelens, journaliste du magazine *Autotoerist*, écrivit à l'époque : « Je dois reconnaître que les Honda sont d'agréables surprises, tant en matière de style que de per-

Jules Tacheny fut le premier importateur de Honda en Belgique. Il signa un accord avec la marque en 1959, et resta importateur jusqu'en 1963.



▲ *Au début, les machines de la Honda Racing Team étaient exclusivement pilotées par des Japonais. Ici, Naomi Taniguchi à l'œuvre.*

► *Le Suisse Luigi Taveri intégra l'équipe Honda en 1961. Et d'emblée, les victoires commencèrent à s'enchaîner.*

►► *Entre 1961 et 1967, Mike Hailwood, surnommé « Mike the Bike », remporta pas moins de sept titres mondiaux avec Honda.*

►► *Soichiro Honda n'hésitait jamais à faire personnellement la promotion de sa marque.*

formances. Ces machines, agréables à voir et de conception ingénieuse, sont juste un peu lentes par rapport aux MV et Ducati que nous connaissons. » Les cinq Japonais se présentèrent aussi au départ de la catégorie 250 cc, dans laquelle les MV furent tout simplement imbattables. Mais le plus important était que grâce à la parade publicitaire organisée entre les courses, les amateurs de motos venus en masse purent faire connaissance avec toute la gamme Honda.

Un an plus tard, le dimanche 2 juillet 1961, le team Honda répondit à nouveau présent, et rares étaient ceux qui croyaient en ses chances. Qu'est-ce qui pouvait bien avoir changé ? En fait, l'équipe de pilotes n'était plus uniquement composée de Japonais, puisque quelques Européens les avaient rejoints. En catégorie 125 cc, l'effet fut immédiat, avec la victoire du Suisse Luigi Taveri. Mieux : les trois premières places étaient occupées par des Honda. Puis ce fut la course 250 cc : le Rhodésien Jim Redman franchit le premier le drapeau à damier, suivi de Tom Phillis (Australie) et Mike Hailwood (GB). Là, ce furent les quatre premières places que décrocha Honda. Les places 5 et 6 furent pour Yamaha, et la 7^{ème} pour le Sud-Africain Paddy Driver, au guidon d'une... Suzuki. Désormais, la suprématie japonaise sur la compétition moto était un fait. D'autant que Jim Redman avait établi le record du tour à 185,030 km/h. En

1962, Honda triompha à nouveau au GP de Belgique de Francorchamps. Même si la nouvelle catégorie 50 cc fut dominée par Suzuki, Honda fut invincible en 125 et 250 cc. La marque domina aussi largement en Grande Bretagne, en trustant les 5 premières places tant en 125 qu'en 250 lors de la fameuse TT (Tourist Trophy) de l'Île de Man. Et ce n'était que sa troisième participation !

En 1961, Honda revendiquait une production annuelle de 935.859 motos, devenant ainsi le plus gros constructeur mondial. Mais pour la marque, écouler cette colossale production était un vrai défi. Le lancement sur le marché américain en 1959 ayant été rondement mené, il était maintenant temps de s'attaquer à l'Europe, qui représentait un marché potentiel de quelque 2 millions d'unités par an.

■ L'obstacle de la CEE

Motivée par le succès américain, Honda lança la même année une société européenne de vente, la European Honda GmbH, établie à Hambourg, en Allemagne. Mais quelques années plus tôt, les pays européens avaient établi des règles à l'importation très restrictives pour protéger leurs industries locales. Les quotas et les taxes très élevées allaient empêcher Honda de rencontrer le succès escompté sur ce marché très important.



En fondant la Communauté Economique Européenne le 1^{er} janvier 1958, l'Allemagne de l'Ouest, la France, l'Italie, et les trois pays du Benelux avaient posé les fondations d'une grande entité économique. Grâce à la CEE, les principaux pays d'Europe occidentale se donnaient ainsi un peu plus de poids face aux deux géants politiques et industriels qu'étaient les USA et l'URSS. L'objectif des membres de la CEE était d'établir officiellement un marché commun dès 1969. Il n'existerait plus de droits de douane entre ces six pays, et les différents marchés ne formeraient plus qu'un. A l'inverse, les pays non-membres de la CEE devraient composer avec de lourdes taxes à l'importation, et surtout avec des quotas. Et au final, ces règles devaient aider les industries des six pays à grandir, puisqu'elles profiteraient sans contraintes d'un énorme marché unifié. Implications pour Honda ? Après avoir passé des mois en mer, les motos japonaises allaient être frappées d'importantes taxes à leur arrivée à la douane. Autant dire que la vente de ces motos ne serait plus rentable, à moins de pratiquer des tarifs très supérieurs à ceux des concurrentes européennes. Bref, alors que de nombreux pays, dont le Japon, n'avaient pas vraiment pris au sérieux la politique de la CEE, estimant qu'elle allait être difficile à organiser et à mettre en application, ils durent finalement revoir leur copie.





▲ La société Honda Motor of Belgium fut fondée en 1962, et on présenta alors la maquette des bâtiments encore à construire.

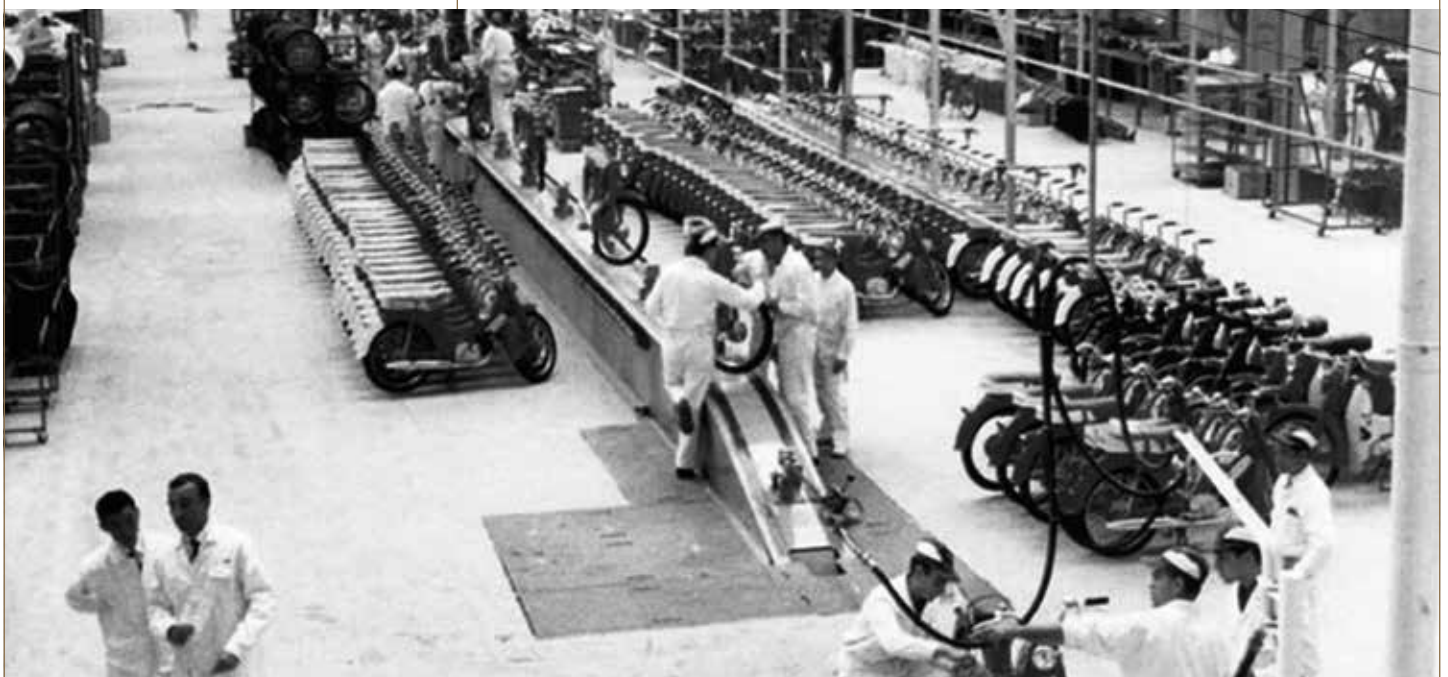
► A l'automne 1962, la Belgique fut frappée par une intense vague de froid. Le gel et la neige retardèrent les travaux des semaines durant.

▼ Le premier Honda C310 quitte les lignes le 27 mai 1963. Mais il faudra encore longtemps avant que la production atteigne sa vitesse de croisière.

■ Fujisawa en éclaireur dans la CEE

En décembre 1961, la politique de la CEE faisait énormément parler d'elle de par le monde, et notamment au Japon. Chez Honda, on suivait la chose de près. C'est ainsi que Takeo Fujisawa, bras droit commercial de Soichiro Honda depuis 1949, et Hideo Iwamura, Assistant General Manager of Administration, changèrent leur fusil d'épaule quant à la stratégie à suivre. L'exportation de motos vers la CEE atteignit en effet rapidement le quota autorisé, les ventes étaient donc bien trop faibles pour être rentables, d'autant que les tarifs douaniers grignotaient encore un peu plus

les revenus de l'entreprise. Bref, on sentait que l'exportation n'allait plus être profitable bien longtemps. Pour qu'Honda soit en mesure de rivaliser avec ses concurrents de la CEE, il n'y avait donc qu'une solution : produire des motos et en organiser la vente au sein même de la CEE. De telles mesures permettraient en effet de réduire drastiquement les coûts de distribution. Plus important encore : utiliser jusqu'à 60% de pièces provenant de sous-traitants locaux permettrait d'obtenir le label « Made in EEC », et de pouvoir ainsi opérer sur le marché de la CEE sans aucune taxe. Fujisawa confia donc à Iwamura la mission d'effectuer une étude de marché dans les pays de la CEE. « Je vous donne carte





blanche, faites tout ce que vous jugerez être le mieux », lui dit-il. Iwamura se mit immédiatement au travail. Avec Kenjiro Okayasu (achat matériaux) et Tetsuya Iwase (département Formation & Personnel), ils formèrent le « Team pour le Projet d'Expansion dans la Région CEE ». L'étude avait pour but de choisir un lieu où établir une unité de production de motos, de définir les possibilités d'acheter localement ce qui était nécessaire à cette production, d'évaluer l'ampleur de l'opération, et enfin de déterminer quel type de motos il faudrait construire. La tâche n'était pas aisée, puisque la CEE était composée de pays très différents les uns des autres. Et bien entendu, il fallait que le pays choisi affiche une économie solide et soit politiquement stable. Enfin, la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée et une situation géographique stratégique étaient aussi des facteurs déterminants.

■ Conclusions de la « mission CEE »

Le team d'étude commença son voyage par l'Allemagne de l'Ouest, puissance économique la plus stable de la CEE. Fin janvier 1962, une visite fut ainsi rendue au QG européen de Honda à Hambourg, cela pour connaître précisément la situation du marché. Puis le trio passa trois semaines à visiter les principales villes industrielles allemandes. De ces premières observations, ils conclurent que la

mobylette était le type de deux-roues le plus populaire, représentant 80% des quelque 2 millions de motos en Europe. Le plus grand producteur de mobylettes de la CEE était la France, avec 1 millions d'exemplaires par an. Les autres pays majeurs étaient l'Italie, l'Allemagne de l'Ouest et l'Angleterre. Il s'avéra rapidement que le choix de l'Allemagne aurait de nombreux inconvénients, puisque le pays comptait déjà un certain nombre de marques de motos et de mobylettes, dont BMW. A peu près toute la population avait déjà un travail, et les salaires étaient assez élevés. Enfin, les prix des terrains étaient parmi les plus élevés de la CEE. Bref, entre l'achat d'une parcelle suffisante pour un bâtiment industriel et les émoluments des travailleurs, l'Allemagne était trop chère.

L'équipe de recherche passa alors tous les pays de la CEE à la loupe, à l'exception du Luxembourg. Après avoir tout comparé, la France et l'Italie furent à leur tour écartées pour les mêmes raisons que l'Allemagne. Ne restaient donc que deux pays : la Belgique et les Pays-Bas, membres de la CEE qui affichaient un certain retard en matière d'industrialisation. Les deux pays reçurent le trio japonais à bras ouverts. Des représentants des gouvernements les accompagnaient en personne dans chacune des visites de diverses localisations potentielles. Lentement mais sûrement, les trois Japonais commencèrent à pencher en

▲ *Malgré l'hiver très rigoureux, le bâtiment sortit de terre en 8 mois.*



▲ *Les équipes Honda étaient dirigées par des spécialistes venus du Japon. Au début, il ne fut pas aisé de passer outre la barrière de la langue.*

► *En septembre 1963, année des 15 ans de Honda, l'usine d'Alost fut officiellement inaugurée en présence de Soichiro Honda, entre autres.*

▼ *Le personnel japonais logeait dans un hôtel bruxellois. Ici, les premiers bureaux où fut élaboré le réseau de distribution.*



faveur de la Belgique, qu'ils voyaient comme le pays le plus adéquat. Bien que les entreprises y fussent de taille moyenne, les Belges avaient la réputation d'être des sous-traitants très fiables de l'industrie automobile allemande. Le salaire minimum était très « raisonnable » comparé à celui de l'Allemagne, et la main d'œuvre qualifiée était nombreuse. Et par ailleurs, le Conseil Communal d'Alost mena une opération séduction à laquelle la délégation nipponne ne fut pas insensible. A cette époque, la ville comptait quelque 50.000 habitants. Elle était située dans un rayon de 40 km tant de Bruxelles que d'Anvers, et les trois villes étaient reliées par autoroute. Enfin, Alost était aussi reliée à Anvers par un canal. Et c'est ainsi que le trio décida de retenir Bruxelles pour un nouveau siège européen d'où seraient organisées les ventes de Honda, et Alost pour la construction d'une usine. Le voyage d'étude de deux mois fut enfin bouclé.

■ Première entreprise japonaise à établir une usine dans la CEE

En mai 1962, une nouvelle équipe de 12 personnes fut mise sur pied pour la création d'une nouvelle entreprise : Belgium Honda Motor. Tous étaient membres de la Special Planning Team. Iwamura, qui avait dirigé l'étude de marché de la CEE, fut nommé Manager de Honda Belgium. Son job était

de superviser à la fois les ventes et la production à Alost. Okayasu fut quant à lui placé à la direction de l'usine, et donnait des instructions générales pour sa construction et pour l'activité de production. Enfin Iwase se vit confier la fonction de Manager Administratif de l'usine.

Afin d'obtenir l'approbation du gouvernement japonais pour la création de Honda Belgium, les membres de la Special Planning Team dressèrent un aperçu des activités commerciales belges. Armés de tous les dossiers nécessaires, ils rendirent d'innombrables visites au Ministère du Commerce Extérieur et de l'Industrie, au Ministère des Finances, et à la Banque du Japon. Comme ça avait été le cas en 1959 au moment de créer American Honda, les autorités japonaises voulurent imposer de sérieuses restrictions. Au cours de ces négociations, Honda dut donc faire comprendre aux responsables gouvernementaux son intention de créer une unité de production dans la CEE. Et ce qui inquiétait le plus les officiels japonais était le montant de devises étrangères qui allaient pour cela devoir quitter le pays. Les fonctionnaires voulaient que ce montant soit minimal, tandis que Honda voulait évidemment s'assurer des ressources suffisantes pour créer une usine digne de ce nom en Belgique. Finalement, on s'accorda sur un total de 75 millions de francs belges.



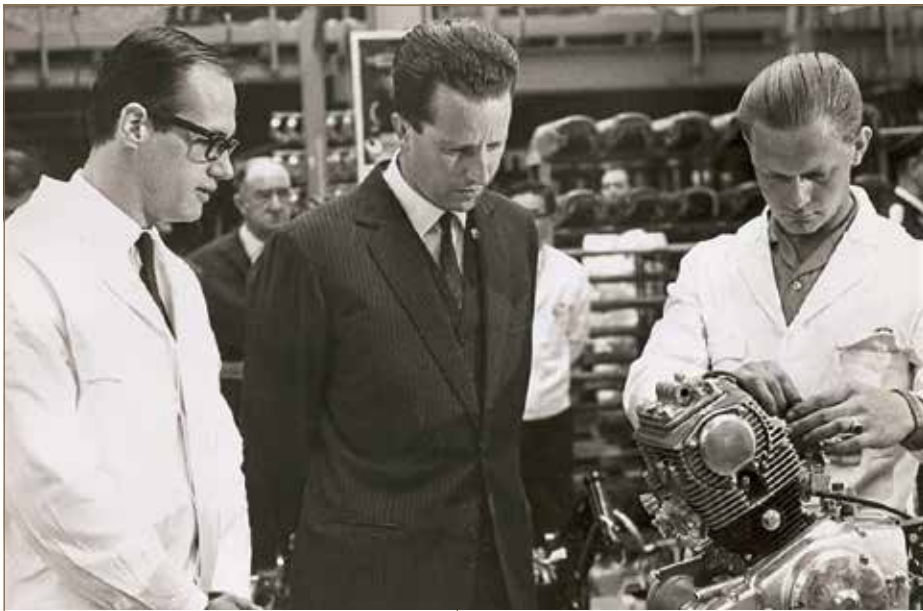
■ A peine 8 mois

Honda Belgium acheta un terrain assez grand pour une éventuelle expansion future. L'usine allait occuper une surface de 5.000 m², ce qui incluait des sites pour la soudure, la peinture, l'assemblage et l'inspection finale. Les installations allaient produire trois types de deux-roues : des mobylettes, comptant pour à peu près 80% du marché européen de la moto, et deux modèles Super Cub, le C100 et le C110. La capacité de production serait de 10.000 unités par mois, sur base d'un système d'équipe de jour. La gamme Honda ne comptant alors pas de mobylettes, il allait falloir en développer au Japon. La production allait être de sorte que presque toutes les pièces nécessaires seraient achetées localement. Seul le moteur et quelques autres éléments seraient importés du Japon. Les produits finis seraient vendus dans les trois pays du Benelux par Honda Belgium, tandis que European Honda prendrait en charge la vente dans les autres pays de la CEE. « Vous pourriez penser qu'une capacité de production mensuelle de 10.000 unités était trop faible pour un marché de plus de 2 millions de motos par an », explique Okayasu. « Mais notre objectif était d'abord de vendre le plus possible, pour avoir les moyens d'agrandir l'usine et d'augmenter la capacité de production si nécessaire. »

La première pierre de l'usine Honda d'Alost fut officiellement posée en oc-

tobre 1962. Iwamura, qui espérait que tout soit prêt au printemps 1963, avait besoin de voir quelques produits finis. Il donna donc des instructions pour la construction avance vite, de façon à pouvoir lancer la production dès février 1963. Bref, le planning ne s'étendait pas sur plus de 4 mois à peine. Mais pour l'entrepreneur belge en charge du chantier, le délai n'était tout simplement pas tenable. Les dirigeants de l'entreprise contactèrent donc Ryoji Matsui, responsable entre-autres de la finition et de l'alimentation énergétique de l'usine. « En Belgique, lui dirent-ils, il pleut ou il neige plus de la moitié de l'année ! Nous ne pouvons pas promettre une date précise à laquelle l'usine sera prête. Nous vous demandons de penser en termes de jours de travail effectif. » Sur ce, les Belges commencèrent à expliquer le processus en détail, calendrier à l'appui. Le planning contenait une description détaillée des différents processus de construction et du calendrier des travaux, y compris le nombre de jours ouvrables réels requis pour achever chaque étape. En revanche, la case réservée à la date estimée pour l'achèvement de ces étapes était laissée en blanc. « Au Japon, répondit Matsui, les entrepreneurs savent ce qu'ils ont à faire si la construction prend du retard, sans devoir en rediscuter. Ils font de leur mieux pour rattraper le retard, quitte à augmenter le nombre d'ouvriers ou à accélérer la construction en travaillant en heures supplémentaires, les week-ends et jours fériés. » Sauf qu'en Belgique, la

▲ *L'ambiance à l'usine d'Alost était fantastique, et des fêtes y étaient régulièrement organisées. Ici, pour la présentation au personnel du nouveau cyclomoteur.*



▲ *Le Roi Baudouin en visite officielle de l'usine Honda d'Alost, en 1966. Comme on le sait, Baudouin était amateur de balades à moto.*

► *Cette Honda S800 trôna au Salon de l'Auto de Bruxelles en 1967. Cette sportive très compacte recevait un moteur plein de caractère, capable d'atteindre 8.500 tr/min.*

loi ne le permettait évidemment pas. Il n'empêche que la construction avançait à un rythme incroyable. Pendant un moment, on crut même que le chantier serait achevé à temps. Mais l'hiver en décida autrement : un soudain coup de froid gela le sol puis le couvrit d'une épaisse couche de neige, ce qui causa un certain retard. Les Japonais commencèrent alors à s'inquiéter.

Pour ne rien arranger, le gouvernement belge avait émis en décembre 1962 une interdiction temporaire des activités de construction en extérieur, pour éviter que les ouvriers doivent travailler par un froid extrême. En conséquence de quoi le chantier fut temporairement fermé. Jamais à court d'idées, les Japonais profitèrent de ce temps mort pour élaborer un réseau d'approvisionnement en pièces, indispensable pour la production locale. Et là encore, ils firent face à de nombreux obstacles. Ils cherchèrent dans toute la Belgique des entreprises capables de fournir des pièces fabriquées selon les spécifications édictées par Honda, et cela s'avéra plus difficile que prévu. La recherche fut donc étendue aux Pays-Bas et à l'Allemagne de l'Ouest. Par ailleurs, l'Europe disposait déjà de lois de protection des consommateurs, selon lesquelles tout manufacturier présent sur le marché était tenu de continuer à fournir des produits pendant au moins dix ans, et de maintenir des stocks suffisants pour couvrir cette période. Ce qui mit aussi Honda en difficulté est

le fait que la Belgique n'avait pas de normes industrielles similaires au JIS (Japanese Industrial Standard) nippon. Et pour couronner le tout, les situations spécifiques d'un pays européen à l'autre rendaient la fourniture de pièces encore plus difficile. Au final, le retard hivernal dura quatre mois, mais la construction put enfin reprendre. On était en mars 1963, et les Japonais doutaient que l'usine puisse démarrer à temps. « C'était une catastrophe après l'autre », se souvient Iwamura. De leur côté, les habitants de la région furent au contraire abasourdis de la rapidité avec laquelle les choses avaient été faites.

Bien qu'une partie du bâtiment soit encore inachevée, l'usine fut mise en service le 27 mai 1963, et le tout premier Super Cub C100 sortit des chaînes. « Grâce aux efforts du personnel de Honda Belgium et de notre entrepreneur, nous avons réalisé la construction de l'usine en huit petits mois, y compris la période d'interruption des travaux », dit Okayasu. « Au début, les Belges ont eu du mal à accepter notre méthode qui consistait à d'abord déterminer la date d'ouverture de l'usine, puis à trouver les moyens d'atteindre cet objectif. Mais quand l'objectif a été atteint, ils ont vu qu'il y avait une autre façon de travailler et ont vraiment commencé à nous faire confiance. »

■ Problèmes sur les lignes

Cependant, les Japonais de Honda Belgium et les quelque 180 employés locaux qui travaillaient avec eux dans



l'usine n'en avaient pas fini avec les difficultés. A l'époque, Honda Motor commençait à peine à utiliser des pièces de sous-traitants pour ses produits d'exportation. Et personne n'ayant d'expérience dans le domaine, il n'existait pas de procédure bien rôdée. Honda Belgium dût donc mettre en place son propre système « Knockdown », et acquérir l'expérience sur le tas, avec pour ligne directrice l'activité quotidienne de production.

« Au début », se souvient Iwamura, « certaines pièces que nous recevions étaient défectueuses. Et souvent, nous ne pouvions pas faire tourner les lignes parce que les pièces n'arrivaient pas à temps. Un jour où elles n'arrivaient pas à cause d'une grève des douanes, nous sommes même allés parler directement aux grévistes et les avons suppliés de mettre fin à leur action. » D'autre part, de nombreux employés locaux de Honda Belgium n'avaient aucune expérience de la production de masse, ce qui compliquait encore plus les choses. Tout cela fit qu'au début, la production quotidienne fut assez faible. Guidés par le personnel japonais, les employés ont alors répété encore et encore le processus de montage et de démontage pour le maîtriser à la perfection. Et avec l'expérience, ils ont finalement atteint un rythme de production respectable. « Le problème du maintien de la qualité a été la première chose à laquelle nous avons été confrontés une fois que nous avons démarré l'usine », raconte Okayasu. « Mais nous avons également travail-

lé dur pour créer un environnement convivial et de confiance, dans lequel Belges et Japonais pouvaient travailler ensemble. » Pour le personnel japonais de Honda Belgium, le plus problématique était les différences de coutumes et de langues au sein même d'un seul petit pays. Trois langues officielles rien que pour la Belgique, rien à voir avec le Japon... Et bien sûr, ajoutez que Bruxelles se partage entre les deux langues principales. Bref, tout cela eût un impact majeur sur la communication entre les employés. La plupart des Japonais ne parlaient qu'un peu d'anglais, un seul d'entre eux parlait couramment anglais et français. Que ce soit sur le site de production ou dans les bureaux commerciaux, les instructions des Japonais devaient donc être transmises par des managers belges anglophones. Plusieurs d'entre eux ayant séjourné au Congo, ils étaient rompus à l'organisation du travail avec des personnes de cultures

▲ *A la même époque fut présentée la petite N360, une citadine à traction avant, équipée d'un moteur bicylindre transversal refroidi par air.*

▼ *En 1970, la gamme Honda ne se composait que des N400 et N600. La Civic n'allait arriver qu'en 1973 et de là, la part de marché en Belgique allait monter en flèche.*





▲ Dans les années 1970, le succès du Honda Camino permit à l'usine d'Alost de tourner à plein régime.

► Bien que Soichiro Honda se fût déjà mis en retrait en 1973, il visita encore Alost en 1985 et 1989.

et de langues différentes. Cependant, il ne fallut longtemps pour que les employés japonais commencent à se sentir frustrés de ne pouvoir s'exprimer librement, et du temps perdu que représentait cette communication par interprètes interposé. Les Japonais avaient également du mal à comprendre la mentalité locale, ce qui occasionnait souvent d'importantes divergences d'opinions et de points de vue. « Même s'il y avait des différences de langue et d'état d'esprit, nous ne pouvions pas fabriquer de bons produits sans partager nos réflexions », dit Iwamura en repensant à cette période. « J'ai toujours dit à nos employés d'expliquer à la population locale ce qu'ils voulaient faire, même si ça devait leur prendre un temps considérable. »

Honda Belgium célébra son premier anniversaire lors la cérémonie d'ouverture officielle de l'usine, le 5 septembre 1963. Le lendemain, un grand gala fut organisé au château de Beloeil, qui réunissait entre-autres des représentants du gouvernement belge et de la ville d'Alost, et Soichiro Honda, le Président de la Maison Mère venu spécialement du Japon. Il avait alors surpris les personnes présentes en s'adressant spontanément aux salariés, en leur serrant la main et en posant avec eux pour la traditionnelle photo. Et la bonne entente était finalement réciproque, car la communauté locale était généralement très amicale avec les employés japonais de Honda Belgium.

■ Nuages noirs...

Après avoir franchi bien des obstacles tant avant qu'après l'ouverture de l'usine, l'ambiance était à l'optimisme. Pourtant, Honda Belgium allait encore devoir faire face à l'adversité avant de pouvoir parler d'une production satisfaisante, ayant atteint sa vitesse de croisière. Le plus problématique fut que le nouveau cyclomoteur de la marque, le Type 310, ne répondit pas aux attentes en termes de ventes. De plus, dès le développement d'un réseau de distribution, on ne tarda pas à rencontrer des problèmes avec les produits livrés aux clients. Ils étaient de plus en plus souvent renvoyés à l'usine suite à des plaintes des utilisateurs. En fait, tout le monde avait été si concentré sur la mise en service de l'usine, qu'on n'avait pas pris suffisamment de temps pour adapter le C310 aux réglementations européennes. Le C310 était une version adaptée du Super Cub, un produit qui rencontrait un vif succès au Japon et aux USA. Dans sa configuration vélomoteur, la puissance du moteur 4-temps avait été sensiblement réduite, pour ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée de 40 km/h. Et comme de coutume sur d'autres engins de la catégorie, on avait ajouté des pédales au C310. Mais le Honda était plus encombrant et plus lourd que ses populaires concurrents 2-temps. Pour la clientèle européenne, le C310 était presque une moto. L'erreur des concepteurs japonais avait été de considérer que les Européens



étant généralement plus grands et plus lourds, ils apprécieraient forcément le C310. Bref, les premières Honda européennes peinèrent à convaincre. Et le jeune réseau de concessionnaires faisait face à de nombreux soucis. Comme par exemple le fait que les clients, habitués aux cyclos à moteur 2-temps, continuaient à faire le plein d'un mélange essence-huile. Hors, avec son moteur 4-temps, le Honda n'avait besoin que d'essence. Mais malgré les efforts des concessionnaires pour convaincre les clients que le moteur 4-temps était supérieur en tous points, les ventes ne décollèrent jamais comme le souhaitait Honda. Du coup, les rentrées financières étaient insuffisantes pour pouvoir acheter des pièces de bonne qualité. Pour cela et pour d'autres facteurs entrant en jeu, la situation de Honda Belgium était sur la pente descendante. C'est alors un Fujisawa préoccupé qui rendit visite à Honda Belgium pour se faire une idée précise. « Au fond », dit-il, « la règle de base d'une entreprise et de ne produire qu'autant d'exemplaires qu'elle peut en vendre. » De considérables efforts furent ensuite déployés pour améliorer tant la méthode de production que les produits eux-mêmes. Même le Japon offrit son soutien, en développant des produits plus adaptés au marché européen. C'est ainsi par exemple que naquit l'inoubliable Honda Camino, ce best-seller qui, durant les années 70, permit à l'usine d'Alost de tourner à plein régime.

Bien que les premières années furent difficiles, la plupart des collaborateurs de la première heure resta fidèle à Honda, et se montra solidaire avec les employés japonais. Hélas, les épreuves allaient encore s'enchaîner quelques années durant. En 1964, Koichiro Yoshizawa fut mandaté pour diriger le département commercial de Honda Belgium, avec pour mission d'insuffler une nouvelle vie dans l'entreprise. Et c'est avec ces mots qu'il motiva les troupes : « Si nous nous retirons un jour, il n'y aura plus de retour possible. Cela s'avérerait très coûteux en argent et en efforts, et cela entacherait notre réputation. Nous allons donc vous aider depuis le Japon. Et aussi difficile que ce soit, nous vous demandons d'aller de l'avant ». Au final, beaucoup de ceux qui connurent des moments difficiles en Belgique furent par la suite partie prenante de la croissance globale de Honda, en aidant à la bonne gestion d'unités de production partout dans le monde.

Avec le temps, le site Honda Belgium d'Alost parvint à surmonter l'adversité, et continua à produire des motos jusqu'en 1995. Au total, ce sont 1.410.285 unités qui sont sorties de l'usine belge. Aujourd'hui encore, 60 ans plus tard, la marque est toujours présente sur le site. Honda n'est donc pas seulement le premier constructeur de moto japonais à s'être installé en Belgique, c'est aussi le seul qui soit toujours resté fidèle à son site historique : Wijngaardveld 1, à Alost.

▲ On a produit des deux-roues à Alost jusqu'en 1995. Le site Honda a ensuite accueilli diverses autres activités.

Exposition à Autoworld

100 ans de Gillet



101 ans de Gillet à Autoworld, où se tenaient jadis les Salons de l'Auto et de la Moto.

Des trois plus grandes marques belges de moto – parmi lesquelles Saroléa et FN – qui formaient « Les Demoiselles d'Herstal », Gillet était la benjamine. Outre par son offre de motos du quotidien incroyablement robustes, Gillet s'était aussi construit une solide réputation en compétition. Pour cause de pandémie, la célébration de son centenaire avait été repoussée d'un an, mais les efforts des fans de la marque Yves Champion, Vincent Derdeyn, Michel Degueudre et Jan Leus nous ont finalement offert une magnifique rétrospective sur les... 101 ans de Gillet. Et le musée Autoworld du Parc du Cinquantaire, lieu historique s'il en est, ne pouvait être mieux choisi, puisque c'est là que se tenaient les Salons de l'Auto et de la Moto avant-guerre.

Texte et photos : Nick Jonckheere

C'est en 1919 que le comptable Léon Gillet lança une nouvelle marque de moto, sur base d'un moteur deux-temps développé par Fernand Laguesse. Les premiers exemplaires furent produits la même année. Lors du premier Grand Prix de Belgique organisé en 1921 à Francorchamps, Kiecken décrocha la victoire sur une Gillet. Gillet s'imposa ensuite au

Paris-Nice et au Circuit des Vosges, grâce à quoi la marque se construisit une belle réputation en compétition. Aujourd'hui très rare mais pourtant présente à l'expo, la V-Twin Gillet avait été lancée en 1922, équipée d'un moteur 1000 cc de la marque suisse MAG. Présentes aussi, deux machines originales utilisées dans les années 20 pour des raids épiques :



celle du tour du monde réalisé en 1926-1927 par Robert Saxé et Henri Andrieu, et le side-car avec lequel le Lieutenant d'aviation Robert Fabry accomplit en 1927 un Liège-Elisabethville-Liège.

Sur le plan technique, les premières Gillet étaient des curiosités peu con-

ventionnelles. Leur admission rotative caractéristique permettait d'obtenir des moteurs à la fois puissants et fiables. Après l'exploit de Saxé, le modèle « Confort » fut évidemment rebaptisé « Tour du Monde ». En 1926, Gillet introduisit le moteur 4-temps dans sa gamme, tandis que le département

Le premier modèle Gillet, la 3 hp en version Luxe de 1920.



AJOUTANT
8 nouveaux Records
à son palmarès, la

GILLET

prie à 34 le nombre de
RECORDS DU MONDE

QU'ELLE DETIENT
sur toutes d'anciennes RECORDS DE BELGIQUE

LISTE DES NOUVEAUX RECORDS

Catégorie 400 cc. adhésives - Kilomètres depuis arrêté à	115.830
Catégorie 400 cc. adhésives - Mille depuis arrêté à	121.247
Catégorie 400 cc. adhésives - Mille depuis départ à	140.708
Catégorie 1000 cc. adhésives - Kilomètres depuis arrêté à	148.817
Catégorie 1000 cc. adhésives - Kilomètres depuis départ à	157.206
Catégorie 500 cc. adhésives - Mille depuis arrêté à	149.220
Catégorie 750 cc. adhésives - Kilomètres depuis arrêté à	148.817
Catégorie 750 cc. adhésives - Kilomètres depuis départ à	148.817

195 km 800

la plus grande vitesse qui ait jamais été réalisée par un véhicule en Belgique.

TOUTS LES RECORDS
ont été battus par M. **MILHOUX** dans le nombre de kilomètres de :
Château Comines - Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe
Huis Dord - Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe
Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe - Poperinghe

LA MOTO DE MILHOUX
EST EXPOSÉE AU
SALON DE L'AUTOMOBILE (du 10-18-1930)
avec les GILLET 1930
qui, bénéficiant d'une longue mise au point et des améliorations
qui résultent des expériences effectuées, représentent en fait le
plus parfait en motocyclettes

Tous les modèles GILLET sont vendus
payables comptant, en 12 ou 18 mois

S.A.G.

Aucune de ces Gillet de course à arbre à came en tête n'ayant survécu, cette réplique fidèle a été construite sur base des plans originaux.



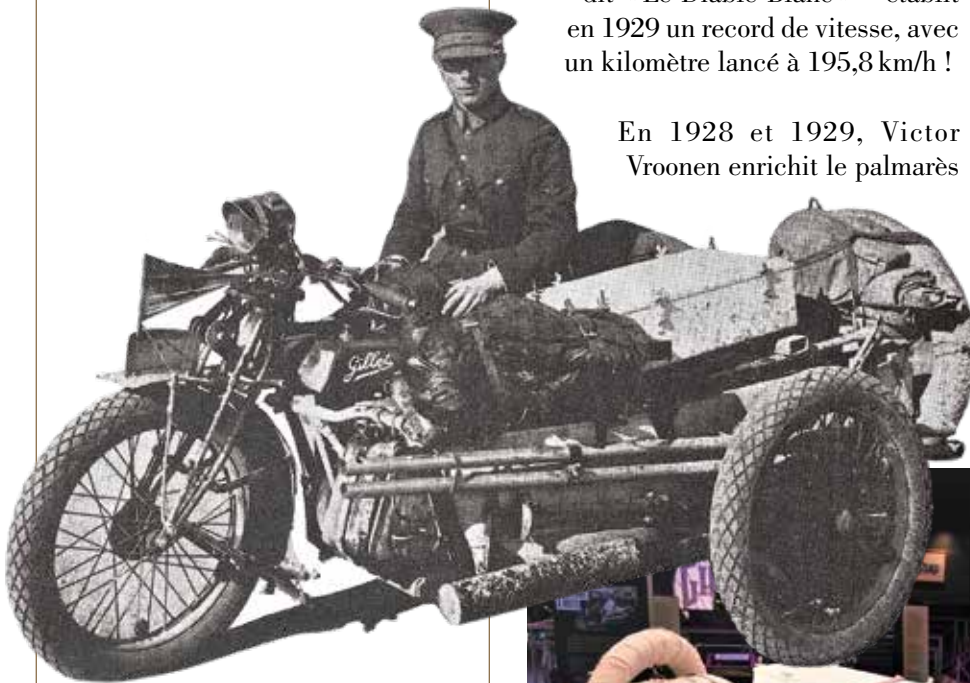
Encore une bête de compétition unique de 1929 : moteur 600 cc, course de 107 mm, couronnée de succès à Montlhéry.

compétition faisait des heures sup'. Et son œuvre ultime fut l'ACT à arbre à cames en tête. Avec elle, René Milhoux – dit « Le Diable Blanc » – établit en 1929 un record de vitesse, avec un kilomètre lancé à 195,8 km/h !

de Gillet en remportant les prestigieuses 24 Heures du Bol d'Or sur le circuit de Montlhéry, près de Paris. Et quand en 1936, la marque gagna cette course pour la troisième fois, la coupe put définitivement être ramenée à Herstal. « Bol d'Or » devint donc à juste titre le nom d'un modèle. Par ailleurs, Gillet se rendit plusieurs fois à Montlhéry pour y établir des records de vitesse. Pas moins de 85 entre 1928 et 1930.

En 1928 et 1929, Victor Vroonen enrichit le palmarès

Durant les années 30, sous la direction de l'ingénieur Van Oirbeek assisté de Michel Doflein, débauché chez FN, Gillet était sur tous les fronts : compétitions



La Tour du Monde originale avec laquelle le Lieutenant d'aviation Robert Fabry traversa l'Afrique en 1927.



de vitesse, de grasstrack, de motocross, commandes militaires et retour de la gamme 2-temps en 1932, cela pour servir les clients au portefeuille dégarni suite à la crise économique mondiale.

Pour motoriser l'Armée belge après la Seconde Guerre Mondiale, il fut demandé aux « trois grandes » (FN, Saroléa et Gillet) de développer chacune une nouvelle moto. Gillet proposa l'étonnante 720 AB, une bicylindre 2-temps flanquée d'un solide side-car à roue entraînée.

Pour ne rien oublier, l'expo montrait aussi des vélos Gillet, et la très réussie cyclecar à moteur Gillet, construite en 1937 par Corneille Dasoul et Pierre Thibaut.

Après la guerre, la production fut d'abord relancée avec des modèles légers 2-temps. Pour démontrer la fiabilité de ses produits, la marque participait de plus en plus souvent à des courses de régularité, avec à la clé de nombreuses médailles d'or. L'exploit le plus impressionnant fut sans doute celui de Kempeneers au Liège-Milan-Liège en 1953, succès qui mena à la création du modèle Milan. De son côté, la Superconfort était proposée tant avec moteur 2- que 4-temps, et nombre d'autres marques, comme Star, Salvador, Volta et Bury, utilisaient des moteurs Gillet.

En cette période d'après-guerre, les compétitions belges de vitesse furent peu à peu supplantées par le motocross. Et là encore, Gillet s'illustra en remportant le Championnat de Belgique en 1946 et 1948.

Dans les années 50, la marque surfa sur la déferlante du scooter mais par souci d'économie, on se contenta d'apposer un badge Gillet sur les modèles du Français Bernardet. Ce ne fut guère un succès. Les mobbyettes 50 cc Gillet non plus, n'étaient pas des productions maison, mais provenaient de chez Royal Nord.

En 1962, la concurrence étrangère devint trop rude, et Gillet fut mise en liquidation. Ce sont donc plus de 50 ans de motos Gillet qui ont été illustrés à Autoworld au moyen de près de 100 machines. Une expo unique et très réussie, pour une marque belge de premier ordre !



Les modèles Milan et Belgica, bêtes de somme fiable et motos de tous les jours des années 50 (en haut) – Moto militaire de 1947 avec side-car Bernardet, moteur bicylindre 2-temps de 720 cc (au milieu) – Les scooters Gillet étaient construits par Bernardet (ci-dessus)



▲ Magnifique cyclecar à moteur Gillier, construit en 1937 par Corneille Dasoul et Pierre Thibaut.

▼ La fameuse « Jovite », une Gillet 400 cc de 1931 couverte de badges.








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





Des pionnières retrouvées dans un garage wallon !

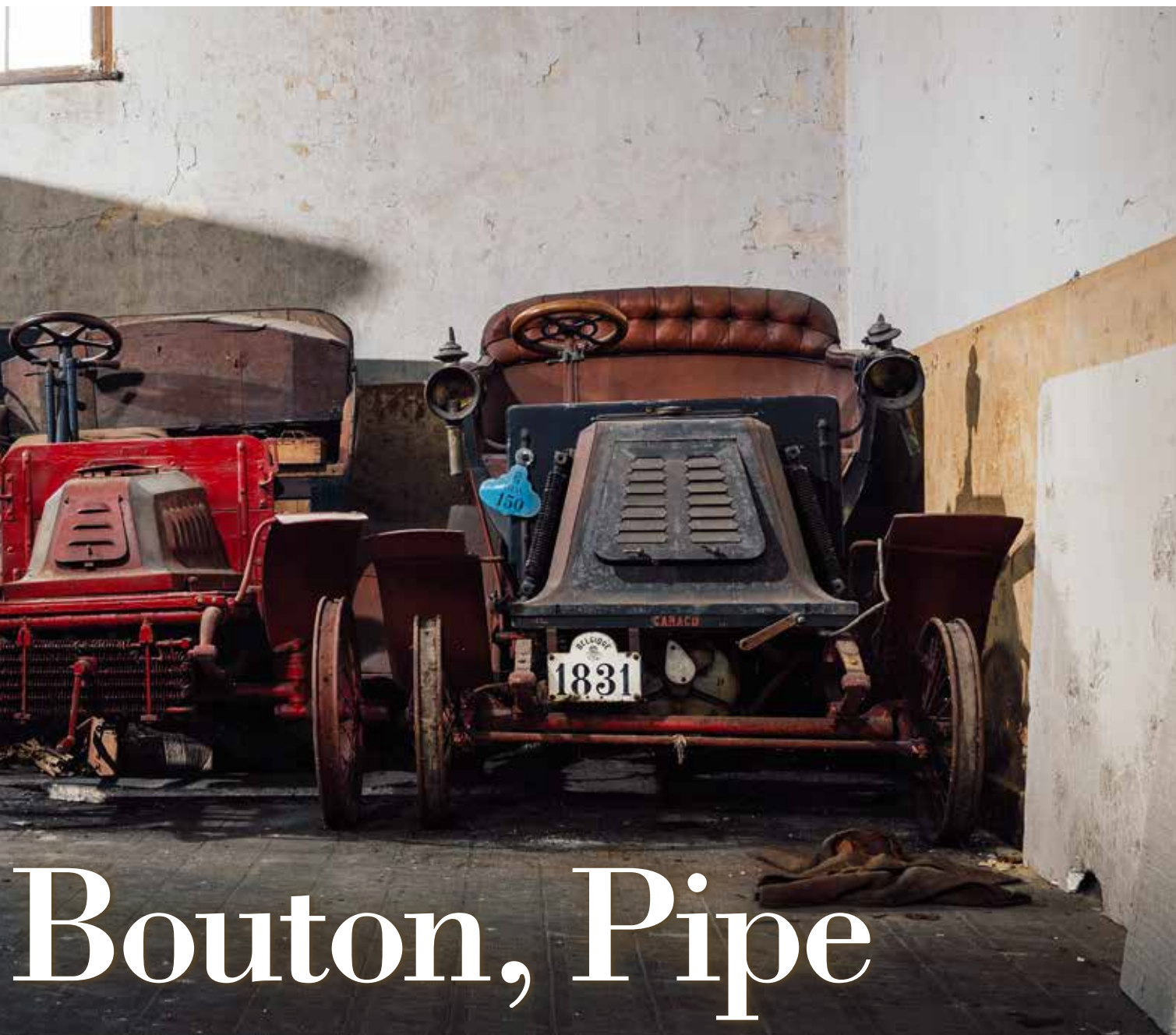
Renault, De Dion

▲ *Les trois vétérans sur le lieu de leur découverte. (Bonhams)*

Un garage oublié plein de fatras, et un drap recouvrant quelques meubles. Voilà ce qu'un habitant de Wallonie pensait voir en inspectant la maison dont il venait d'hériter. Quelle ne fut pas sa surprise en découvrant que le drap cachait en fait trois vénérables automobiles, en possession de la famille depuis leur sortie d'usine. La De Dion Bouton 1903 semblait avoir été repeinte en rouge à un moment de sa vie, mais la Renault 1901 et la Pipe 1904 étaient conservées dans leur état d'origine. La Pipe est d'ailleurs une rarissime survivante d'un constructeur belge jadis plein d'ambition !

Texte: Nick Jonckheere

Photos: Bonhams



Bouton, Pipe

Les deux voitures les plus anciennes sont pourvues de moteurs De Dion-Bouton. A cette époque, la marque était en effet la plus importante d'Europe, et vendait ses moteurs à nombre d'autres marques, comme Renault. Louis Renault construisit sa première automobile en 1898, équipée d'un moteur De Dion-Bouton d'occasion. Un choix mécanique typique des premières Renault, tout comme celui, breveté, de la transmission en prise directe sur le troisième rapport. La Renault en question, une Type D de 1901, a été retrouvée dans sa condition d'origine, non restaurée. Les plaquettes apposées de chaque côté du plancher nous apprennent que la voiture avait été achetée chez un agent belge de l'époque : Loppart & Cie, de Liège. Loppart disposait même d'une licence de construction

Renault pour la Belgique, construction reprise dès 1902 par Germain, à Charleroi. Même le numéro d'immatriculation d'origine « 1831 » est encore présent, tout comme l'inscription « Caraco », dont la signification est pour nous un mystère...

La De Dion-Bouton est une type N de 1903. De Dion-Bouton avait débuté par les voitures à vapeur, mais se réorienta au bon moment vers le moteur à essence, et domina ainsi le marché automobile européen du début des années 1900. Avec la De Dion-Bouton à trois roues, la marque créa à la fin des années 1800 le marché de l'automobile plus abordable (une Panhard-Levassor ou une Peugeot coutant alors une fortune), et développa la tendance avec ses voiturettes Vis-à-vis, puis avec les petites voitures monocylind-



Entièrement d'origine, une incroyable sortie de grange ! (Bonhams)



▲ La Renault date de 1901 et avait été achetée chez l'agent liégeois Loppart. (Bonhams)

► La De Dion-Bouton 1903 vient aussi de Liège, de chez Gamette Fils. (Bonhams)

▼ L'exhumation et le déplacement des voitures n'a guère été simple... (Bonhams)

dre, telle cette Type N de 6 ch. Elle aussi est en état d'origine, si ce n'est qu'un jeune enthousiaste l'a semble-t-il repeinte un jour tout en rouge, au moyen d'un gros pinceau... On peut toutefois encore lire la plaquette « Carrosserie Gamette Fils, Liège », entreprise qui était également agent De Dion-Bouton en 1904.

Mais la plus impressionnante du trio est sans conteste la Pipe 1904, une rarissime survivante de cet important constructeur belge. Il s'agit d'une 4 cylindres 12 ch de type E19, portant le numéro de série 1518. La Pipe porte une plaquette « Cie Belge de Construction d'Automobiles, Rue Ruysdael, Bruxelles, Voitures et Moteurs « Pipe ». La carrosserie est signée Lucien Snutsel,

célèbre carrossier bruxellois. Les phares en cuivre sont également de fabrication belge, de chez Willocq-Bottin. Et ici encore, le numéro d'immatriculation belge « 6043 » est toujours présent !

La marque Pipe fut fondée vers 1900 par la Compagnie Belge de Construction d'Automobiles, qui venait de bâtir d'imposants nouveaux ateliers sur la Place du Châtelain, près de l'Avenue Louise, à Bruxelles. A l'époque, le moteur était déjà un bicylindre de 6 ch. Les carrosseries étaient produites par des spécialistes des environs, comme D'Ieteren et Snutsel. Grand fan de la marque, le Baron de Crawhez avait choisi une Pipe pour son périple algérien de l'hiver 1901-1902.





► La Pipe 1904 est une rare survivante de cette ambitieuse marque bruxelloise. (Bonhams)

Le moteur est un 4 cylindres 12 ch de construction maison. (Bonhams)

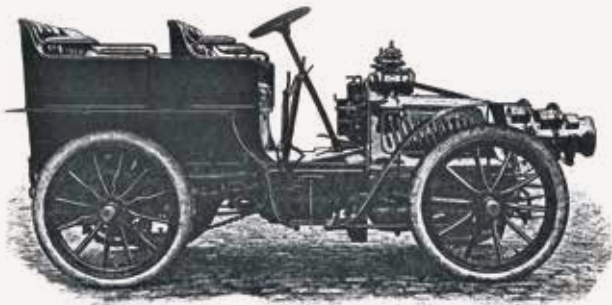
Même les lanternes sont belges, de chez Willocq-Bottin. (Bonhams)

La plaque d'identification mentionne le numéro de châssis 1518 de la série E19. (Bonhams)

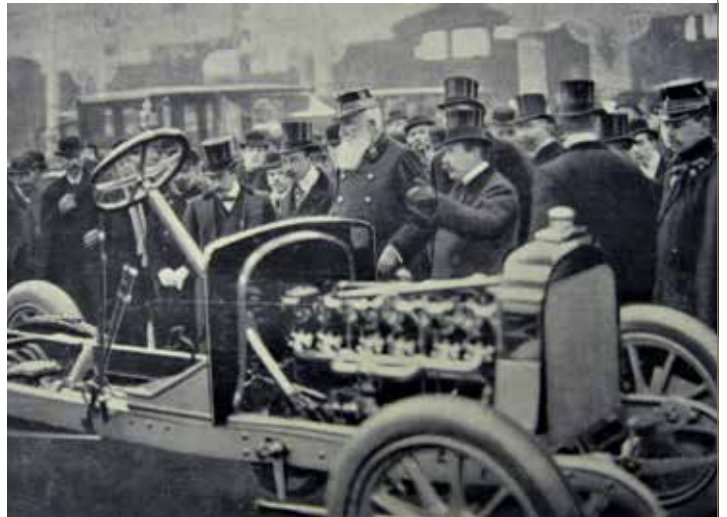
La carrosserie est du célèbre spécialiste bruxellois Lucien Snutsel. (Bonhams)

La Pipe est conservée dans un très bel état d'origine. (Bonhams)





Type Tonnau 12 H. P. 4 places.



De haut en bas, dans le sens des aiguilles d'une montre :

Au catalogue Pipe de 1904, une 12 ch avec carrosserie et lanternes coûtait 9.500 Francs.

Une Pipe 1901 en version course signée D'Ieteren (D'Ieteren Gallery, Bruxelles)

Leopold II sur le stand Pipe au Salon de l'Auto 1909. Albert Ier aussi était fan des automobiles Pipe.

Lucien Hautvast et une Pipe aérodynamique avec laquelle il participa à la Gordon Bennett 1904. (Ariejan Bos)

Pipe s'intéressa rapidement à la compétition. La marque participa aux Semaines de Spa et d'Ostende, mais aussi à des courses internationales comme le Circuit des Ardennes ou la Gordon Bennett. En 1903, quatre Pipe prirent part au Paris-Madrid. Deux arrivèrent jusqu'à Bordeaux – où la course avait été arrêtée pour cause de nombreux accidents – à d'indignes 23^{ème} et 27^{ème} places.

Il y eut des agents Pipe à Londres, et même à New York. Durant une courte période, la marque proposa « l'embrayage Jenatzy » magnétique, mais ce ne fut guère un succès. Dès 1905, on équipa les voitures d'un nouveau bloc moteur de conception très avant-gardiste, signée par l'ingénieur Otto Pfänder : la culasse était hémisphérique, et les soupapes d'admission et d'échappement étaient inclinées. C'est en 1907 que Pipe décrocha son meilleur résultat en course : deuxième de la Kaiserpreis (ou Coupe de l'Empereur), derrière la Fiat de Felice Nazzaro.

Les Rois Léopold II et Albert Ier étaient tous deux de fervents conducteurs d'au-

tomobiles Pipe. En 1910 et 1911, Ferréol Jenatzy, frère de Camille, fit sensation avec une énorme Pipe pourvue d'un moteur de zeppelin. A cette époque, Pipe construisit aussi des voitures à moteur 6 cylindres. Après la Première Guerre Mondiale, la marque tenta de se relever, mais même la production de camions ne permit pas de garder l'entreprise debout. Elle fut rachetée par Brossel, qui continua à produire des camions Bovy-Pipe jusque vers 1950.

Ces trois automobiles de l'aube du 20^{ème} siècle ont passé leurs premières années à transporter les membres d'une famille importante, et le fait qu'elles aient survécu à deux guerres est en soi un miracle. Elles avaient manifestement été très bien dissimulées, au point de ne plus voir la lumière du jour des décennies durant. On peut donc dire que leur récente découverte est la trouvaille de l'année ! Les trois pionnières seront mises aux enchères le 3 février 2022, lors d'une vente organisée par Bonhams au Grand Palais de Paris.

www.bonhams.com/auctions/27526/?-department=MOT-CAR#!

Vécu...

■ Renault célèbre la 4L

Il y a 60 ans, au Salon de Paris de 1961, Renault présentait une petite auto révolutionnaire en quatre différentes variantes : la très spartiate R3 dotée de seulement deux vitres latérales, la R4, la R4L et la R4 Super. La R3 allait sortir de production après moins d'un an et quelques années plus tard, le « R » de la dénomination allait disparaître. La petite Renault reçut alors un nom qui allait entrer dans l'histoire : 4L, ou même « Quatrellé » en toutes lettres.

La voiture fut à l'époque présentée comme « la voiture blue jeans » qui, comme le célèbre pantalon, devait plaire aux jeunes comme aux moins jeunes, et ne connaissait aucune classe sociale. La voiture accomplit à merveille la mission qu'on lui avait attribuée. Renault disait l'avoir inventée, mais le fait est que la vaste porte de coffre arrière avait déjà connu bien des géniteurs, et on en avait même déjà vues ci et là sur des voitures d'avant-guerre. Mais c'est vrai : pas sur une voiture si compacte, et jamais à si grande échelle. Par ailleurs, personne n'ignore que pour la philosophie de sa voiture mondiale, Renault s'était largement inspiré de la Citroën 2CV : pas chère, légère et pratique. Parmi les principales caractéristiques communes : une carrosserie deux volumes, un amortissement très souple, des jantes en métal étrangement similaires fixées par 3 boulons, une généreuse garde au sol, une transmission avant, des sièges à structure tubulaire et un levier de vitesse de type parapluie. Principales différences : la Renault dispose d'une carrosserie entièrement en acier, d'un hayon arrière et d'un moteur 4 cylindres refroidi par eau. Mais entre la naissance de la 2CV et celle de la 4L, il y a juste un peu moins de 15 ans, et cela explique beaucoup de choses.

La 4L est restée en production jusqu'en 1992. Durant ces 30 années, on en a officiellement produit pas moins de 8.135.424

exemplaires. En réalité, c'est plus, car le modèle a encore été produit une année en Afrique. Grâce à ce chiffre, la 4L était jusqu'il y a peu la 3^{ème} voiture la plus produite de l'histoire sans modification profonde, derrière la Coccinelle et la Ford T.

Encore une petite anecdote : fin novembre dernier, la maison d'enchères française Artcurial a vendu une 4 GTL beige strictement d'origine, construite en 1988 et affichant 35.900 km au compteur. Le marteau est tombé au prix étourdissant de 29.670 €. Mais que les propriétaires de 4L ne rêvent pas trop : ce prix record ne sera sans doute jamais égalé, puisque la voiture était initialement estimée entre 8.000 et 12.000 €. Et si les « accidents » surviennent en effet parfois dans les ventes aux enchères, c'est en général dans l'autre direction qu'ils vont.



La 4L est restée en production durant 30 ans : à l'avant-plan, l'une des premières R3 et ses deux vitres latérales. Derrière, une 4 GTL de 1992, toutes deux de la collection Renault.

La Renault 4 « Plein Air » était produite par Sinpar, mais ne connut jamais le succès en raison de son prix élevé. Ici, une rare conduite à droite. La popularité de la 4L auprès des services publics est illustrée par les voitures en arrière-plan. En Belgique, elles ont connu de longues carrières chez Touring et à La Poste.



Vécu.....

■ Edmond Pery et La Casino

Le père d'APAL (Application Polyester Armé Liège) et sans conteste plus grand constructeur automobile belge de l'après-guerre nous a quitté début septembre, à l'âge de 90 ans. Seulement quatre jours plus tard, l'une de ses

premières créations en polyester – un prototype sur base de DKW 1000 surnommé « La Casino » – décrocha le Prix Spécial du Jury lors du 16^{ème} Antwerp Concours d'Elégance. La voiture avait été soigneusement restaurée au cours

des dernières années par le connaisseur et collectionneur Apal Patrick Van Remoortel. Un morceau unique d'héritage belge, aux lignes non-conventionnelles, comme on peut en juger sur les images. Et un bel hommage à Monsieur Pery.



■ Voiture de mariage royal

Lors du dernier Zoute Grand Prix, Bonhams a mis aux enchères une voiture royale très spéciale : la Cadillac Séries 62 de 1954, qui transporta le Roi Baudouin et la Reine Fabiola le jour de leur mariage. La voiture est dans son état original, sa peinture étant même usée en certains endroits par des années



d'époussetage. Sa caractéristique la plus remarquable est son toit amovible en plexiglass. Bonhams dit dans son catalogue que ce dernier avait été livré par l'entreprise liégeoise Duchatelet, ce qui est historiquement impossible. J'ai lu un jour qu'il avait été réalisé à la demande du Roi lui-même par Vanden Plas Bruxelles. Mais le nouveau propriétaire, un vrai connaisseur ayant eu une longue carrière de carrossier, est

sûr que ce toit unique est l'œuvre d'un autre grand nom belge du passé : Vesters & Neyrinck, également de Bruxelles. Quoi qu'il en soit, la « Caddy » avait déjà longtemps servi le Palais avant sa transformation. C'était un « trésor de famille » avec lequel le Roi Baudouin devait avoir un lien particulier. Sans

quoi on imaginerait un amateur d'automobile comme lui choisir une voiture plus récente pour son mariage. Depuis ce temps, la Cadillac a déjà été plusieurs fois mises aux enchères, et avait passé ces dernières années dans une collection française. La voici aujourd'hui de retour en Belgique, chez un propriétaire qui l'a principalement achetée pour qu'elle reste au pays. Ca vaut bien que nous lui rendions hommage.

Vécu.....

■ Interclassics

Interclassics Brussels a été cette fois l'un des derniers grands salons à pouvoir être organisé sans restrictions draconiennes. Fin novembre dernier, ce sont plus de 20.000 visiteurs qui se sont donc pressés au Heysel. Cette année encore, des prix ont été décernés, dont un à un produit belge du début du siècle dernier. La Nagent Gobron-Brillé de 1900, exposée sur le stand de Arie-Jean, s'est vue décerner le Prix Spécial du Jury. Cette voiture à châssis tubulaire étonnamment moderne reçoit un moteur très spécial, développé par le constructeur français Gobron-Brillé. Il est composé de deux cylindres, dans lesquels se déplacent deux pistons placés en opposition. L'avantage du principe était un fonctionnement plus doux que celui d'un moteur conventionnel. L'importateur anglais vendait d'ailleurs les modèles Gobron sous l'appellation « Vibrationless ».



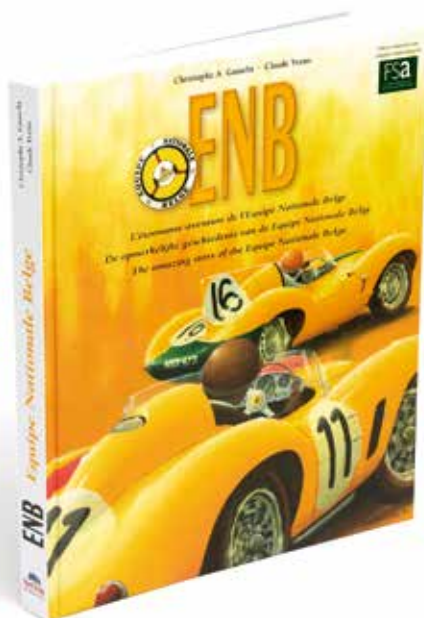
■ Concours Zolder

Dans les années 70 déjà, le circuit de Zolder fut l'un des premiers en Europe à organiser des Grand Prix Historiques. Depuis quelques années, le haut-lieu limbourgeois avait relancé la tradition, désormais en combinaison avec un Concours d'Elégance. Rien n'avait pu se faire l'an dernier pour des raisons trop bien connues, mais le 22 août de cette année, la quatrième édition du Concours a bel et bien eu lieu. Il comptait sept catégories, dont deux étaient dédiées à Pininfarina. Les autres catégories étaient la Iconic Supercars, la Racing for Zolder, la Banzai, la Youngtimers et, incontournable cette année, la 60 Years of Jaguar E-type. La « Car of the Show » provient de la catégorie Iconic Supercars : une BMW 507 rouge bordeaux strictement d'origine, affichant seulement 20.000 km au compteur, et jadis propriété personnelle de l'importateur BMW Albert Moorkens. Elle était présentée à Zolder par son propriétaire actuel, Adriaan De Maegt, qui repart avec la plus haute distinction pour la troisième fois. Impressionnant !

ENB - Equipe Nationale Belge en miniature

*Texte : Eric Jansen
Photos : Wout Hendrickx*

Le jaune, couleur officielle de la Belgique en course, est le fil... rouge de notre histoire. Une histoire passionnante qui se déroule principalement entre 1951 et 1966. Fusion de l'Ecurie Francorchamps et de l'Ecurie Belge du jazzman Johnny Claes, l'ENB a été fondée par Jacques Swaters et Pierre Stasse. Une équipe riche de noms alors célèbres dans l'univers de la course, qui, hélas, sont pour la plupart tombés aujourd'hui dans l'oubli. Pour les uns, c'est en raison de leur âge désormais canonique. Pour d'autres, c'est parce qu'ils ont disparu prématurément lors de tragiques accidents. Certains se sont illustrés à l'échelle internationale. On pense à Olivier Gendebien, qui gagna pas moins de quatre fois les 24 Heures du Mans, mais aussi à Willy Mairesse, aux frères Bianchi et au pilote-journaliste Paul Frère, qui connurent des destins de pilotes d'usine. Les années ENB furent majoritairement placées sous le signe de Ferrari. Rien de vraiment surprenant, puisque Jacques Swaters était un ami proche d'Enzo lui-même, et a assuré de longues années l'importation en Belgique des belles Italiennes. Mais les Belges ont aussi fait parler d'eux dans et hors de nos frontières avec d'autres marques, comme Porsche, Jaguar, Lister, Abarth, Alfa Romeo ou encore Maserati. Enfin, n'oublions pas le nom du plus célèbres de nos Gentlemen-Drivers, le riche homme d'affaire Jean Blaton, alias "Beurlys"..



▲ ENB - La bible de l'Equipe Nationale Belge en trois langues

► Ferrari 750 Monza et Cooper Norton (Tekno), Lancia Ferrari D50 F1 (Brumm)

Publié en 2011 en collaboration avec la FSA, et écrit par Christophe A. Gaascht et Claude Yvens, le livre « ENB » retraçait la remarquable histoire de l'Equipe Nationale Belge. Il est richement illustré, rédigé en trois langues (français, néerlandais et anglais), et nous le recommandons chaudement à tous les fans de ce palpitant chapitre de l'histoire de la Belgique en compétition.

L'ENB était autant présente dans les catégories monoplaces que dans celles des voitures de sport. En Formule 2, elle le fut avec une Cooper Climax, puis avec une Cooper T45 et enfin avec une F1 Emeryson à moteur Maserati. Les moyens financiers étant parfois insuffisant, inutile de dire que le succès n'était pas toujours au rendez-vous. C'est donc plutôt avec des voitures de sport que le team connut la gloire deux décennies



durant (1950-1970). En 1953, Charles de Tornaco et Roger Laurent hissèrent leur Jaguar C-Type à la 9^{ème} place des 24 Heures du Mans. En 1954, Swaters/Laurent firent mieux, avec une 4^{ème} place, puis Claes/Swaters finirent à la 3^{ème} place en 1955, avec une Jaguar D-Type. En 1957, Lucien Bianchi/Georges Harris s'imposèrent en catégorie jusqu'à 2 litres avec une Ferrari 500 TRC. Le Mans devint ainsi invariablement le rendez-vous annuel de nos meilleurs résultats, avec en point d'orgue, en 1965, la troisième place au général et la victoire en GT de Willy Mairesse/Jean « Beurlys » Blaton, sur Ferrari 275 GTB. L'ENB participe pour la dernière fois au 24 Heures en 1978, année où la Ferrari 512 BB de Pilette/Blaton/Touroul ne passa hélas pas le drapeau à damier.

Cette belle histoire mérite une place de choix dans nos vitrines, et il existe heureusement nombre de miniatures qui vous permettront de créer votre « Yellow Corner ». La plupart des exemplaires sont à l'échelle populaire 1:43, mais on trouve aussi quelques pièces remarquables au 1:18. La collection complète compte une douzaine de marques. Il y a plus de dix ans, fut commercialisée une série spéciale « The Official Collection Ecurie Francorchamps », composée de 15 miniatures au 1:43 provenant de chez Brumm, Bang et M4. 500 exemplaires

► *The Official Ecurie Francorchamps Collection (Brumm/Bang/M4)*

Official Collection Ecurie Francorchamps

EXC-EF Ecurie Francorchamps plexiglass display

- EF01 Ferrari 500 F2 chassis 0206 (brumm)
- EF02 Ferrari Dino 156 F1 chassis 0002 (brumm)
- EF03 Ferrari 330 P4 Coupé chassis 0656 (brumm)
- EF04 Ferrari Dino 246 F1 chassis 0005 (brumm)
- EF05 Lancia Ferrari D50 chassis 0009 (brumm)
- EF06 Ferrari 512S Coupé chassis 1030 (brumm)
- EF07 Ferrari 250 GTO 62 chassis 04153 (brumm)
- EF08 Ferrari 250 GT Berlinetta PL chassis 0677 (brumm)
- EF09 Talbot T26C chassis 110006 (brumm)
- EF10 Jaguar D type (brumm)
- EF11 Ferrari 512Bis LM chassis 27577 (brumm)
- EF12 Ferrari Testa Rossa 58 chassis 0736 (brumm)
- EF13 Ferrari 250 GT Berlinetta PC chassis 02129 (M4)
- EF14 Ferrari 750 Monza spyder chassis 0552 (M4)
- EF15 Ferrari 166MM Barchetta Touring ch. 0064 (M4)

The Official Ecurie Francorchamps Collection is manufactured 100% in Italy by Bang, Brumm and M4 modelcars.
website www.brumm.it/francorchamps



▲ *de gauche à droite:*
Jaguar C-Type 1953
(Top Model)

Jaguar D-Type - kit métal -
fabricant inconnu
Jaguar D-Type 1957
(Spark Model)

► Henschel HS 140S -
un des sponsor de l' ENB
(Minichamps LE1008)





▲ Abarth Simca 1300 -
Le Mans 1962 (Spark Model)

► Alfa Romeo TZ1 Tubolare
(Best)



▼ Ferrari 166 MM 1948 (Art Model) et
250 GT Tour de France (Box)



▼ Ferrari 250 LM et 250 GTO
de 1965 (Box)



◀ Ferrari 412P - Daytona 1967



▲ Ferrari 500 TR Prova 1956
sans numéros (Azrt Model)



▲ Ferrari 750 Monza
Scaglietti 1955 (Best)

de chaque référence furent produits, et on pouvait alors aussi commander une vitrine en plexi.

Nous vous proposons une revue alphabétique des modèles 1:43, en commençant par l'Abarth Simca 1300 avec laquelle Dubois/Harris terminèrent 14^{ème} aux 24 Heures du Mans 1962. Modèle dont on peut d'ailleurs admirer une très belle réplique (Spark Model) au musée Abarth de Lier. Vient ensuite l'Alfa Romeo TZ1 Zagato, miniature diecast des italiens Best. Lucian Bianchi et Gosselin auraient tous deux pilotés cette voiture sur circuit et en rallye en 1965. Hélas, l'Emeryson F1 manque à l'appel. Puis c'est Ferrari qui se taille évidemment la part du lion, avec des miniatures provenant de chez Art Model, Best, Box et Brumm. On citera les 166 MM, 250 GT, 250 LM, 250 GTO, 412P, 500 TR, 750 Monza Scaglietti, Dino 246 et 500 F2. On doit les Cooper Climax aux marques françaises Solido et Jade (avec un kit très sympa de Jean Damon). Un peu à part, la Ford GT40 jaune (1968) de la série Le Mans de Ixo. Durant les années 50, l'ENB s'est illustrée avec des Jaguar C-Type et D-Type, décrochant même une troisième place lors de la dramatique édition 1955 du Mans. De J à L, nous arrivons à la Lancia Ferrari D50 (1955), avec laquelle Teddy Pilette a entre-autres participé au Grand Prix de Belgique de F1. Une miniature signée Brumm. La Porsche 550A Spyder (1957) figure parmi les éditions limitées du catalogue Minichamps. La Talbot Lago HP275 F1, avec laquelle tout commença en 1951, est également une miniature Brumm. Il y a peu, Spark Model a produit au 1:43 la Connaught A, avec laquelle Johnny Claes participa au Grand Prix de France 1953. Dans les années 80, on a aussi commercialisé des maquettes en plastique et en métal, notamment les kits B.A.M créés par André Marie Ruf. C'est par deux collectors de ces séries que nous terminons : la Cooper Norton et la Ferrari 500 TR du label danois Tekno. Citons encore peut-être celle que Spirou pilote dans l'album « Spirou et les Héritiers » : la Turbo F1, hommage à la Talbot F1 des années 50.

Les miniatures au 1:18 sont plus récentes. CMC propose la Jaguar C-Type (1953) et la Lancia Ferrari D50 (1955).

Pour vous les offrir, il ne faudra pas hésiter à ouvrir le portefeuille. La C-Type coûte en effet 499 €, tandis que la Lancia n'est disponible que dans un coffret contenant deux miniatures, affiché à 995 €. Il y a quelques années, le catalogue comprenait aussi une Ferrari 250 GTO en version SWB, et sans numéro de course. Le souci du détail justifie largement le prix. Les miniatures de Technomodel ne sont pas données non plus, d'autant qu'elles sont produites en série très limitée. Comptez 230 € pour un modèle « sealbody » (comprenez dont rien ne s'ouvre) très détaillé. Bel exemple avec la Ferrari 512S Coda Lunga, avec laquelle Hughes de Fierlandt/Alistair Walker se présentèrent aux 24 Heures du Mans 1970. Le dernier modèle en date de la marque est une Ferrari 275 GTB/C (1965). Dans la même série, parlons des Ferrari 500 F2 (1952-53) et 250 LM (1964) de chez Exoto. De leur côté, les allemands de CMR proposent six miniatures à prix abordable. Il n'y a pas moins de quatre Ferrari, et deux versions de la Jaguar D-Type (Le Mans 1956 et 1957), respectivement pilotées par Swaters/Rousselle et Frère/Rousselle. Les Ferrari sont les Dino 246 F1 (1956), 156 Sharknose (1961), 275 GTB (Le Mans 1966) et 512M (Le Mans 1971).

D'autres pilotes belges ont couru dans des catégories inférieures, mais n'ont pas démerité pour autant. Leurs bolides jaunes étaient à classer parmi les voitures de tourisme. Gilberte Thirion par exemple, dont le père était importateur de AC Delco, n'est pas vraiment une illustre inconnue. Première femme belge à s'illustrer en sport auto, elle a piloté tant en rallye que sur circuit. Jean-Paul Delsaux, journaliste et historien de l'automobile, lui a consacré un ouvrage : « Gilberte Thirion – Une Femme au volant ».

On sait pourtant peu qu'avec sa navigatrice suisse Nadège Ferrière, elle remporta le Tour de Corse 1956 au volant d'une Renault Dauphine. Grâce à Spark Model, on pourra désormais honorer cette victoire (prix recommandé : 65 €). En 1957, elle se présenta avec la même voiture aux 12 Heures de Sebring et termina 35^{ème} au général. Paul Frère

► Ford GT40 Le Mans 1968 (Ixo)



◀ Lancia Ferrari D50 Formule 1 - 1956 (Brumm)



► Porsche 550 A Spyder - Le Mans 1957 (Minichamps)



◀ Talbot HP275 F1 (1951), Brumm



► Connaught A - GP de France 1953 (Spark Model)



◀ Turbot Racer (fictif) de l'album "Les héritiers" de Spirou (Spirou Collection)



▲ Ferrari 156 Dino "Sharknose" (1961) et 246 Dino (1960) - (Official Collection Ecurie Francorchamps)





▲ Renault Dauphine 1953
(Spark Model)



▲ Dyna Panhard X84 - Le Mans 1950
(Spark Model)



▲ Ferrari 275 GTB-C de 1965
(Tecnomodel 1/18)

► Audi R8 WRT 2018
LMS FIA GT Nations Cup
(Spark Model) -



▲ Expo Belgian Racing Legends
à Autoworld (2011)

d'une Dauphine Spéciale également proposée par Spark Model.

C'est dans la même catégorie que nous plaçons la Dyna Panhard X 84 avec laquelle les Belges Eggen-Escale étaient au départ du Mans en 1950. Ils terminèrent 29èmes, avec une moyenne d'à peu près 85 km/h. Pas mal, pour un bicylindre de 611 cc. Cette année-là, la victoire est allée à Louis et Jean-Louis Rogier, au volant d'une Talbot Lago T26 GS.

Qui d'autre que le très créatif Pascal Witmeur pouvait faire revivre l'ENB ? Pour marquer le 100^{ème} anniversaire du RACB, il avait imaginé un projet unique : un trio belge composé du Flamand Marc Goosens, du Bruxellois Eric Bachelart et du Wallon Eric Van de Poele, a participé aux 24 Heures du Mans 1996 au volant d'une Ferrari 333 SP. Ils n'ont hélas pas terminé la course, mais l'initiative a néanmoins reçu un Golden Award aux USA, lors des World Pro Awards. C'est notamment à Provence Moulage (maquette) et à Red Line (résine au 1:43) que l'on doit les miniatures de cette voiture. Et c'est sur l'Audi R8 « jaune pétant » du team WRT (LMS - FIA GT Nations Cup Bahrein 2018) que nous refermons ce chapitre belgo-belge.

Bref, il ne sera guère difficile de remplir votre vitrine. Certes, nombre de ces miniatures ne sont plus disponibles en magasin. Mais on les trouve encore aux bourses d'échange, aux événements oldtimer, ou sur eBay.

Copyright: MCTS-bvba - Précédemment publié chez Modelauto.

Et pour compléter votre savoir, n'oubliez pas que la littérature est bien fournie :

- Gilberte Thirion – Une femme au volant (Delsaux Jean-Paul)
- Freddy Rouselle – Mes Fantaisies Motorisées (Gaascht C. & Yves C.)
- Olivier Gendebien – Parcours d'un gentleman-driver (Gendebien Louis)
- L'Histoire des Bianchi (Van de Wiele Chris)
- Les 10.000 km de Spa (Ubags Jacques)
- Georges Hacquin – Mes 250 départs
- Paul Frère (Dubois Serge)
- 120 Ans de Sport Automobile Belge – Trilogie – (Delsaux Jean-Paul)
- Catalogue Belgian Racing Legends (Expo Autoworld 2011)
- Englebert Magazines

Fascinants ouvrages consacrés à l'histoire automobile belge

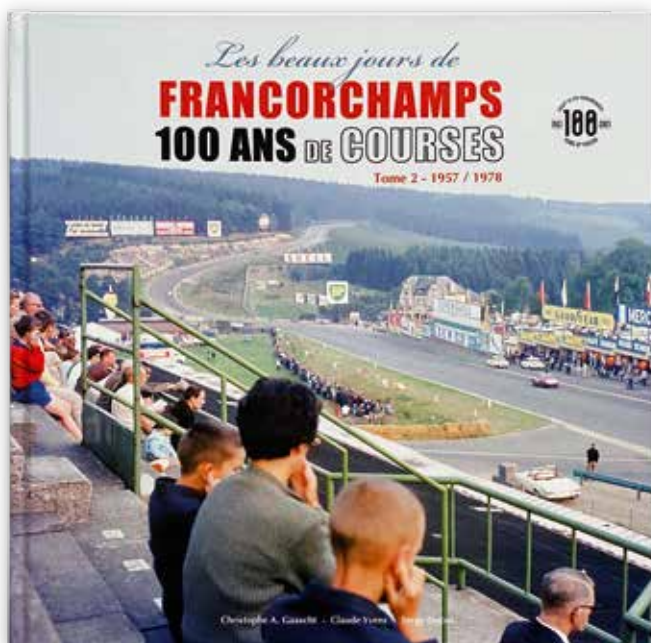
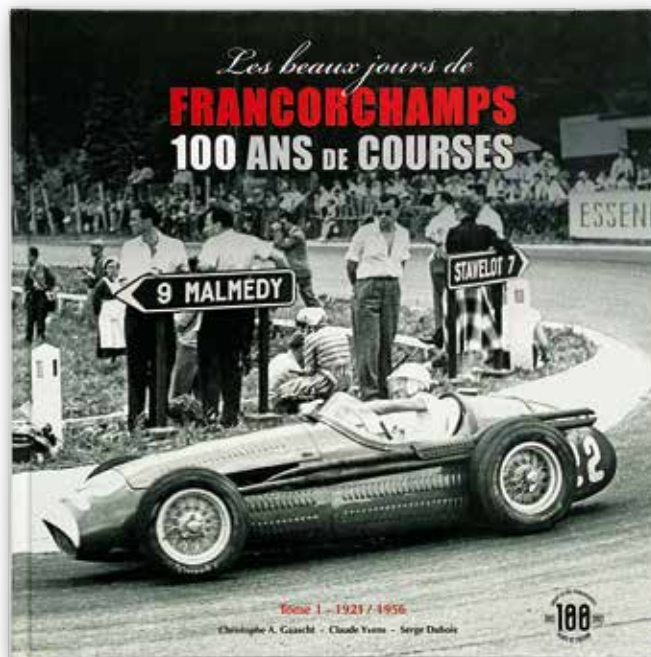
■ Les beaux jours de Francorchamps

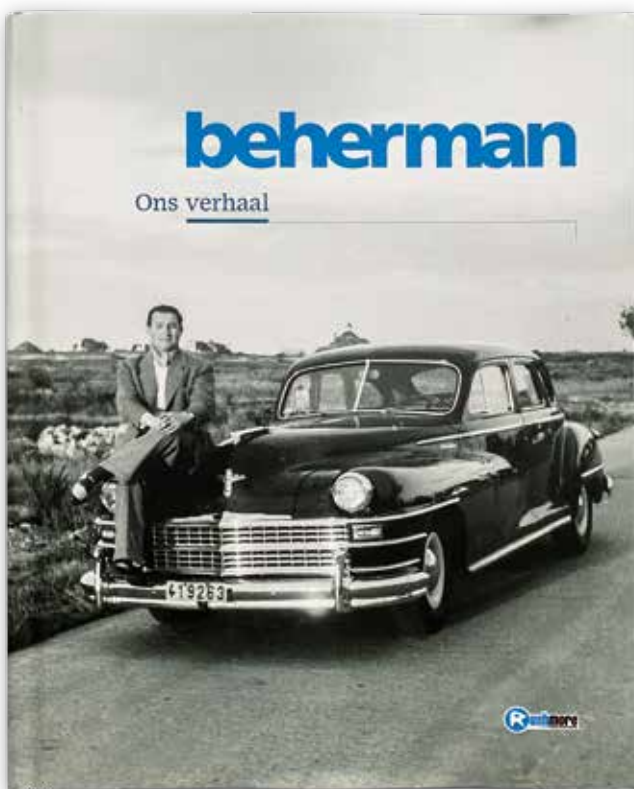
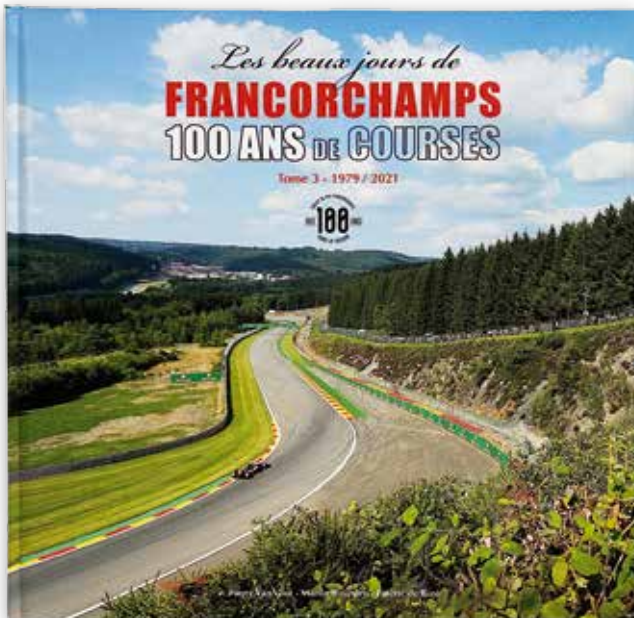
En 2021, le Circuit de Spa-Francorchamps a célébré son 100^{ème} anniversaire. Il était prévu de marquer l'évènement d'une multitude de manières, mais on n'a finalement pas vu grand-chose, hormis une très belle expo organisée au Musée Autoworld (prolongée jusqu'au 30 janvier 2022), et... la publication d'une trilogie consacrée au plus beau circuit du monde. Cet ouvrage est édité par Serge Dubois mais si nous avons bien compris, on doit l'initiative à Christophe Gaascht et Claude Yvens, deux auteurs qui ont déjà à leur palmarès plusieurs livres retraçant l'histoire automobile belge. C'est d'ailleurs aussi le cas de Serge Dubois. Ils se sont attaqués à cette tâche titanesque avec l'aide du journaliste faisant autorité en F1 Pierre Van Vliet, du journaliste Martin Businaro et d'Emeric de Baré. La première partie s'intéresse à la période de 1921 à 1956. Elle raconte l'histoire de la naissance du circuit, de l'évolution de son tracé, des stands et des environs, et bien sûr des compétitions et du combat pour donner au lieu une stature internationale.

La deuxième partie est divisée en deux périodes : 1957 à 1966, et 1967 à 1978. Les efforts pour renforcer la sécurité du circuit, le retour des 24 Heures de Francorchamps, les compétitions internationales. Mais aussi les drames, petits et grands, qui se sont joués autour du circuit, le travail des garages de Francorchamps et alentours, qui d'années en années se transformaient en QG de teams renommés... Et enfin les plans et les travaux qui ont donné naissance à un circuit plus court et plus sûr, métamorphose indispensable pour continuer à compter sur le plan international.

La troisième partie s'intéresse en détails au nouveau circuit, et à l'émergence de Thierry Boutsen, de Schumacher, de Senna. Tant d'importance accordée à la F1, c'est forcément à Pierre Van Vliet qu'on le doit...

Ces trois parties brillent toutes par la richesse de leurs illustrations. Personnellement, j'ai été particulièrement impressionné par les centaines de photos, et surtout par celles d'avant le tournant du siècle, que je n'avais jamais vues auparavant. Ces images sont une consolation pour les amateurs - certainement très nombreux - pour qui le français n'est qu'une (vague) seconde langue. Car ces livres ne sont en effet publiés que dans la langue de Molière. C'est peut-être regrettable, mais au fond je comprends. Car publier un tel ouvrage coûte énormément d'argent, et de toutes les





manières, il s'adresse à un public somme toute limité. A la FSA, nous avons publié assez de livres pour le comprendre. Bref, malgré cela, je trouve que cet ouvrage vaut largement les 49,00 € par partie, ne serait-ce que pour le bel aperçu qu'il donne d'un morceau du sport automobile belge, et pour l'impressionnante collection de photos.

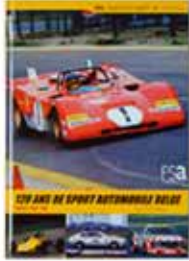
■ Beherman : Notre Histoire

Historicar a déjà plusieurs fois évoqué l'histoire de la famille Beherman, et de ce qu'elle a représenté pour l'histoire de l'automobile belge. Et pour cause : cette famille a joué un rôle – souvent dans la plus grande discrétion – primordial. Il était question depuis longtemps déjà de consacrer un livre à la famille Beherman. Différents journalistes s'étaient attaqués au projet, mais le résultat s'est beaucoup fait attendre. Manifestement, l'attente en valait la peine. Le patriarche Joseph Beherman était un Moldave venu étudier à Liège en 1929. Il lança la même année un service de location de voitures sans chauffeur, et il devint peu après représentant des marques Chrysler et Plymouth. Le reste, c'est de l'histoire, serions-nous tentés de dire, car le livre (un pavé de 3,5 kilos et 376 pages) est un peu trop détaillé pour que nous en parlions ici. L'histoire de la famille Beherman, du développement de son empire, est parallèle à l'histoire automobile belge. Et rien que pour cela, cet ouvrage vaut d'être lu. Il ne se limite en effet pas à une simple chronique familiale, mais replace toujours son évolution dans le contexte social et économique.

Il y a par exemple l'histoire des « Usines Ragheno » de Malines, où l'on fabriquait du matériel ferroviaire et des trams, puis, après la reprise par Beherman, des bus, des voitures (Peugeot), et où on développa même des véhicules militaires. La Bruxelloise d'Auto-Transport est un autre chapitre de l'histoire. A l'origine une société de taxis (Taxis Verts), la société a évolué en une entreprise d'importation Morris et MG puis, dès 1971, Mazda. Le groupe finit par être le représentant d'une foule de marques : Chrysler, Borgward, Hansa, Facel Vega, Maserati, Skoda, Scaldia Volga... Pour ne citer que les plus importantes. Puis il y eut le chapitre anglais : BMC devenu par la suite BLMC (disposant d'une grosse usine d'assemblage à Seneffe), Jensen, Land Rover, Rolls-Royce et Bentley. Après Mazda, il y eut Mitsubishi, Fuso et SsangYong, sans oublier bien sûr Saab.

Une partie non négligeable du livre est aussi consacrée à la compétition. Et, chose surprenante, pas seulement à la compétition auto, mais aussi à d'autres disciplines dans lesquelles Beherman s'impliquait comme sponsor. Bref, il y a largement de quoi remplir 376 pages.

Le livre « Beherman : Notre Histoire » est édité en français, néerlandais et anglais. Il mesure 320x255x46 mm, coûte 65,00 €, et peut être commandé auprès de l'éditeur Rushmore : info@rushmore.be



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

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



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

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



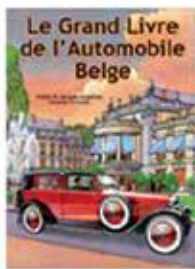
BOX : 120 Ans de Sport
Automobile Belge
€ 195,00

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



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

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



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

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



Paul Frère
€ 49,00

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



The Pen and Ink Garage
€ 29,00

[Ajouter au panier](#) [Details](#)



L'Histoire des Bianchi
€ 60,00

[Ajouter au panier](#) [Details](#)

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**, 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

Vous
êtes unique.
Mais jamais seul.

Chez KBC Private Banking, vous êtes bien entouré. De la gestion de portefeuille à la planification financière, de l'immobilier aux assurances. Avec l'aide d'experts, votre private banker vous offre un accompagnement professionnel. Nous pouvons ainsi développer et protéger votre patrimoine.



www.kbcprivatebanking.be



Private Banking