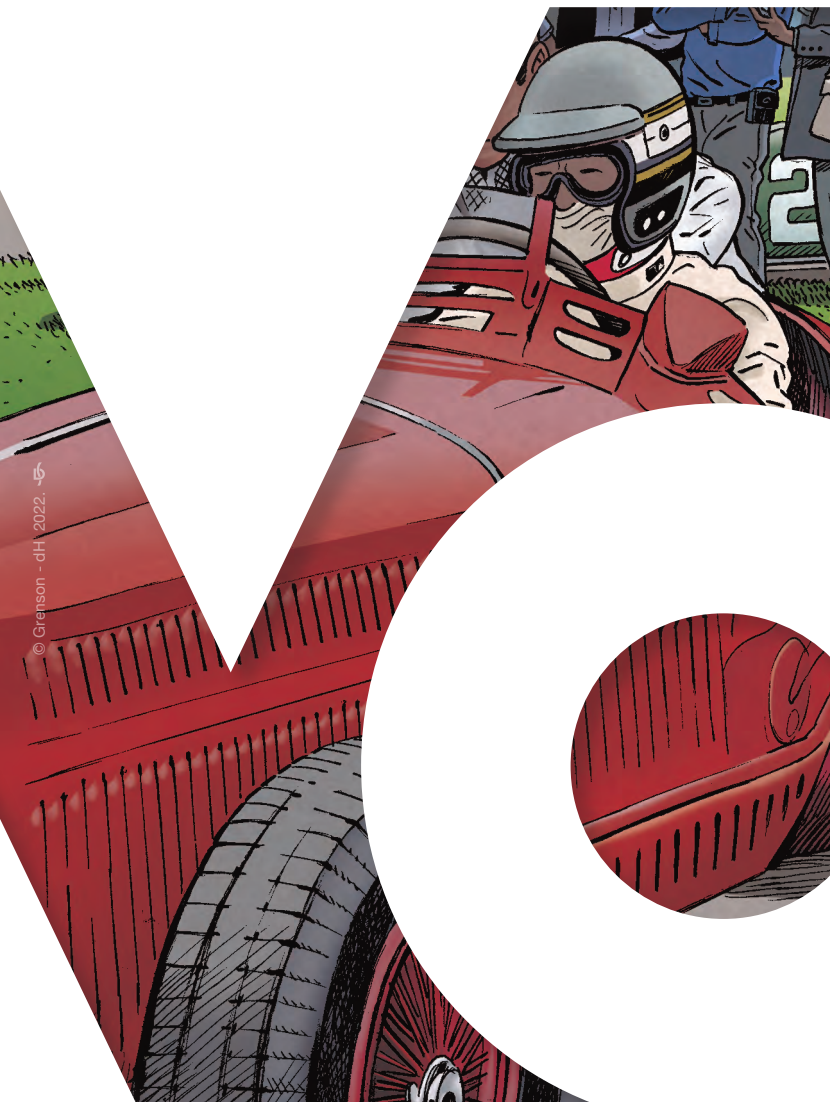


# Fsa HISTORICAR

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 !*

Quatre Bras - Vier Armen Building, Steenweg op Mechelen 455/9 - 1950 Kraainem - Tel : +32 (0)2 526 00 10  
info@vdh.be - www.vdh.be - Follow us on  

FSMA 0427 765 248

# 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 – Marc Lepoudre

### 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. Automobielenclub van Vlaanderen

Rolls Royce Entusiasts' Club Belux

DwergAutoClub Belgique

Skoda Driver Club

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

### Maison d'édition:

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

## 135.000.000

Le 5 mai dernier, Mercedes-Benz a vendu une voiture unique de sa propre collection, et a au passage marqué l'histoire: la 300 SLR Uhlenhaut Coupé en question est en effet devenue la voiture la plus chère jamais vendue. Cette voiture date de 1955, période à laquelle Mercedes-Benz dominait le monde du sport automobile grâce à la Formule 1 W196, avec laquelle Fangio fut sacré Champion du Monde en 1954 et 1955. En 1955, il y eut aussi la légendaire victoire aux Mille Miglia de Stirling Moss et Denis Jenkinson, au volant de la SLR «722», dont la base mécanique était la même. Cette belle histoire connut une fin abrupte un mois plus tard, suite au tragique accident de la SLR de Levegh au Mans. Mercedes-Benz se retira alors – et pour longtemps – de toute compétition. Rudolf Uhlenhaut, Chef Ingénieur à l'époque, avait construit deux coupés sur base de cette voiture de course. Ils affichaient les mêmes portes-papillon que la 300 SL présentée la même année, mais cette dernière n'avait rien d'autre en commun avec ce qui était bel et bien une «voiture de course civilisée», équipée de rien de moins qu'une mécanique de Formule 1. L'exemplaire qui vient d'être vendu était utilisé quotidiennement par Uhlenhaut comme voiture de fonction. Le second exemplaire fait partie de l'exposition permanente du Musée Mercedes de Stuttgart.

La vente avait été organisée comme de vraies enchères, mais uniquement sur invitation. Pour cela, Mercedes avait fait appel à RM Sotheby's. Chaque participant était donc bien connu, et avait été dûment «pré-vérifié», notamment pour s'assurer que sa fortune avait été acquise de manière légale. Au final, ne restaient qu'une dizaine de candidats intéressés. L'enchérisseur final est anonyme, mais il s'agirait d'un Britannique.

Avec ce marteau tombé à 135 millions d'euros, la SLR entre dans le Top 10 des choses les plus chères jamais vendues aux enchères, toutes des œuvres d'art. Et à notre humble avis, c'est exactement ce qu'est cette Mercedes. Le précédent record pour une automobile avait été établi en 2018 par la même maison de ventes. Il s'agissait alors d'une Ferrari 250 GTO, vendue à Monterey pour 48 millions \$ (quelque 45 millions d'euros). Et la rumeur dit qu'il y a quelques années, une autre GTO a changé de main pour à peu près 70 millions d'euros, lors d'une transaction privée.

Personne ne s'attendait à ce que cette Mercedes atteigne une telle somme. Mais on peut se demander pourquoi Das Haus a subitement décidé de se défaire d'un de ses bijoux de la couronne. L'explication la plus évidente serait qu'elle en avait deux. «Cause double-emploi», dit-on dans les petites annonces. Mais outre la folie de la chose, sachez que le fruit de cette vente servira à créer le «Mercedes-Benz Fund», fondation qui financera partout dans le monde des bourses d'études dans les domaines de la protection de l'environnement, de la décarbonisation et de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

Ces dernières années, le marché de la voiture de collection a vu se succéder les records. Cela montre que beaucoup sont encore prêts à investir dans la qualité, l'histoire, et un bel état de préservation. «Quality sells», et quand les temps sont à l'incertitude financière, les spéculateurs reviennent volontiers vers des choses palpables. Mais personnellement, je pense que ce record va

tenir très longtemps. Car il existe peu de voitures aussi uniques que cela dans le monde, et plus rares encore sont les propriétaires qui en ont une en réserve.

Leo Van Hoorick



Il y a quelques années, nous avons eu l'honneur de découvrir la «Uhlenhaut» en détails.



# 17th Antwerp Concours d'Elegance

- Great cars, great scenery -

Sunday, September 11, 2022  
Kasteel Belvédère - Kijckuit  
Broekstraat 13 - Wijnegem  
Doors: 10 A.M.



RESENCE

2022 OFFICIAL TIMEKEEPER



## 2022 Special Exposition

'Duel of the giants'  
BMW vs Mercedes



+ 8 classes including Prewar 'Sport & Competition', 1950s Noblesse Oblige, 50yrs Porsche RS (1972-2022), Prewar 'Adorable & Affordable', 75yrs Ferrari (1947-2022),...

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

Concours competitors and supercars on invitation only.

For more information and last updates: [www.antwerpconcours.com](http://www.antwerpconcours.com) Contact: [info@antwerpconcours.be](mailto:info@antwerpconcours.be)

Online pre-sale tickets available from 1 June.

Free parking in Broekstraat and Schijnparklaan.

A shuttle service will bring you to Belvédère and back to your car.



# Sommaire

**3**

**Edito**

**6 – 15**

**Figures marquantes: Vic Heylen**

**16 – 22**

**La manufacture Sarolea**

**24 – 28**

**Les voitures de la famille de Hemptinne**

**29 – 30**

**Vécu**

**31 – 34**

**Course record du kilomètre de Varsseenaere**

## **Annonceurs**

2 Vander Haeghen Assurances

15 Delen Private Bank

19 Sarolea Expo

23 D'Ieteren Volkswagen

33 Snelkoers Varsenare

35 [www.historicar.be](http://www.historicar.be)

36 KBC Private Banking

## **Agenda**

- 8 – 11 septembre 2022: Interclassics Maastricht
- 11 septembre 2022: Antwerp Concours d'Elégance, Wijnegem
- 5 – 10 octobre 2022: Zoute Grand Prix Week
- 18 – 20 novembre 2022: Interclassics Bruxelles

### **Autoworld**

- 1 juillet – 28 août 2022 : Alfa Romeo Storico
- 3 juillet 2022: Alfa Cars & Coffee, Esplanade Cinquantenaire, Bruxelles
- 12 août – 18 septembre 2022: Sarolea motorcycles, a Belgian Story
- 11 septembre 2022: International Sarolea Meeting, Esplanade Cinquantenaire, Bruxelles
- 23 septembre – 4 décembre 2022: 75 anni di Ferrari
- 9 décembre – 29 janvier 2023: Supercars and streetmonsters

Pour plus d'infos: [www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)

### **Couverture**

L'ingénieur Mercedes Rudolf Uhlenhaut pose fièrement avec son coupé 300SLR devant l'usine Mercedes-Benz de Stuttgart, en 1955. Depuis le 5 mai 2022, c'est devenu la voiture la plus chère de tous les temps. Plus d'infos dans notre édito... (photo © Mercedes-Benz Group AG)



*Figures marquantes*

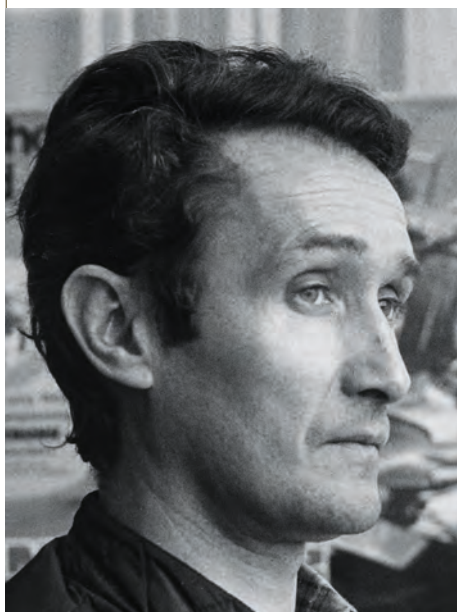
# Vic Heylen

*Transeurop Engineering; l'histoire derrière la TE 2800*

– Partie 1 –

*Par Paul E. Frère*

L'édition 1971 des 24 Heures de Francorchamps fut une cruelle déception pour l'Opel Dealer Team, dont la lourde Commodore fut surclassée par la concurrence. Pour lutter contre les Ford Capri ou les BMW de Schnitzer et Alpina, il leur fallait une voiture légère dotée d'un puissant 6 cylindres. Le Team proposa alors à Vic Heylen de greffer le 6 cylindres de la Commodore dans la gracile Opel Manta, pesant 950 kilos à peine. L'aventure allait déboucher sur une nouvelle marque : Transeurop Engineering, ou plus simplement TE. Comme vous pouvez l'attendre de la part d'Historicar, nous avons replacé le récit de TE dans son contexte historique. Avec l'aide de Vic Heylen lui-même, 93 ans aujourd'hui, du journaliste Guido De Vrecker, et l'ancien collaborateur de Transeurop Engineering Valère Jaemers, nous avons pu reconstituer les faits.



*Vic Heylen a appris les ficelles lorsqu'il était apprenti au département course de Rootes, sous la direction de Norman Garrad. (Photo: Vic Heylen)*

Peu après la Seconde Guerre Mondiale, on ne trouvait pour ainsi dire pas de voitures neuves. Et les premières que l'on put s'acheter venaient d'Angleterre, bientôt suivies par les Françaises. Il fallut encore quelque temps avant que les Américains parviennent à relancer l'outil de production en Belgique. Ainsi General Motors Continental, le site anversoïse de ce qui était alors le plus gros producteur automobile du monde, ne recommença à assembler des voitures à l'ancien Vélodrome qu'à partir de 1948. En 1951, on posa la première pierre d'une toute nouvelle usine, Plant 1, à la Noorderlaan d'Anvers, et l'activité démarra en 1953. Ford, grand rival de GM, avait également son propre site de production au Port d'Anvers, mais il avait été durement endommagé durant la guerre. Après les réparations nécessaires et après avoir d'abord produit du matériel militaire pour les Alliés, la fabrication de voitures y recommença en 1947. La compétition entre ces deux géants ne se jouait donc plus seulement aux USA, mais de plus en plus aussi sur d'autres marchés.

A cette époque, la promotion de l'automobile passait entre-autres par des cour-

ses de légende comme la Targa Florio, les 24 Heures du Mans ou les Mille Miglia. Mais les normes de sécurité étaient alors quasi inexistantes. En 1955, aux 24 Heures du Mans, une Mercedes pilotée par Pierre Levegh s'envola ainsi dans le public, tuant au passage quelque 80 personnes. En mai 1957, durant les Mille Miglia, la Ferrari de l'aristocrate Alfonso De Portago fut victime d'une crevaison à 250 km/h. 9 spectateurs, dont 5 enfants, ainsi que le pilote et son co-pilote Edmund Nelson, trouvèrent la mort. Quelques jours plus tard, la Mercury de Billy Meyers traversa le public lors d'une course Nascar au Speedway de Martinsville. Suite à toute cette publicité désastreuse, l'AMA (Automobile Manufacturers Association) décida d'interdire à ses membres, très majoritairement américains, de participer officiellement à toute compétition automobile. Conséquence : presque tous les constructeurs se retirèrent du plateau Nascar. Cette interdiction tint bon jusqu'en 1962, quand Henry Ford II annonça que la Ford Motor Company allait à nouveau prendre part au Nascar. De son côté, le numéro 1 mondial GM respecta encore l'interdiction quelques années durant. Et



comme le géant de Detroit était aussi aux commandes d'Opel et Vauxhall, il était hors de question qu'une de ces marques s'engage officiellement en compétition.

## ■ Nordic Dealers et Jetten Conversions

En Europe, la compétition automobile était de plus en plus populaire. Dans le grand Nord, c'est le rallye qui avait la cote. Saab, VW, DKW ou encore Volvo s'y adonnaient avec passion, tandis que les membres de la General Motors Nordic Dealers Association voyaient avec désespoir les succès en rallye de leurs concurrents se transformer en succès commerciaux. Mais en Allemagne, les dirigeants d'Opel AG restaient inflexibles : le sport auto était tabou. Les GM Nordic Dealers prirent donc l'initiative. Pour chaque voiture vendue, une partie des bénéfices était reversée dans une "cagnotte". Ce fut le budget de départ du département compétition. Avec un capital initial de 800.000 couronnes suédoises, le Team s'installa dans un atelier de Stockholm. L'ancien électricien auto Ragnar "Ragge" Ekelund, très expérimenté en rallye en tant que co-pilote, fut engagé comme Manager, et l'avenir allait montrer que c'était l'homme de la situation. En 1965, il devint responsable du business de la compétition. C'est à cette époque qu'on vit arriver la Rekord Coupé C, qui avait en série 100 ch sous le capot. Robuste et rapide, la voiture n'était cependant guère pratique dans un contexte de rallye en raison de ses dimensions. Pourtant, lentement mais sûrement, la Rekord progressa : moteur, suspensions et échappement subirent les modifications nécessaires. Restait le long levier de vitesse, qui posait aussi problème car il cassait quand on le manipulait trop brusquement, et la direction de la lourde Rekord, qui demandait beaucoup d'efforts au conducteur.

Au Pays-Bas aussi, quelque chose se passait. La famille Jetten, liée à GM depuis 1926 en tant que distributeur Chevrolet, s'illustrait régulièrement lors de ses participations à des événements nationaux et internationaux, tels que le Rallye de Tulipes et le Monte-Carlo. En 1962, cela déboucha sur une approche



plus professionnelle, avec la création de Jetten Conversions. Cette entreprise sise à Boxmeer était spécialisée dans la préparation de voitures pour le rallye. L'effort ne passa pas inaperçu en Allemagne, où les Opel préparées par Dries Jetten étaient surnommées par la presse "Les Hollandaises volantes", ou "Les fusées de Jetten" (Raketen von Jetten, en Allemand). Dries et son cousin André Jetten brillèrent souvent au Rallye des Tulipes, et furent plusieurs fois couronnés Champions des Pays-Bas des Rallyes au volant de leur Opel. En novembre 1965, Dries Jetten reçut la visite inattendue d'une délégation d'Opel AG venue de Rüsselsheim. Les Allemands demandèrent à Jetten Conversions de préparer une Kadett 1100 pour le Monte-Carlo 1966. La "Jetten Kadett" emmenée par Dieter Lambart et Hans Beck s'imposa dans sa catégorie, et cette victoire incita les responsables d'Opel à développer – dans le plus grand secret – la Kadett Coupé 1100 SR "Rally". Bien sûr, la base de cette voiture était la Kadett de Jetten. Le tout nouveau département design d'Opel se chargea de donner un look à la voiture, avec des surfaces noir mat sur le capot, des bandes noires sur les flancs et des phares longue-portée sur le pare-chocs. Présentée en septembre 1966 au Salon de Francfort, l'Opel Kadett 1100 SR "Rally" enthousiasma les visiteurs. Cela dit, l'allure y était, mais le 4 cylindres 1100cc délivrait royalement 60 ch, au lieu des 55 ch de série. Pas exactement une bombe, donc, mais assez pour permettre à des jeunes

*La Jetten Kadett dans le Rallye de Monte Carlo de 1966 (Photo: Opel AG)*



▲ En 1962, le designer Clare M. MacKichan fut envoyé à Russelsheim. Sous sa direction, Opel mit sur pied un studio de design ultra moderne. (Photo: Opel AG)

▼ L'Opel Design Center fut ouvert en juin 1964. Sur la photo, l'équipe de design dirigée par Erhard Schnell, l'homme au costume sombre, qui dessina les premières esquisses de la GT Coupé. (Photo: Opel AG)



au budget limité de se lancer en rallye avec une machine fiable.

En Suède aussi, les Nordic Dealers furent ravis de voir arriver la Kadett SR "Rally", puisque la petite organisation de Ragge Ekelund faisait tout ce qu'elle pouvait pour soutenir les jeunes pilotes de rallye, auxquels même des victoires ne rapportaient pas d'argent. De son côté, GM Nordiska ne ménageait pas ses efforts pour inonder le plateau de Kadett SR "Rally", notamment en accordant de fortes remises aux pilotes affichant déjà un beau palmarès. Les pilotes privés pouvaient acheter tout ce dont ils avaient besoin à l'Opel Rally Shop. Les concessionnaires avaient à peu près toutes les pièces au catalogue. Une fois que vous aviez acheté une Kadett SR "Rally", il ne fallait que 2.000 Couronnes suédoises de préparation pour en faire une puissante machine de Groupe 1. Et c'est ainsi, grâce à la fiabilité et à l'investissement bien moindre que pour une Volvo ou une Saab, qu'Opel devint la favorite des rallymen.

Entretemps, au printemps 1966, Jetten Conversions avait reçu une autre mission de la part de Russelsheim : après la Kadett, c'est une Rekord "Rallye" qu'il fallait développer. La base fut une Rekord C, alors équipée du tout nouveau moteur CIH de 1900 cc. Dries Jetten pilota cette voiture au Rallye des Tulipes 1966 avec succès, remportant sa catégorie et se classant 3<sup>ème</sup> au général du Groupe 1.

Les choses tournaient bien pour le Team Nordic Dealer. En 1966, Lillebor Nasenius s'imposa en Groupe 1 du Rallye International de Suède au volant de sa Rekord. La même année et toujours en Groupe 1, il fut couronné Champion d'Europe des Rallye. Grâce à tout cela, Ragge Ekelund fut en contact de plus en plus étroit avec l'usine de Russelsheim. Il put ainsi transmettre la demande de nombreux pilotes, à savoir un moteur plus puissant pour la Kadett SR "Rally". Ayant reçu une réponse négative, Ekelund se mit donc au travail pour greffer lui-même à la Kadett le moteur 1900 de la Rekord. Un prototype fut construit à Hammarbyhamnen avant d'être présenté aux responsables allemands, qui se

montrèrent sceptiques. Pour eux, tant de couple (149 Nm à 2.500 t/min) dans une si petite voiture, ça ne pouvait pas marcher. Malgré tout, la voiture fut exposée au Salon de Francfort en septembre 1968. Cette Kadett 1900 ST "Rally" faisait honneur à son nom. Avec son moteur 1900, son carburateur solex, ses 90 ch, ses amortisseurs avant renforcés et ses ressorts hélicoïdaux à l'arrière, elle ne manquait pas d'atouts. De plus, avec à peine 860 kilos, la Kadett marquait le coup par rapport aux 1.060 kilos de la Rekord. Si bien que rien qu'en 1968, 6.000 exemplaires de la Kadett Rally furent produits. En seulement quelques années, la production totale a atteint 103.622 unités.

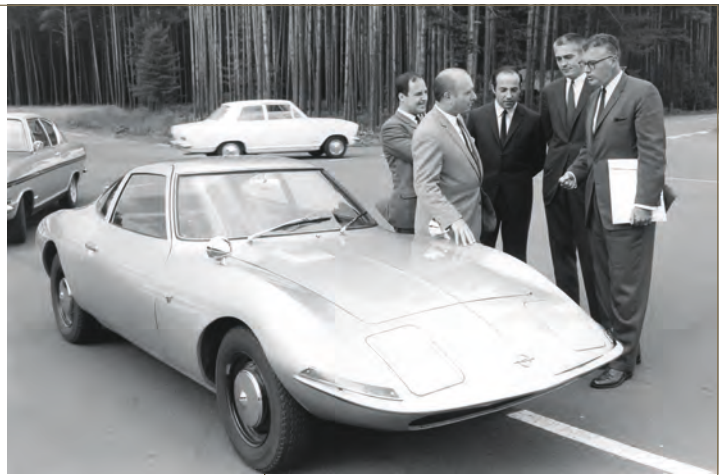
Et la voiture ne s'est pas contentée d'une carrière en Groupe 1. Grâce à des pistons haute compression et à des arbres à cames modifiés, la Groupe 2 développait entre 130 et 140 ch. Elle empruntait aussi à la Rekord sa suspension arrière à double barre stabilisatrice. Le réservoir de 70 litres venait quant à lui de l'Opel Blitz. Accélération de 0 à 100 km/h en 8,5 secondes, et ce avec le pont d'origine, la Kadett Groupe 2 faisait vraiment forte impression.

L'un des plus grands faits d'armes de l'Opel Kadett Rally fut le RAC Rally anglais de 1970. Le Nordic Team y décrocha en effet les 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> places, derrière la Lancia Fulvia 1600 HF de Harry "Sputnik" Källström. Il n'en fallait pas plus pour que les ventes britanniques d'Opel soient triplées. En moins d'un an, celles-ci passèrent de 3.000 à 16.000 unités, dont 12.000 Kadett.

## ■ Ralph Mason, Bob Lutz, Clare MacKichan et Charles Jordan

A la même époque, il y avait pas mal de mouvement à la tête de Russelsheim. Ca avait commencé en 1962, avec l'arrivée d'un nouveau responsable du design, fonction qui n'existait pas chez Opel jusque-là. GM avait envoyé en Europe Clare MacKichan, ancien chef du Design Studio de Chevrolet. A Warren, non loin de Detroit, GM avait en effet créé un tout nouveau Styling Center. MacKichan avait pour mission de mettre





sur pied un centre similaire à Rüsselsheim. Le bâtiment fut une reproduction à l'identique de celui de Warren, mais à plus petite échelle. L'inauguration de ce centre en juin 1964 fut un jalon dans l'histoire automobile européenne, puisque c'était alors le plus grand studio de design d'un constructeur du Vieux Continent. Avant cela, l'usage était que la plupart des marques européennes confie la création de nouveaux concepts à des spécialistes externes. Et La Mecque du design automobile, c'était bien sûr le nord de l'Italie. Ghia, Frua, Bertone et Pininfarina étaient à eux seuls responsables d'innombrables nouveaux modèles.

Les missions du nouveau studio de design de Rüsselsheim allaient au-delà de la création des formes des nouveaux modèles. A l'époque, on commençait à ne plus voir le design comme une fin en soi, mais aussi comme un sujet stratégique pour les succès futurs. Chez Opel, on réfléchissait désormais en termes de langage esthétique et d'émotion.

Le Studio Opel ne tarda pas à devenir une école européenne de design automobile, dont il émanait une force d'attraction assez magique. Anatole Lapine, Erhard Schnell, George Gallion, Charles M. "Chuck" Jordan, Herbert Killmer, Chris Bangle, Murat Nasr ou encore Hideo Kodoma : la liste de ceux qui sont passés par là est un véritable Who's Who du design automobile mondial.

L'idée de développer l'Opel GT est due à Clare MacKichan. A l'automne 1962, il existait déjà quelques esquisses de ce qui allait devenir le premier concept-car d'un constructeur européen, et les cadres de la marque n'étaient même

pas au courant. Ce n'est qu'à l'automne 1963 que quelques personnages haut placés ont découvert une maquette. Et vu l'enthousiasme qu'elle suscita, il fut décidé de construire un prototype.

D'autre part, le département Sales & Marketing avait accueilli un nouveau venu : Bob Lutz. Ce natif de Suisse ne savait que trop bien que des prestations sportives pouvaient donner un nouvel élan aux chiffres de vente. Mais au fait, qui était ce Bob ? Né en 1932, ce fils de banquier avait passé une grande partie de sa jeunesse aux USA. Après son diplôme de High School, il était revenu en Suisse pour y suivre une formation dans une Business School. Puis il était retourné aux USA, avait passé 5 ans dans la Marine où il avait terminé pilote de jet. A 27 ans, il entama un Bachelor en Production Management, puis ajouta encore un Master en marketing à sa liste de qualifications. Enfin, il fut brièvement professeur à la Business School de Lausanne, et c'est en septembre 1963 qu'il commença à travailler à New York pour la General Motors Overseas Department, ou GMOD. Après cette première expérience au sein du Géant, Bob Lutz fut envoyé chez General Motors Continental à Anvers. Il repartit ensuite brièvement à New York, puis revint en 1965 en Europe, chez Opel à Rüsselsheim. Une année cruciale pour le constructeur allemand puisqu'en septembre, au Salon de Francfort, il présenta le prototype Opel GT, tout premier concept-car jamais développé par une marque européenne. Une révolution pour un constructeur jusque-là assez conservateur.

Le concept enthousiasma tant le public que Bob Lutz envisagea immédiatement

◀ *La GT Coupé fut le tout premier concept-car développé par un constructeur européen. La concurrence n'allait emboîter le pas à Opel qu'en 1969, en l'occurrence Mercedes, avec la C111. (Photo: Opel AG)*

▲ *Pour attirer autant que possible l'attention sur le concept-car, Bon Lutz (2ème en partant de droite) invita le multiple Champion du Monde Juan Manuel Fangio au centre d'essai Opel de Dudenhofen. (Photo: Opel AG)*

▼ *L'Experimental GT présentée au Salon de Francfort, 1965 (Photo: Opel AG)*





▲ Après son excellent résultat au Rallye de Monte-Carlo en janvier 1966, la Kadett Jetten servit de base à la création de la Kadett 1100 SR Rally. Opel avait enfin une voiture sportive au catalogue. (Photo: Opel AG)

► La seconde tentative pour valoriser l'image d'Opel arriva en 1966, avec la Diplomat Coupé. Mais le public continua à préférer une Mercedes ou une Jaguar. La production prit fin après 347 exemplaires. Cette voiture est donc plus rare qu'une Miura ! (Photo: Opel AG)

une production en série. Le 1<sup>er</sup> mars 1966, Nelson J. Stork, alors grand patron d'Opel, fut rappelé aux USA, et c'est l'Américain Ralph Mason qui le remplaça en tant que nouveau General Manager. Mason avait débuté sa carrière chez Chevrolet en 1935. Il avait gravi les échelons jusqu'au poste de General Manufacturing Manager, dirigeant ainsi quelque 34 usines Chevrolet. Dans un de ses livres, Bob Lutz évoque les sérieux problèmes de boisson de Mason et de son épouse Rena. A cette époque, GM avait l'habitude de ne pas évincer ses managers à problèmes, mais de les mettre sur une voie de garage. Sauf qu'Opel était alors la seconde marque du groupe GM en termes de volume, derrière Chevrolet. Mason était toutefois parfaitement opérationnel... jusqu'en début d'après-midi. Après, le vrai travail était fait par un groupe de managers dynamiques, dont Bob Lutz et Charles "Chuck" Jordan, qui avait remplacé Clare MacKichan à la tête du Design Center. En interne, ces jeunes loups se surnommaient les TMC, pour "Too Many Cooks" (Trop de Chefs). Cela étant, en dépit de ses problèmes, Mason emmena Opel dans une période assez fructueuse.

## ■ 1968 : débuts d'Opel Racing

La décision prise par l'AMA en 1957 n'avait pas seulement impacté GM, mais aussi sa marque fille Opel. Dans les années 60, la position officielle quant au sport auto était donc "Non, Opel ne fait pas de compétition et n'en a pas l'intention". Ainsi parla le directeur de la communication Josef-Christoph Hepting en 1965. Mais en coulisses, c'était plutôt "Oui, il existe une initiative privée non-officielle d'ingénieurs-testeurs, mais personne ne doit le savoir." Bref, le sujet restait délicat.

Bien sûr, les gens bien informés savaient parfaitement ce que cachait ce discret volet roulant au bout de la Weisenauer Straße de Rüsselsheim. C'est de là qu'on voyait de temps en temps sortir des prototypes pour réaliser quelques essais. Ce volet n'était pas seulement la porte d'entrée et de sortie de quelques modèles de présérie bien camouflés, mais aussi celle de voitures de course et de rallye franchement musclées. Derrière cette porte, il y avait en fait le département des essais. Y travaillaient des ingénieurs très épris de compétitions, qui livraient une sorte de "guérilla" secrète. Parmi eux, il y avait des techniciens comme Alfons Löwenberg, Horst Walter, Hans Beck et Herbert Heuser. Plus tard, ce commando allait être rejoint par Johann Weisheidinger et Rolf Rypka. Ce team prêtait – très officieusement – assistance aux pilotes privés de courses et de rallyes. Parfois, ils y prenaient part eux-mêmes au volant de Kadett et de Commodore préparées. En interne, ce commando avait toute la sympathie de jeunes managers comme Bob Lutz, qui était à cette époque l'assistant du patron Ralph Mason. Luthar Dudek, du département publicité, était lui aussi convaincu de l'utilité de la compétition. "A l'époque chez Opel, on ne pouvait exploiter le sport auto que de façon 'souterraine' ", se souvient Johann Weisheidinger, qui allait plus tard être sacré Champion d'Allemagne sur circuit au volant d'une Commodore 2.8 GS/E préparée par ses soins.

## ■ Peter Preikschat, premier Opel Sport Manager

Fin 1967, eut lieu une nomination qui devait sembler fort étonnante vue de l'extérieur. Peter Preikschat, 34 ans, jusque-là conseiller personnel du patron d'Opel Ralph Mason, se vit confier la





mission de mettre sur pied une division sportive. Preikschat commença son nouveau job en janvier 1968. Le tout frais manager sportif reçut un bureau vide. Avec l'aide de son assistant Theo Fitzau et de sa secrétaire Ulla Albrecht, ce trio partant de zéro put compter sur le soutien précieux du service de presse. L'une des premières décisions fut de créer un "Trophée sportif Opel".

C'est principalement Preikschat qui nourrissait cette envie de compétition mono-marque. Il échangea des idées sur cette piste avec le puissant manager sportif Herbert Wilhelm Schmitz qui, à Francfort, dirigeait l'Automobilclub von Deutschland, fondé en 1899. Les contacts avec l'AvD se muèrent rapidement en relation d'affaire. C'est ainsi que Preikschat fit en sorte de mettre une flotte de limousines Admiral et Diplomat – en guise de véhicules d'organisation – à la disposition de l'AvD pour ses grands événements à Hockenheim et au Nürburgring. Pendant le très populaire "Olympic Rally" aussi, compétition se déroulant à travers toute l'Allemagne, Opel était non seulement présente parmi les concurrents, mais également comme fournisseur de voitures d'organisation. Bref, la présence de la marque aux événements sportifs était de plus en plus visible.

## ■ Opel Rekord "Veuve Noire"

Pendant ce temps, le commando du département essais avait commencé à travailler sur une Opel Rekord C. Le travail avait débuté avant la nomination de Preikschat, mais ce dernier avait été tenu au courant. C'est dans le plus grand secret qu'avait été créée la "Veuve Noire", comme on l'appelait en interne, avec toutefois un important soutien de la part du département design

d'Opel. Vrai fan de course, le designer Anatole Lapine, parti plus tard chez Porsche, fourmillait d'idées nouvelles. Officiellement, c'est Ragge Ekelund qui avait greffé dans la voiture le moteur de quelque 200 ch. Mais d'autres sources affirment ce développement est dû aux techniciens d'Opel même. Le premier Pilote qui prit la Veuve Noire en main fut Erich Bitter, alors Champion en titre en catégorie Voitures de Sport. L'homme pouvait en plus se targuer d'une solide expérience pour avoir travaillé avec Abarth et Porsche. Après deux jours de tests sur le circuit d'Hockenheim, les conclusions de Bitter furent très encourageantes: "La voiture est étonnamment facile à conduire, la carrosserie prend à peine du roulis, et le moteur est vraiment puissant." Il était même convaincu que la voiture pouvait rivaliser en catégorie 2 litres avec des gagnantes potentielles comme les Porsche, BMW ou Alfa. Et le pilote Porsche Willi Kauhsen était du même avis. La Veuve Noire participa à sa première compétition en septembre 1968 sur le circuit de Zolder, puis à une deuxième en décembre à Hockenheim, les deux fois avec Erich Bitter au volant. Pour les photographes et les journalistes, cette toute première voiture de courses de Tourisme d'Opel était une véritable attraction. De son côté, Bitter avait fait le show avec des tours très rapides, mais pas de quoi prétendre à un podium.

En 1969, après avoir participé à quelques courses, la Veuve Noire finit par atterrir dans les mains de Kurt Bergmann. C'est Peter Preikschat qui la lui avait offerte mais... sans le moteur. Kurt construisit alors lui-même un moteur pour la voiture, qu'il confia à un petit jeune prometteur, un certain Niki Lauda, à l'occasion d'une course à Tulln-Langenlebar. Après ça, on perd curieusement toute trace de cette Opel singulière.

◀ *Malgré l'interdiction de la maison mère GM, les techniciens Opel développèrent une version course de la Rekord C, surnommée la Veuve Noire. Jan et Chris Tuerlinx purent voir cette voiture à l'œuvre dès sa première sortie officielle, à Zolder.*  
(Photo: Opel AG)

▲ *Au IAA de Francfort 1968, l'Opel Kadett Coupé présentait une ligne de toit revue, et les ressorts à lame arrière avaient été remplacés par des ressorts hélicoïdaux. Sous le capot, il y avait le moteur 1900 de 90 ch de la Rekord. La Kadett idéale était née: la 1900 SR Rally.* (Photo: Opel AG)



▲ Après un bref passage à Lummen, Transeurop Engineering s'installa définitivement à Bolderberg, à un jet de pierre du circuit de Zolder.

(Photo: Vic Heylen)

## ■ Les légendaires festivals Opel du Nordschleife

A cette époque le planning de la nouvelle compétition mono-marque Opel était bien avancé. La première course fut organisée en marge du Grand Prix d'Allemagne de F1 au Nürburgring, durant le premier weekend d'août 1969. Le spectacle se composait de deux sprints de 5 tours chacun, l'un le samedi après les qualifications de F1, l'autre le dimanche après de Grand Prix. N'importe quelle Opel au look sportif et équipée du pack de sécurité obligatoire était admise. On vit surtout sur la grille des Kadett, des Kadett "Rallye", des Commodore GS et des GT 1900.

Des pilotes bien connus comme Toine Hezemans, Henry Greder et Rob Slotemaker figuraient sur la liste des engagés. Bien entendu, Preikschat profita de l'évènement, en compagnie de tout le directoire Opel, notamment du Directeur Général Ralph Mason et du Directeur des Ventes Ekkehard Rohde. L'impressionnant plateau de près de 70 voitures assura le spectacle, et tout le monde fut ravi que ces deux belles courses se furent déroulées presque sans accident.

Toine Hezemans, au volant d'une Jetten-Commodore, remporta la course du samedi avec un record du tour de 10:36,3 minutes. Le Suédois Per Tjerneld suivit à 10 secondes dans une Opel GT. Le lendemain, c'est Bengt Dahlberg, coéquipier de Tjerneld, qui s'imposa à bord

de sa Kadett SR Rallye, et pulvérisa au passage le record de Hezemans avec un temps de 10:22,4 minutes. Soit une moyenne de 132,1 km/h.

Après ce succès inaugural, la course Opel resta de longues années au programme du GP d'Allemagne de F1. Puis quand en 1970, les pilotes de F1 lancèrent une "grève de la sécurité" et firent déménager le GP à Hockenheim, le show Opel resta au Nürburgring, désormais en prélude du "GP de remplacement" de Formule 2. Cette année-là, le Dr. Helmut Marko surclassa tout le monde au volant de sa Commodore préparée chez Steinmetz.

Certaines années, il y avait quelques 100 voitures sur la grille de départ. Et de grands pilotes nommés Kauhsen, Stuck, Schüler, Fröhlich, Ragnotti, Röhr, Grohs, Christmann et autres relevaient chaque année le niveau des participants. La toute dernière course de F1 du Nürburgring fut disputée en 1976. Et c'est là aussi que fut refermé le chapitre du festival Opel.

## ■ Les distributeurs GM Tuerlinx et Grauls

Mais avec tout ça, quid de General Motor dans notre pays ? Du fait de la présence d'une grande usine d'assemblage à Anvers, GM Continental était un employeur de grande importance. Comme sa concurrente Ford, Opel occupait régulièrement le Top 5 des marques les plus vendues. Dans le cadre de cette rivalité éternelle,





Ford avait décidé de reprendre part à la compétition, tandis que GM s'en tenait à la recommandation de l'AMA. Quelques concessionnaires se lancèrent bien dans l'une ou l'autre initiative, mais c'était à leur compte. Les performances les plus remarquables étaient celles de la famille Tuerlinx, dont le père Jan distribuait toutes les marques GM depuis 1951. Avec son fils Chris, un gars très costaud mais incroyablement timide, il tenait un garage sur la Janstraat de Herentals. Chris avait commencé dès 1961 à participer à des slaloms et à des courses de côte au volant d'une Buick, puis il développa une solide expérience avec des voitures très diverses durant les années qui suivirent. Il pilota ainsi aussi bien une Fiat 850, une BMC Cooper ou une Hillman Imp, que des voitures plus puissantes telles que la Sunbeam Tiger ou une Volvo. Mais ce qu'il préférait, c'était les Commodore, les Camaro et les Corvette. Ami de toujours et également concessionnaire GM à Saint-Trond, Ivo Grauls partageait sa passion pour la Camaro. Durant quelques années, ces deux-là firent le show en se présentant régulièrement au départ avec ce monstre ultime, que le public se bousculait pour apercevoir. Et il en avait pour son argent, puisque Ivo Grauls décrocha trois fois de suite la pole des 24 Heures de Francorchamps.

La popularité croissante des sports moteurs, et en particulier l'attention des médias pour les 24 Heures de Francorchamps, donna des idées à Jan Tuerlinx. Il savait que GM Continental ne pouvait

officiellement s'engager en compétition, mais il savait aussi comment était financé le GM Nordic Team. Par ailleurs, il avait pu voir la Veuve Noire à l'œuvre à Zolder, et sentait donc que lentement mais sûrement, un changement était en cours chez General Motors. Il se lança donc dans le projet et à l'occasion d'un meeting de concessionnaires, il parvint à convaincre ses collègues de suivre l'exemple de la Nordic Team. Ainsi naquit l'Opel Dealer Team. Les Tuerlinx père et fils avaient même déjà une infrastructure en tête. Le sport auto étant un petit monde, ils avaient fait la connaissance à Zolder d'un certain Vic Heylen, un autodidacte revendiquant des années d'expérience dans le "gonflage" de voitures. Tuerlinx parvint à embarquer Vic Heylen dans son aventure, dont le premier objectif fut les 24 Heures de Francorchamps 1969.

### ■ Apprentissage chez Rootes Competition

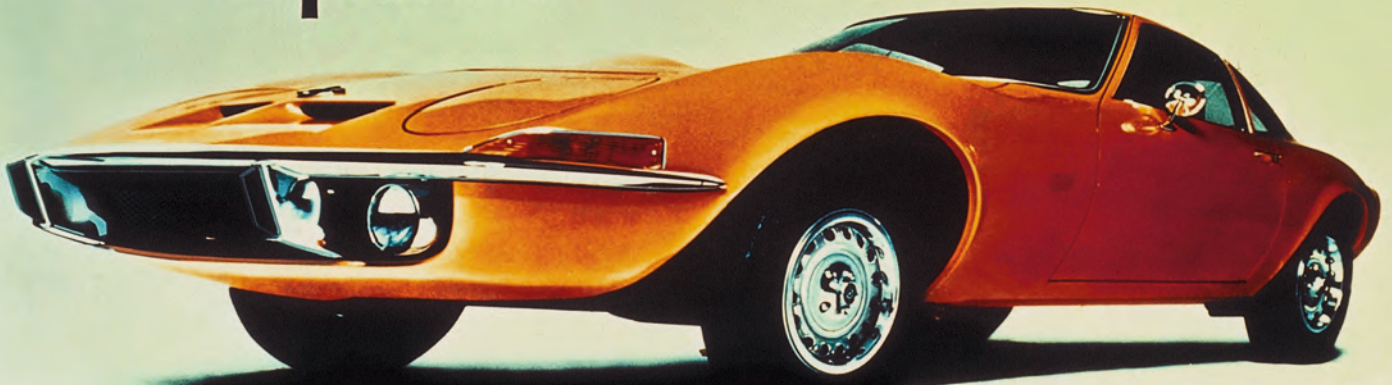
Malgré son grand âge, Vic Heylen se souvient parfaitement de cette époque. Il a grandi à Meerhout au sein d'une famille de quatre enfants, et était prédestiné à devenir médecin, comme son père et son grand-père avant lui. En toute logique, Vic fut inscrit à son tour à la faculté de médecine de Leuven. Mais il n'y resta que quelques mois. Car depuis longtemps, ce qui intéressait Vic, c'était les voitures. "Tout le monde à son premier souvenir. Moi, c'est le câblage d'un tableau de bord, que je revois. Mon père était parti en visite de famille avec sa

▲ *Vic ne termina jamais ses études de médecine. Mais son goût pour la physique ne le quitta jamais.*  
(Photo: Vic Heylen)

◀ *Pour créer chez nous un Opel Dealer Team selon l'exemple des Suédois, Jan Tuerlinx a rassemblé les concessionnaires GM de Belgique.*

# Nur Fliegen ist schöner!

## Opel GT



▲ L'Opel GT a transformé l'image de la marque. Le slogan laisse deviner qui se cachait derrière cette campagne publicitaire: l'ex-pilote de marine Bob Lutz. (Photo: Opel AG)

voiture, avec moi comme passager surprise. J'étais bien caché, sous le tableau de bord aux pieds du siège passager." Après 18 mois de service militaire que Vic terminera au rang de sous-officier, un oncle le mit en contact avec la famille Rootes, un constructeur britannique qui s'en était assez bien sorti pendant la Seconde Guerre Mondiale. Au début des années 50, peu d'entreprises disposaient de leur propre département compétition. La plupart du temps, les initiatives sportives étaient le fait de concessionnaires ou de garages indépendants. Pour Vic, ce fut une chance inespérée d'être initié au monde de la course. Il partit donc pour l'Angleterre, et se mit au travail en bas de l'échelle dans la branche compétition. Ce fut l'apprentissage idéal. Un jour, lorsqu'il installa une pompe à essence électrique sur une voiture de rallye, il fut rappelé à l'ordre. On lui demanda pourquoi il n'avait pas placé cette pompe 5 centimètres plus bas, alors qu'il y avait la place. Tout placer plus bas, c'est abaisser le centre de gravité d'une voiture, donc améliorer sa tenue de route. Vic apprit ainsi que de tels détails pouvaient se traduire par le gain de quelques centièmes de secondes, et que la somme de ces détails pouvait faire la différence entre gagner ou perdre. Il travaillait sous les ordres de Norman Garrad et préparait des voitures pour des pilotes tels que Peter Harper, Peter Procter ou Paddy Hopkirk. Il eut lui-même la chance de participer à quelques compétitions, comme cette fois où il fut au départ du Tour de France 1961 au volant d'une Sunbeam Rapier. Au départ d'une spéciale, le "Go" était donné par téléphone par un officiel se trouvant à

l'arrivée. Forcément, le temps de Vic fut mal chronométré, d'une minute à son avantage. Et comme ce temps déterminait l'ordre de départ du lendemain, il se retrouva côte à côte avec Olivier Gendebien. Le départ fut pour le mois tumultueux, et les voitures de Vic et de Gendebien se touchèrent. A la fin de cette étape, Vic en entendit des vertes et des pas mûres de la part d'une dame de l'entourage de Gendebien, qui le blâmait lourdement pour les événements. Elle affirmait que par sa manœuvre, Vic avait mis la vie de Gendebien en danger. Gendebien n'a quant à lui jamais fait grand cas de l'incident.

L'aventure anglaise de Vic Heylen prit fin quand Rootes fut racheté par Chrysler. En 1963, il revint en Belgique et entra chez Van Hool à Koningshooikt, dans la région de Liege. L'expérience de Vic chez Rootes ne tarda pas à lui profiter. Certains des fils Van Hool étaient en effet des mordus de course automobile, et purent apprécier les compétences de Vic à leur juste valeur. Mais quelles étaient exactement ses fonctions ? En fait, Vic faisait un peu de tout, à cette époque. Il raconte: "Vous n'imaginez pas à quel point l'entreprise était désorganisée. Mais chaque pièce du puzzle finissait toujours par tomber à sa place. Par exemple, Van Hool vendait des bus à la France, et ce type de véhicules devait être homologué. Un jour, je suis parti au volant d'un exemplaire pour les bureaux de l'UTAC, au sud de Paris. Là, un ingénieur plutôt pointilleux a dressé une liste de tout ce qu'il fallait corriger pour que le bus puisse être homologué. Un bus de Daimler-Benz passait l'examen



au même moment. Quand l'ingénieur français a demandé quand nous voulions repasser l'inspection, les Allemands ont répondu qu'un rendez-vous dans les trois mois leur convenait. Moi, j'ai demandé à repasser le lendemain. A la sortie du centre de d'homologation, j'ai téléphoné à mon atelier de Koningshooikt pour dicter la liste des adaptations demandées. Puis j'ai repris le volant, je suis arrivé à l'usine dans la nuit, où une bonne vingtaine de techniciens m'attendaient. Ils ont travaillé toute la nuit et le lendemain, j'étais à nouveau devant le même ingénieur français pour obtenir l'homologation."

Mais bien sûr, le virus de la course était toujours là. Et quand Jan Tuerlinx leva le voile sur son projet d'Opel Dealer Team belge, Vic prit une décision radicale: il quitta Van Hool et fonda sa propre entreprise.

## ■ 1969: naissance de Transeurop Engineering

Au départ, Vic put profiter d'un espace dans les bâtiments d'une entreprise à

Lummen. C'est dans ces bâtiments, où des amis avaient installé la société de transport « Trans Europe », qu'il lança son activité.

Fonder une société demande évidemment un capital de départ. Fons Heylen, le plus jeune frère de Vic, parvint à convaincre son ami Albert Hillen, médecin à Zolder, d'apporter 25% du capital nécessaire à la fondation de l'entreprise en 1969. Mais Hillen ne resta pas associé jusqu'à la fin. De son côté, Fons investit également 25%, tandis que Vic amena les 50% restants. Le 1<sup>er</sup> juillet 1969, fut créée la SPRL sous le nom de Transeurop Engineering.

Bientôt, on imagina des plans pour faire grandir l'entreprise, qui déménagea dans ses bâtiments définitifs à Bolderberg, juste à côté de Zolder. Le siège de la société était un grand garage avec un showroom, dans lequel Fons tenait aussi une concession Alfa Romeo.

*A suivre...*



▲ Bob Lutz revint travailler chez General Motors à un âge respectable. On lui doit le concept-car Cadillac Sixteen de 2013, qui avait pour mission de redorer l'image de Cadillac.

(Photo: GM Heritage Collection)

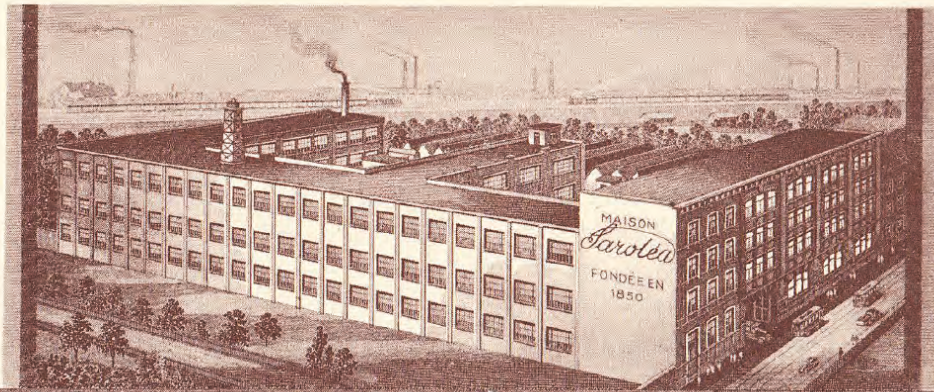


Ce que vous ne voyez pas  
a souvent une valeur inestimable.  
Une oreille attentive,  
le mot juste au bon moment,  
le souci du détail.  
C'est cela l'esprit de Delen Private Bank.

# DELEN

PRIVATE BANK

[www.delen.bank](http://www.delen.bank)



**MAISON SAROLÉA SOCIÉTÉ ANONYME HERSTAL**

Une histoire belge

# La manufacture Sarolea

*Par Marc Lepoudre*

Avec Saroléa installée à Herstal (province de Liège), nous nous trouvons en présence d'une marque qui peut réellement compter parmi les ancêtres d'armes, de vélos et de motocyclettes, et qui a acquis dans le monde entier une solide réputation par la valeur de sa construction, la supériorité de sa technique et sa probité légendaire en matière commerciale.



C'est en 1850 par un petit atelier d'armuriers, rue Hoyoux, que débute l'histoire de Saroléa. Atelier qui marche "cahin-caha" jusqu'à la déclaration de guerre entre la Prusse et la France en 1870. Cet événement fut le coup de fouet financier pour tous les armuriers de la Meuse.

Les affaires prospérant, l'activité déménage rue Saint Lambert à Herstal et commence la fabrication des bicyclettes Saroléa, devenues « Royale Saroléa », lorsque le Prince Albert, future Roi des Belges, fit l'acquisition d'un vélo de la marque, ce qui lui valut d'obtenir le brevet de « Fournisseur de la Cour ».

C'est une gestion prudente, judicieuse et énergique qui fut à l'origine de la prospérité de Saroléa. Curieux de motorisation légère, les dirigeants de l'usine vont très vite être entraînés par Martin Fagard, future tête pensante

dans toutes les avancées techniques et sportives de la marque.

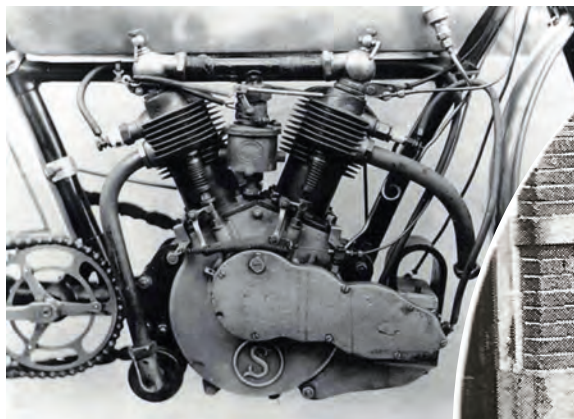
En 1901, les premières motocyclettes voient le jour, au départ de simples bicyclettes équipées d'un petit moteur monocylindre 4 temps fixé à l'avant du cadre... Déjà, le nom « Saroléa Herstal » apparaît en toutes lettres.

La vente effective de motos débute en 1902 quand la maison lance son modèle de 1 $\frac{3}{4}$  HP de 240 cc. Cette fois un cadre typique épouse la forme du carter moteur placé de façon "actuelle".

C'est aussi l'année où Saroléa livre ses premiers moteurs à son premier client en Angleterre sous la marque 'Kerry Herstal', ce qui déjà en dit long quant à l'activité commerciale. La gamme s'étoffe d'une machine 2 cylindres en V de 616 cc dès 1905.

Au fil des années, les motocyclettes





▲ Moteur V2 Sarolea 1907

s'améliorent : allumage par magnéto, boîte de vitesses (grille de sélecteur accolée au réservoir) viennent compléter la facilité de conduite.

L'atelier de 4000 m<sup>2</sup>, fort de 200 ouvriers, monte des bicyclettes, motos et diverses pièces pour l'industrie automobile. En quelques années, les progrès techniques sont fulgurants, la firme d'Herstal s'est placée au tout premier rang par la valeur de ses produits. Dès 1912, 14 types de moteurs peuvent être fournis.

Le premier conflit mondial stoppe pour un temps l'élan commercial, sans pour autant décourager les projets. En effet, dès 1919, de nouvelles machines 550 cc apparaissent, suivies presque aussitôt de 350 cc, toutes à soupapes latérales.

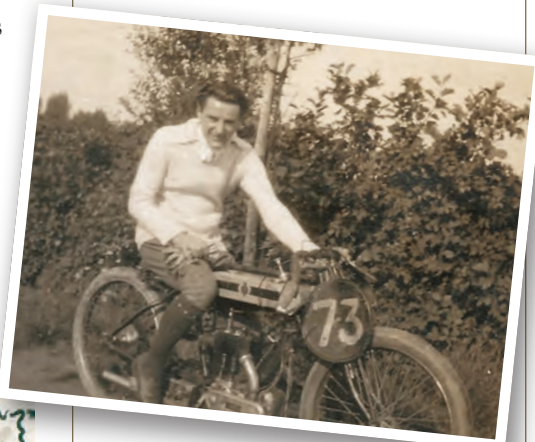
La première machine à transmission par chaîne, en lieu et place de la



▲ Moteur Saro suspendu

courroie utilisée jusqu'alors, la «23A TT» (500 cc soupapes latérales à culasse détachable) dispute dès 1921 les courses dont le Grand Prix de Francorchamps, pilotée par Vidal.

En 1923, fait marquant, la première Saroléa 500 cc à soupapes en tête commandées par culbuteurs débute la fameuse lignée qui ravit encore aujourd'hui les collectionneurs.



▲ Vidal au volant de la Sarolea course TT 1923

1905. NET DESCRIPTIVE CATALOGUE 1905.

OF

“Kerry” Motor Bicycles and “Kerry” Kars.

OUR SPECIALITY FOR 1905.

2 1/2 H.P. Light-weight Popular Machine, 28 Guineas.

Telegrams: “AKERENE, LONDON.”

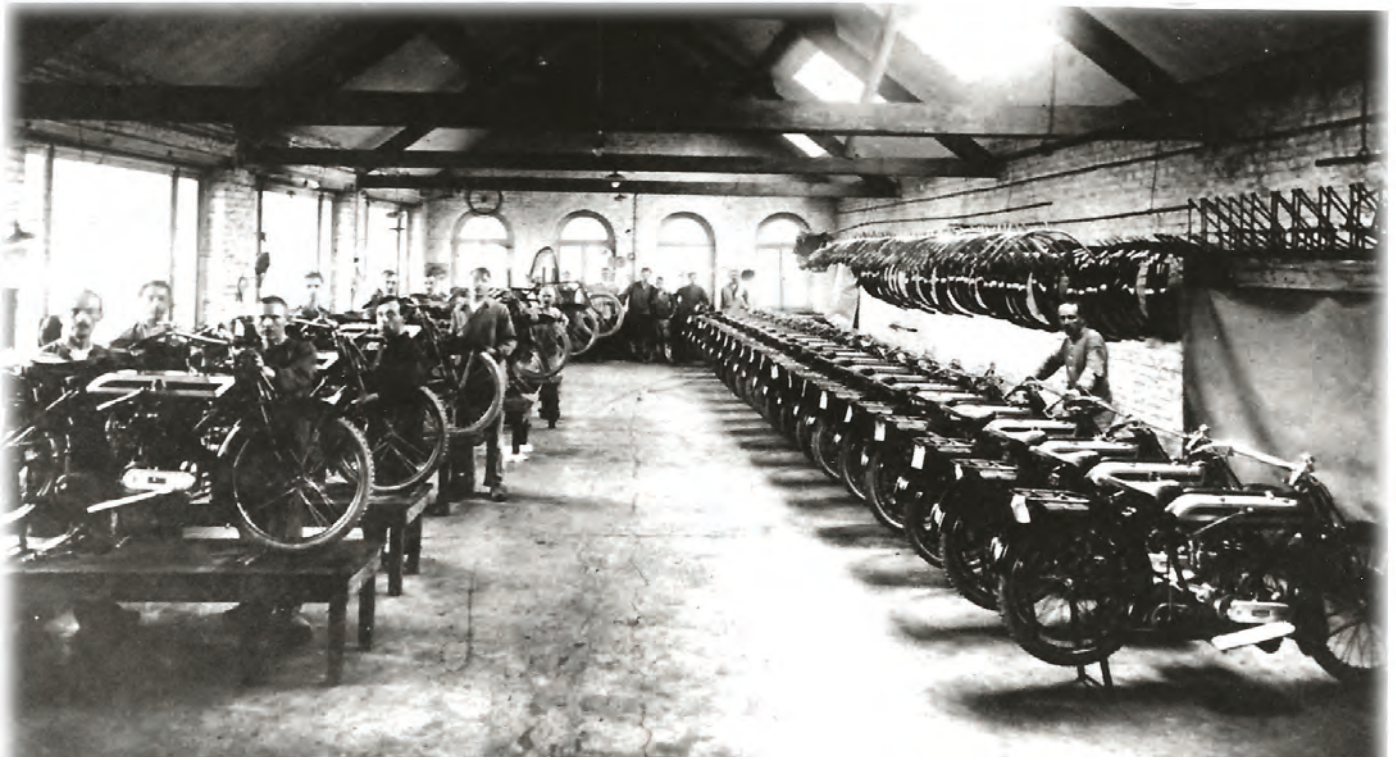
Telephone: 2766 LONDON WALL.

Branch Depots: BRISTOL: 10, Colston Street. SHEFFIELD: 57, Arundel Street.

EAST LONDON RUBBER COMPANY, 211, Shoreditch; 2, 4 & 8, Gt. Eastern St., LONDON.

◀ Motos Kerry 1905





▲ *Vue d'intérieur de l'usine Sarolea en 1919*

Le bilan des années 1920 s'avère très positif. La réputation de Sarolèa couvre désormais le monde entier avec de plus en plus de dealers en Europe et autres: les bénéfices sont importants, s'appuyant sur la vente en 1928 de 1200 motos de 500 cc 'latérales' et de 1050 motos de 500 cc 'culbuteurs'.

Fin 1928, le réservoir à essence monté depuis le début entre les tubes du cadre passe en selle avec le célèbre et aujourd'hui rarissime modèle 23U dessiné et monté pour la course.

S'ensuit, le graissage par pompe à huile, les culbuteurs de soupapes enfermés dans un carter, la fourche avant à res-

sort central, le cadre berceau fermé, la poignée tournante pour l'accélération et bientôt la sélection de boîte de vitesses au pied.

Tous ces progrès techniques et esthétiques de la manufacture Sarolea, lancent la marque moto dans une ère nouvelle fulgurante.

Sarolèa en profite pour agrandir ses locaux à 15.000 m<sup>2</sup> et même sur 3 étages, permettant dès lors la production de 75 motos par jour.

Sarolèa est désormais réputée de partout, comme la marque de premier ordre parce-que construite par des spécialistes motos, ayant une longue expérience, manoeuvrant un outillage des plus modernes, tant pour les moteurs, boîtes de vitesses, cadres, roues et estampage.

Tous les stades de production se retrouvent au sein de l'usine, ce qui est un grand atout, pour Sarolea.

C'est dans ces conditions heureuses que les modèles 1930 sont lancés.

L'emblématique 24U, une 500 cc culbuteurs à 2 échappements, et la 24T, une 500 cc tourisme à soupapes latérales. Sans oublier la mythique 30R, une 500 cc Racing capable d'atteindre les

▼ *Sarolea course TT 1923*







AUTOWORLD  
BRUSSELS



**Sarolea**

**Sarolea Expo**  
15.08 - 18.09. 2022

**Sarolea Rallye**  
11 Sept. 2022 \*

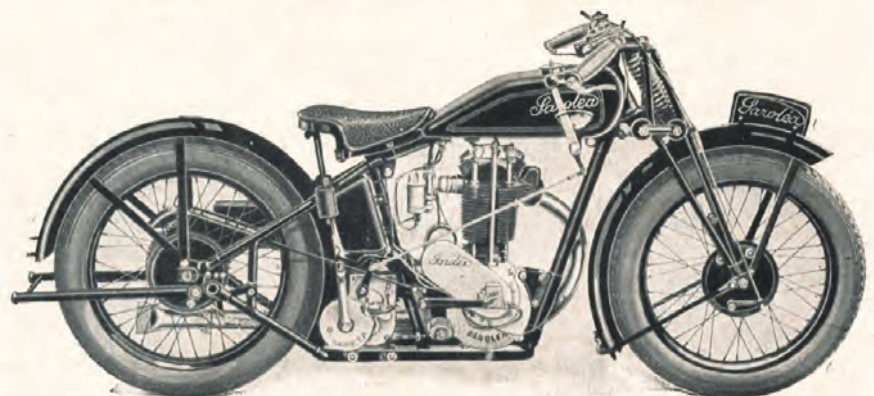
EXPO AUTOWORLD  
MUSEUM BRUSSELS

\* inscription sur :  
**WWW.SAROLEA.WORLD**



## 500 cm<sup>3</sup> Racing - Type 23 U

Alésage 80,5 mm. - Course 97 mm.



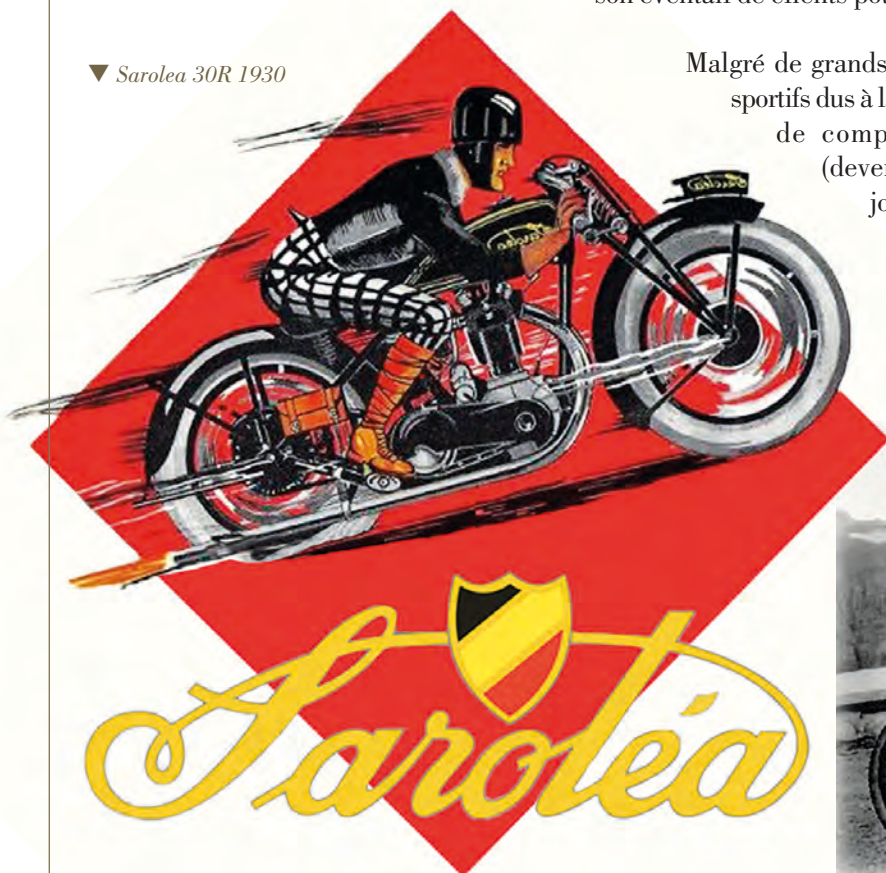
▲ Sarolea 23U racing 1928

150km/h. Cette dernière ne fut produite qu'à 200 exemplaires.

Suivra une crise commerciale sévère qui mettra fin à beaucoup d'ambitions: l'âge d'or est révolu, malgré que l'usine aura vendu plus de 29.000 motos entre 1903 et 1930.

Les années suivantes s'avèrent difficiles, Sarolea met en avant ses modèles utilitaires et lance pour la première fois la fabrication de moteurs 2 temps (150 et 175 cc), ceci pour espérer élargir son éventail de clients potentiels.

▼ Sarolea 30R 1930



Malgré de grands succès sportifs dus à la 500cc de compétition (devenue aujourd'hui l'ob-

jet de toutes les convoitises) les affaires périclitent, les ouvriers chôment 1 jour sur 2, le bilan a subi une perte de 60% par rapport aux années précédentes. En 1933, le conseil d'administration prévoit de monter... 942 motos!!!

Suite aux nombreux succès sportifs remportés, par exemple le record du monde au kilomètre lancé avec une 500cc culbutée à 181 km/h en 1928, Sarolea s'engage dans la construction de machines exclusivement destinées aux courses de vitesse pure et compétitions internationales.

Le bureau d'étude décide tout d'abord de mettre en chantier un moteur à culbuteurs conventionnel, en 350, 500 ou 600 cc. Boîte de vitesses à 4 rapports sans kick, réservoir chromé de grande capacité, roue de 21" à l'avant, carburateur de course à 2 cuves. Tout est conçu pour l'efficacité dans cette mécanique poussée.

Les performances sont à la hauteur des espérances, les 40 CV à 7500 tr/mn de 'LA' 500cc dite 'Monotube' (ou 'Grégoire') l'entraînent à près de 180km/h. Comme son nom l'indique, elle n'a qu'un tube d'échappement contrairement aux autres modèles qui en ont deux.

Ce Racer bien né figurera parmi les modèles emblématiques belges des années 1935 et les années qui suivent.

Une évolution logique amènera même à l'élaboration d'une version « Com-

▼ 23RC 1928 record 181km/h Classens





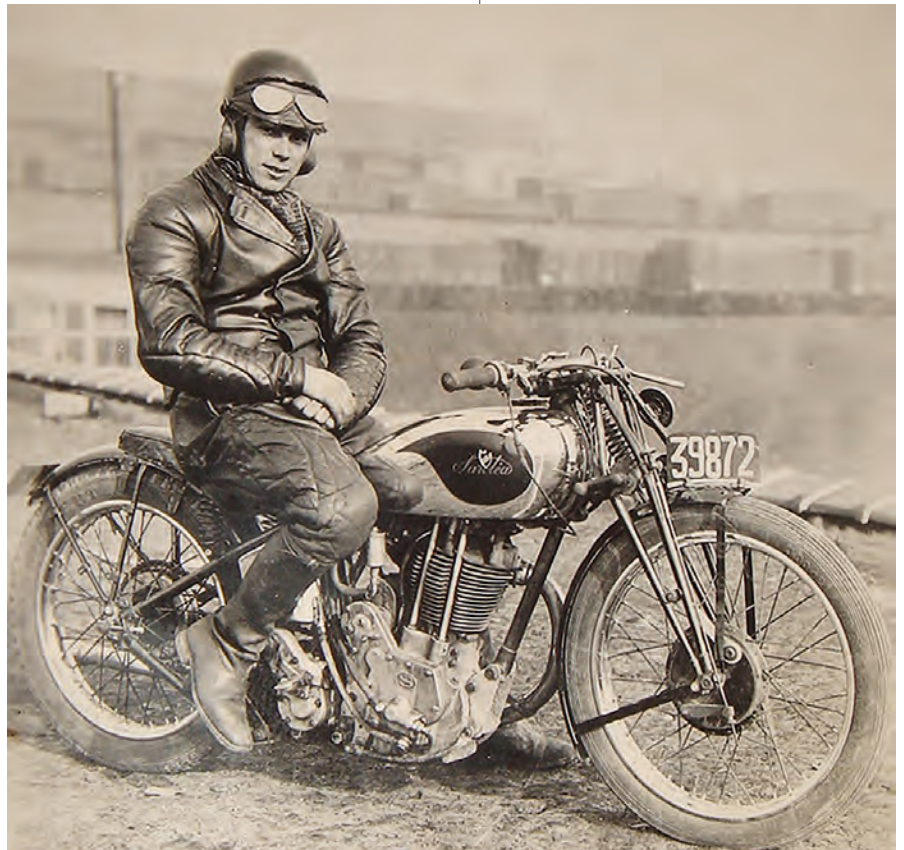
pétition client », une machine Racing pour amateur averti...

Et pour finir sur les chapeaux de roues, en 1937, Saroléa surprendra toute l'industrie avec son innovation ultime, un mono cylindre de pure compétition équipé de 2 arbres à cames en tête, et "Königswelle", encore plus puissant.

Ce n'est que vers la fin des années '30 que Saroléa mettra fin aux recherches d'amélioration en course, pour subvenir aux besoins urgents de l'armée Belge.

Donc seront produites des 350 cc latérales estafettes, des 600 cc latérales à moteur relevé dans le cadre pour augmenter la garde au sol, des 600 cc culbuteurs à side-car tracté. Et surtout une 2 cylindres à plat boxer, soupapes latérales, 'type H', 1000 cc, avec side-car tracté, boîte de vitesses à 3 rapports et 1 arrière, un réducteur donnera une deuxième gamme de 3 vitesses.

La transmission secondaire de la moto se fait par cardan, la roue du side-car tractrice pouvant être embrayée à volonté. La quantité livrée des motos Saroléa à l'armée belge, n'as pas

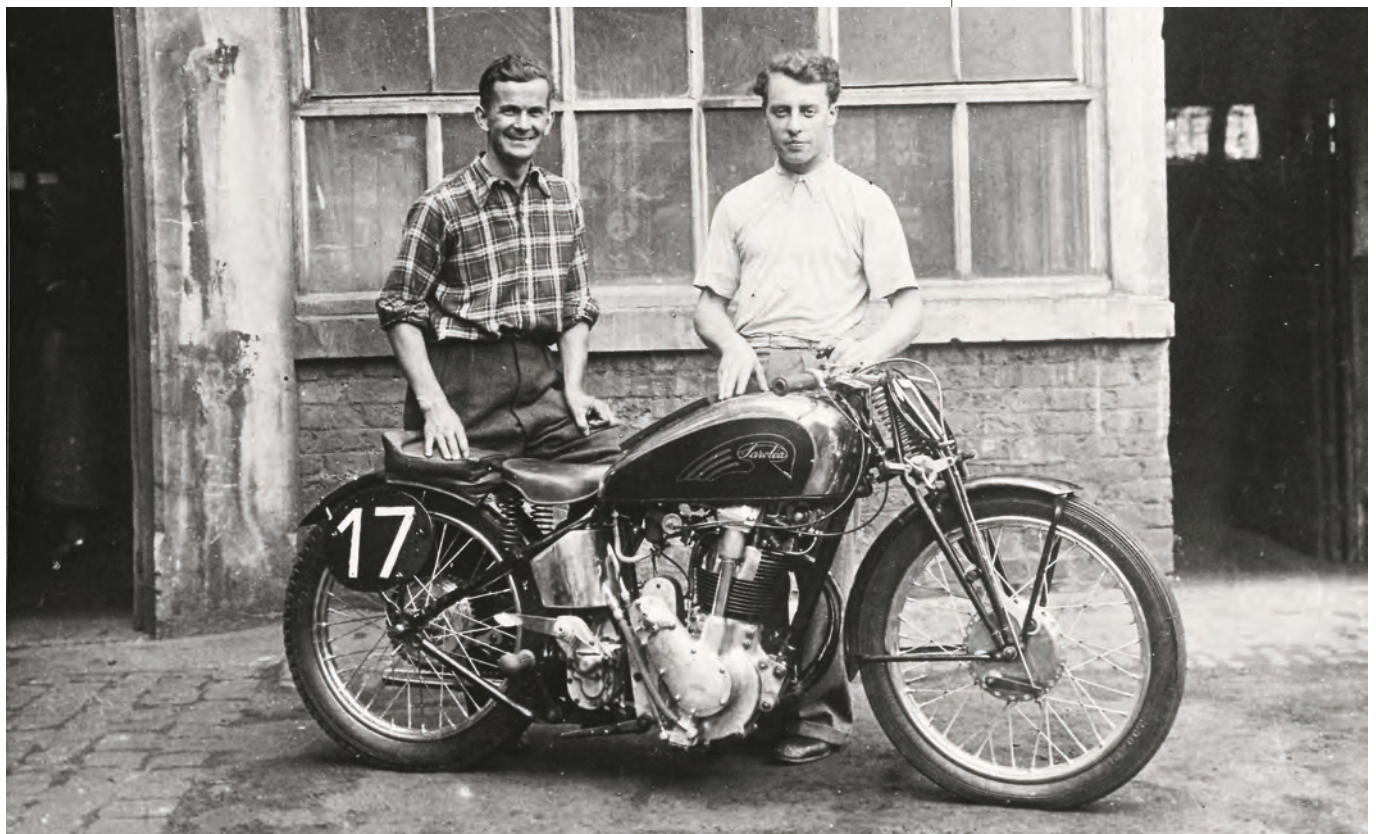


dépassé les milles, malheureusement.

Dès janvier 1946, la construction reprend à Herstal. On commence par ressortir les modèles d'avant guerre, s'améliorant très vite par le montage d'une fourche télescopique et d'une suspension arrière en 1948.

▲ Sarolea Monotube 500cc 1935

▼ Les pilotes Cora et Grizzly avec la 36C 500cc 2ACT 1937







▲ Sarolea 38H 1000cc Side 1938

▼ Sarolea Monotube Cross 1953



► Sarolea Pub Couple Atlantique 1954 600cc

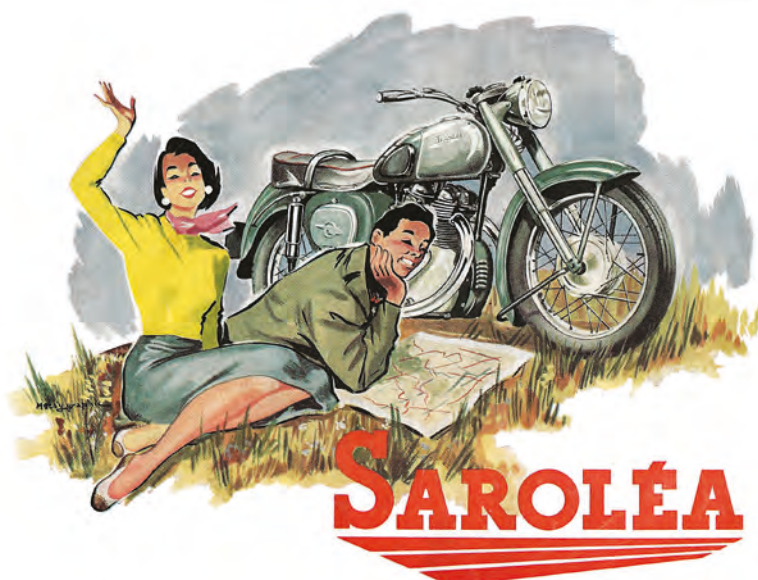
Les tentatives de courses en tout terrain d'avant guerre s'officialisent.

En 1949, l'usine sort bien à propos un modèle 'cross' utilisant le moteur de la machine de compétition des années 1935, monté verticalement dans un cadre raccourci, fourche télescopique, suspension coulissante, carter et cylindre en magnésium, culasse en aluminium (en fonte en 1935).

Les chiffres de production stagnent, les nouveaux modèles (125cc deux temps 'Oiseau Bleu', 500cc 4 temps 2 cylin-

dres 'Atlantic') ne répondent pas aux espoirs placés en eux. Les commandes de l'armée en 350cc et 400cc latérales ne pourront pas sauver la situation.

La mode n'est plus guère à la pratique de la moto. L'usine arrête toute activité sportive en 1954. La vente de petites 50cc, du scooter 'Rumi' 125cc, la suspension oscillante sur les 200cc deux temps et 600cc 'Atlantic' n'empêchent pas la vente des locaux de la rue Saint Lambert en 1962, après le rachat de Saroléa par les ateliers Gillet...







# Flower Powered

À l'époque, on partait à l'aventure avec des fleurs plein la tête. On chantait l'amour, on voulait le bonheur, on cherchait la paix. Tout ça, on le faisait à bord du mythique T1. Au fond, rien n'a changé. Le T1 n'est plus, mais la relève est assurée. Et la Flower Power a cédé la place à l'Electric Power. Aujourd'hui, c'est l'ID. Buzz 100 % électrique qui vous emmène à l'aventure avec des fleurs plein la tête, en chantant l'amour, en voulant le bonheur, en cherchant la paix. Départ le 9 mars 2022.

Pour ne rien rater de ce moment historique, branchez-vous sur [volkswagen.be](https://volkswagen.be)





# Les voitures de la famille Lucien de Hemptinne

*Par Nick Jonckheere*

*L'article paru dans Historicar 42 sur les voitures de la famille de Joseph de Hemptinne a incité d'autres membres de la famille à se plonger dans les vieux albums. Cela a donné lieu à l'épisode suivant sur les voitures de la famille de Lucien de Hemptinne de Sint-Martens-Latem. Lucien et Joseph avaient Félix de Hemptinne (1783-1848) comme ancêtres communs, ils étaient donc des parents éloignés.*

Lucien de Hemptinne (1894-1964), géomètre de formation, se porte volontaire en 1914 et sert dans l'armée comme canonnier sur l'Yser jusqu'en 1918.

À la fin de la Première Guerre mondiale, il travaille dans l'entreprise familiale fondée par son père Eugène de Hemptinne et son arrière-grand-père Charles de Hemptinne: la distillerie et malterie Le Lion d'Or à Alost. Les moulins de Deinze, les briqueteries de Stekene et Thielrode et la filature de Florida Gent appartenaient également à cette famille.

Lucien de Hemptinne se marie avec Esther Feyerick en mai 1921 et ils vivent à Sint-Martens-Latem.

En 1940, après l'avancée rapide des Allemands en Belgique, Lucien de Hemptinne décide de fuir avec sa famille en France et est accueilli chez Yvonne de Lestrang, qui est une cousine de sa femme Esther Feyerick. L'exode a eu lieu avec des Chrysler datant de 1938. Après avoir passé quelques mois en France, ils retournent en Belgique, voyant que la guerre s'éternise.

▼ En 1923, la famille Lucien de Hemptinne possède ce FN belge.







En 1953, Lucien avait profité d'un voyage au Brésil pour acheter une fazenda, une plantation de café. Malheureusement, cet investissement a été désastreux; une année il a perdu toute la récolte à cause d'un incen-

die, mais l'année suivante il y a eu au contraire une surproduction et ils ont même utilisé le café comme carburant dans les locomotives. Lucien rentre en Belgique et décède en 1964 à Sint-Martens-Latem.

▲ *Route provinciale typique telle qu'elle existait en 1924, lorsque cette Ford a eu un accident majeur.*



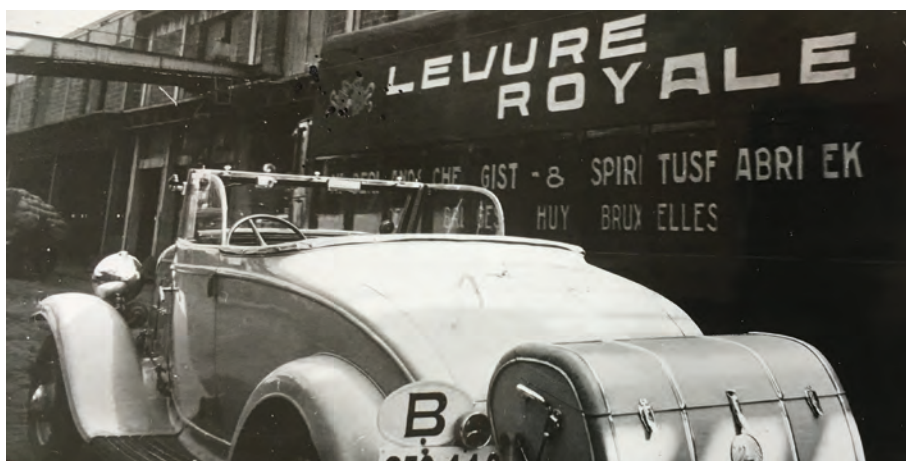
*Dans les albums, on a trouvé une photo de cette version rare d'une Citroën Kégresse, prise à Saint-Moritz, il ne s'agit probablement pas d'une voiture de la famille, mais d'une voiture louée pour explorer les environs de Saint-Moritz sur la neige.*





▲ Vers 1933, cette version particulièrement belle d'une Citroën Rosalie apparaît sur la scène.

► La Citroën Rosalie 15 Speedster était équipée d'un moteur à six cylindres. Le texte qui accompagne cette photo dans l'album se lit comme suit : Débarquement de l'auto Citroën à Anvers.



► La Rosalie Speedster avait une carrosserie non standard, mais quel carrossier ? La voiture a participé et remporté un Concours d'Elégance à Bruxelles, mais lequel ?







◀ *Esther Feyerick, épouse de Lucien de Hemptinne, avec une Ford Roadster V-8 de 1935.*



◀ *Citroën Traction Avant 7C de 1937.*



◀ *En 1940, la famille est restée en France pour une courte période, afin d'échapper à la guerre en Belgique. Mais déjà en juin 1940, ils sont revenus, avec ces trois voitures américaines, des Chrysler de 1938.*



▼ *Il est temps de dire au revoir aux invités pour leur retour en Belgique. Remarquez la barre de traction rudimentaire. L'essence était rare et cher...*





▲ Détail d'une des voitures. C'est un Chrysler Imperial New Yorker de 1938.



▲ Voiture ressemblante, utilisée pour tirer ce bateau sur la terre ferme.



▲ Publicité dans le Bulletin d'Informations Panhard de juillet 1956. (Bernard Vermeylen)

Lors de la préparation de cet article, Bernard Vermeylen, historien de Panhard, nous a signalé un beau lien automobile - plus récent - avec un cousin germain de Lucien. Harold et Lucien de Hemptinne partagent le même grand-père, Charles. Harold a été actif dans l'importation de Panhard en Belgique dans les années 1950, mais l'histoire ne s'est pas arrêtée là. Il parvient à développer la position de la marque sur le marché belge

en s'associant avec le carrossier Albert D'Ieteren (à la mort d'Albert, son fils Daniel dirige l'entreprise du carrossier), qui assemble la Panhard Junior. D'Ieteren a apporté des améliorations à la Junior, nous supposons en consultation avec Harold de Hemptinne. Ce fut également le cas pour la Dyna Z1, jusqu'à ce que Citroën reprenne l'assemblage au début de 1957. En janvier 1956, au Salon de l'automobile de Bruxelles, Harold présente un cabriolet Dyna Z, réalisé à sa demande par l'entreprise de carrosserie D'Ieteren. Cette voiture aurait dû être produite en petite série en Belgique pour le marché mondial, mais le modèle a finalement été industrialisé par Panhard. Seuls quelques autres exemplaires auraient été fabriqués, mais ils ont été rachetés en tout ou en partie par Panhard.

*Merci à Philippe de Hemptinne et Bernard Vermeylen*

► Le cabriolet Panhard Dyna Z qui était exposé au Salon de l'automobile de Bruxelles, ici lors d'un concours d'élégance à Namur en 1956. (Bernard Vermeylen)





# Vécu...

## ■ Transmission de flambeau à Autoworld

Il y a quelques semaines, Herman De Croo a passé symboliquement le flambeau de la présidence du musée Autoworld-Brussels à Guy Verhofstadt.

Si Autoworld existe, c'est bien à cet influent homme d'état que nous le devons. Belge invétéré, maniant, entre autres, nos deux langues nationales avec une parfaite aisance et toujours beaucoup d'humour, Herman De Croo est la pierre angulaire sur laquelle le musée s'appuie depuis sa création.



Lors de l'ouverture en 1986: Herman De Croo et feu Ghislain Mahy

En septembre 1986, alors qu'il était Ministre des Communications, Herman De Croo, avec le Ministre Louis Olivier, en charge des Travaux Publics, et surtout, le Prince Albert devenu depuis Roi Albert II, inaugurèrent l'un des magnifiques Palais du Cinquenaire sous le nom de Palais Mondial de l'Automobile, communément connu comme Autoworld.

Herman De Croo fut durant de nombreuses années Ministre d'Etat, Président de la Chambre des Représentants, Professeur, Bourgmestre de Brakel... Très proche de la famille royale belge, il a toujours défendu la royauté et la Belgique avec ferveur.

En tant que Président-Fondateur d'Autoworld-Brussels, il a, tout au long de son mandat et malgré ses nombreuses autres activités, été extrêmement présent et attentif à l'évolution du musée. Il prit la parole à presque tous les événements, grands et petits, organisés par le musée, activant sans cesse ce qui pouvait mettre Autoworld à l'honneur et en assurer la pérennité. D'Autoworld, il a toujours aimé dire « Ici, on chérit le passé et on embrasse l'avenir. »

Toute l'équipe d'Autoworld est extrêmement reconnaissante pour l'apport immense de son Président au musée durant ses 36 années de présidence. En remerciement, la mezzanine du musée est rebaptisée « Herman De Croo Plaza ».

Depuis début mai, c'est donc un nouveau Président qui veille désormais à la destinée d'Autoworld. Plébiscité à l'unanimité par le Conseil d'Administration, Guy Verhofstadt, a accepté avec enthousiasme de relever le défi afin, non seulement, de poursuivre le développement d'Autoworld et en sécuriser l'avenir, mais également y insuffler sa personnalité et sa créativité.

Ancien Premier Ministre, Ministre d'Etat et actuel Parlementaire européen, Guy Verhofstadt est depuis toujours un passionné d'automobiles en général et de voitures anciennes en particulier. Pilote amateur, il participe régulièrement à des rallyes et des compétitions automobiles. Maîtrisant parfaitement le néerlandais, le français et l'anglais, il y a ajouté la langue de Dante par amour de l'Italie et principalement de la Toscane. Aurait-il de ce fait, un faible pour les belles voitures italiennes ?

Toute l'équipe d'Autoworld accueille avec enthousiasme son nouveau Président en qui elle fonde de nombreux espoirs.



Herman De Croo et son successeur Guy Verhofstadt



# Vécu...

## ■ Nom d'une Pipe

Dans notre précédent numéro, nous avons parlé en détails d'une incroyable "sortie de grange" dégotée en Wallonie, mise aux enchères à Paris par Bonhams le 2 février dernier. Il s'agissait d'une Pipe à carrosserie "Roi-des-Belges" signée Snutsel, d'une Renault Type D de 1901, et d'une De Dion-Bouton type N de 1903 habillée d'une carrosserie liégeoise Gamette. Et c'était surtout la Pipe de 1904, équipée d'un moteur 4 cylindres 2.7 litres de 12 ch, qui nous intéressait. Avec une estimation de 200-300.000 euros, qui très sincèrement nous paraissait exagérée, les attentes étaient très élevées. Et pourtant, cette estimation a été pulvérisée: la Pipe a finalement été adjudgée pour la somme incroyable de 756.000 euros, frais inclus. La voiture en elle-même ne doit pas être restaurée – ce qui serait dommage – mais correctement rafraîchie. Et pour remettre en route la mécanique qui dort depuis plus de 100 ans, il faudrait aussi un sérieux investissement. Mais ceci est une voiture unique, d'une belle marque bruxelloise, dont seuls quelques exemplaires ont survécu. Et c'est un collectionneur belge qui l'a achetée, tout comme les deux autres voitures d'ailleurs. Pour être complets, voici aussi leurs enchères finales, frais inclus: 89.125 euros pour la Renault, et 52.900 euros pour la De Dion-Bouton.



▲ André Plasch, figure connue du monde de la voiture ancienne, pose ici devant sa dernière acquisition, une Pipe quatre cylindres de 1904.

◀ Ces trois voitures retrouvées en Wallonie ont été achetées par des Belges. Ils sont ici sur la même photo avec Philip Kantor, de la maison Bonhams, prise lors d'une rencontre informelle.



# Course-Record du Kilomètre de Varsenaere

Par Nick Jonckheere

La saison 1902 des compétitions européennes a été riche de très belles courses, comme le Paris-Vienne, ainsi que la toute première épreuve sur circuit fermé, le Circuit des Ardennes, fierté belge s'il en est. Bien qu'à plus petite échelle, on peut aussi parler de Varsenare – qui s'écrivait alors encore Varsenaere – où l'Automobile Club des Flandres organisa une "Course-Record du Kilomètre". Fin août, on célébrera le 120<sup>ème</sup> anniversaire de l'évènement. Voici une petite rétrospective... et un avant-goût..

Fondé en 1895, l'incontournable Automobile Club de Belgique a largement soutenu la création de clubs auto locaux, et c'est ainsi que l'Automobile Club des Flandres vit le jour en 1899 à Gand. En 1902, ce club ouvrit une branche à Bruges, dont le "siège" était la taverne Deutsches Bierhaus, sur la Grand Place de la ville. Inutile de dire qu'à l'époque, la possession d'une auto, donc l'appartenance à un de ces clubs, étaient bien sûr réservées à l'aristocratie et aux riches industriels. Les membres de ce nouveau club ne manquant pas d'enthousiasme, sa direction ne tarda pas à organiser une compétition.

La "Course-Record du Kilomètre" se tint le 28 août 1902 à Varsenare, où le bourgmestre de l'époque, Camille van Caloen de Basseghem, avait gracieusement mis à disposition la drève de sa demeure, le château ter Straeten. Cette drève partait du château et allait tout droit vers le centre du village. La compétition était ouverte aux motocyclettes, tricycles, voitures légères et grosses voitures. Il était conseillé au public de rester derrière les arbres de la drève, et de ne jamais la traverser sous peine de courir un risque important. Le prix d'accès pour les spectateurs était d'un Franc.

Dans les publications *L'Automobile* et *Le Véloce* du 2 septembre 1902, on trouvait une liste complète des participants, mais on ne mentionne la marque que



▲ Des motos Vivinus et FN "petite mule" devant l'auberge De Katteroghe, sur la route entre Bruges et Blankenberge, vers 1902. On ignore à qui elles appartiennent, mais des machines similaires participèrent à la Course-Record. (Archives municipales de Bruges – G. Michiels)



◀ Maurice Herreboudt participa à la Course-Record en catégorie 2 et 3 roues. On le voit ici sur une Minerva de vers 1902. (famille Raymond Herreboudt)



L'automobile Germain de Maurice Herreboudt photographiée devant son imprimerie sur le Dijver, à-Bruges, vers 1900 (famille Raymond Herreboudt)



Dans la catégorie *voitures légères* entre 400 et 650 kg: le Comte Charles d'Ursel, Albéric Kervyn, le Chevalier Etienne de Vrière, L. Huyghebaert, Andre Verté, Albert Kervyn d'Oudt Mooreghem, Ernest Maeterlinck, Alexandre De Hemptinne, F. Van Hoorbeke, Roels L.P., Dr. Joseph de Cooman et E. Christiaens.

Enfin dans la catégorie *grosses voitures* (forcément les plus chères), on ne comptait que quatre participants: le Comte Joseph de Hemptinne, Georges de Hemptinne, Auguste Fleurman-Leclercq et le Comte H. Visart.

Dans la catégorie *motocycles à deux roues*, c'est Georges Algrain, marchand de vélos à Bruges, qui fut le plus rapide, avec un temps de 1min 20,6 secondes, soit une moyenne de 44,6km/h sur sa moto FN de 1,25 ch. Surnommée "la petite mule", c'était la toute première moto FN. Algrain allait par la suite ouvrir le premier garage de Bruges, qui comprenait une concession FN. La catégorie *motocycles* fut ensuite élargie aux tricycles – 13 machines au total – et c'est l'Anversois Joostens, avec son Korn 9 ch, qui s'imposa au général de la classe. Fin juillet, Joostens allait aussi remporter la catégorie *tricycles* au Circuit des Ardennes. A Varsenare, il avait établi un temps incroyable de 51 secondes, soit une moyenne de 70,58km/h, la plus élevée de la journée!

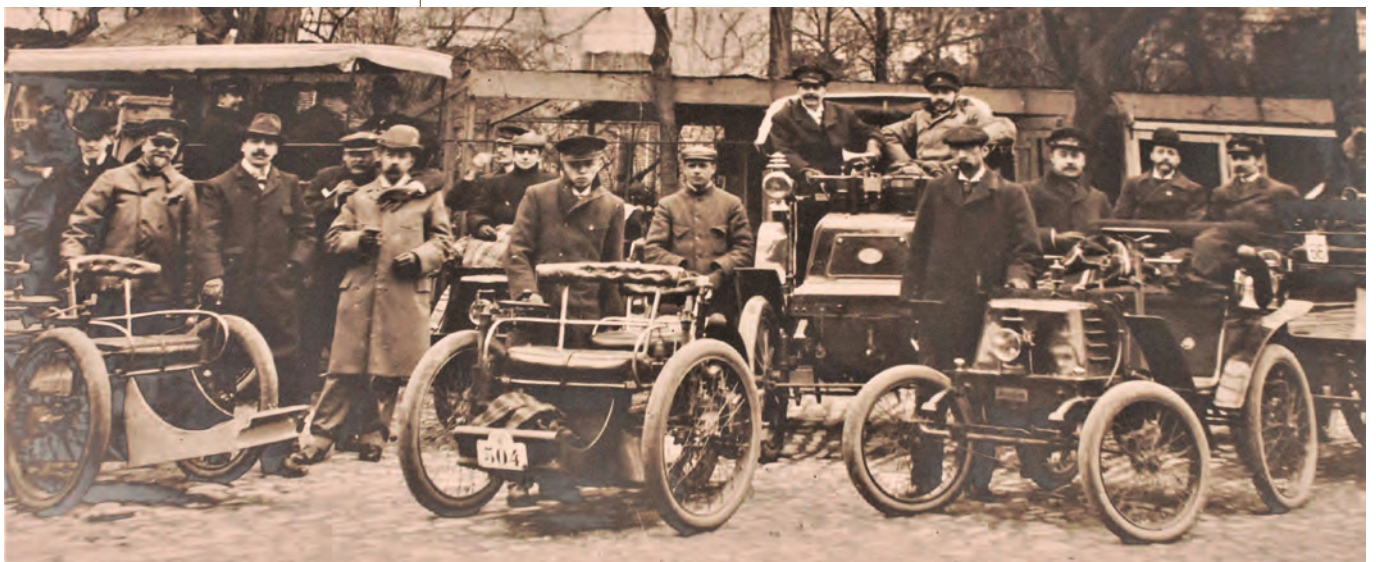
Dans la catégorie *voiturettes de moins de 400 kilos*, 12 véhicules étaient au départ, et le vainqueur fut l'industriel gantois Auguste de Breyne, actif dans



▲ Quelques semaines avant la Course-Record, Alexander Joostens avait déjà décroché la deuxième place au Circuit des Ardennes, avec son très vélocace tricycle Korn.

▼ En 1900, l'Automobile Club des Flandres avait déjà organisé une sortie avec ces voitures: deux tricycles Léon Bollée, une Germain au centre et une Delahaye à droite. (Automobile Club des Flandres)

Flandre Orientale et Occidentale. Dans la catégorie *motocyclettes et tricycles*, les participants étaient les suivants: Georges Algrain, Adrien de Schietere de Lophem, C. Van de Walle, Dr. Aimé Leun, René Brondel, Jules Esquenet, Baron Maurice van Zuylen van Nyevelt, Maurice Herreboudt, Leon Claeys, Alexander Joostens, Em. Maertens, François Hoflack et Ritter. Dans la catégorie *voiturettes de moins de 400 kilos*: Edouard Coppitiers Stochove, Charles Dryepont, Firmin de Thibault de Boesinghe, Albéric de Formanoir de la Cazerie, Adrien de Schietere de Boesinghe, J. Van de Poele, Jules Vermeersch, le Chevalier Clément van Outryve d'Ydewalle, Edouard 'Eddy' Leuret, Auguste de Breyne et à nouveau le Dr. Aimé Leun. Beaucoup de noms à rallonge donc, à part par exemple Eddy Leuret, qui était footballeur.





HERDENKINGSWEEKEND 120 JAAR (28 AUGUSTUS 1902)

# “SNELKOERS van den kilometer te Varsenaere”

# “COURSE- RECORD du Kilomètre à Varsenaere”



ZONDAG 28  
AUGUSTUS 2022  
[www.snelkoersvarsenaere.be](http://www.snelkoersvarsenaere.be)





▲ Hof ter Straeten, le château du bourgmestre de Varsenaere Camille van Caloen de Basseghem. La Course-Record se tenait sur la drève reliant le château au centre du village.



▲ Camille van Caloen de Basseghem fut bourgmestre de Varsenaere de 1891 à 1903. (André Franchoo)

► En 1902, on pouvait prendre le train à Bruges à 2h39 pour être à temps à la Course-Record. Pour l'édition 2022 aussi, cette gare restaurée est une halte vers la commémoration.

le filage de coton et la chicorée. Il était aussi aérostier et fondateur de l'Aéro-Club des Flandres. Au volant de sa Darracq 6,5 ch, il parcourut le kilomètre en 1min 34 secondes.

La catégorie *voitures légères – véhicules de 400 à 650 kilos* – comptait 12 participants également, et le gagnant fut A. Kervyn d'Oudt Mooreghem, un aristocrate de Mariakerke, à côté de Gand. Avec sa Panhard-Levassor, il lui fallut 1min 6 secondes pour abattre le kilomètre, à la moyenne de 54,54 km/h. Avec cette même voiture, l'homme avait introduit 12 jours plutôt une demande de licence pour pouvoir rouler dans la province néerlandaise de Zélande.

Les véhicules de la catégorie grosses voitures, plus de 650 kilos, s'élancèrent en dernier. Le Comte Joseph de Hemptinne eut besoin de 58,80 secondes

pour couvrir la distance, et sa moyenne fut de 61,22 km/h. Hélas, on ne sait pas vraiment quelle voiture il utilisa. Dans le numéro *Historicar* 42, nous avons dressé le portrait de cet industriel gantois, et des voitures de sa famille.

La noblesse brugeoise était si nombreuse parmi les invités du bourgmestre van Caloen de Basseghem au château ter Straeten, que l'évènement avait quelque chose de la fête mondaine. Après la compétition, c'est le Docteur de Cooman, Président de l'Automobile Club des Flandres, qui proclama les résultats, tandis que Madame van Caloen de Basseghem remit les trophées. Mais malgré son succès indiscutable, l'évènement resta sans suite. Jusqu'à aujourd'hui, puisque le 28 août 2022, quelques passionnés locaux organisent une commémoration ouverte aux motos et automobiles jusqu'à 1907. Dans la matinée, les participants venus de Belgique et de l'étranger feront une balade dans les environs, à la rencontre de lieux historiques. Plus tard dans l'après-midi, ils parcourront à nouveau "le kilomètre", mais il s'agira d'une démonstration, non d'une compétition. Les descendants de certains participants de l'époque ont promis d'être présents.

Plus d'info sur [www.snelkoersvarsenaere.be](http://www.snelkoersvarsenaere.be).

Sources: CONAM, Archives Municipales de Brugge Erfgoed, livre "Varsenaere en zijn rijk verleden – deel 1" (André Franchoo). Remerciements à Ariejan Bos et Servaas Sierens.







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](http://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](http://www.kbcprivatebanking.be)



Private Banking