

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:

Paul E. Frère - Christian Martin –
Luc Scournaux – Rik Van Wassenhove –
Laurent Zilli

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
KBC Classic Car Club
Peugeot Club Belgium
Kon. Automobielenclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entoussiasts' Club Belux
DwergAutoClub België
Skoda Driver Club
Rétro Club Wanzois

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

Maison d'édition:

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

Pour le Salon aussi, c'est la Última Edición



Quelle ironie! Notre précédent numéro avait été placé sous le signe de la 100^{ème} édition du Salon de Bruxelles. Certains imaginaient même déjà qu'il allait devenir le dernier grand salon automobile d'Europe. Et puis voilà que 6 mois plus tard, la Febiac annonce qu'il n'y aura pas de version « physique » du Salon de Bruxelles en 2024. Il faut dire qu'en 2023, des acteurs importants, comme Mercedes, Volvo et Jaguar-Land Rover, brillaient par leur absence. Et maintenant d'autres hésitants ont également décidé d'annuler leur participation.

Des décennies durant, le Salon de l'Auto fut le plus grand évènement de Belgique, attirant jusqu'à 600.000 visiteurs. Pour l'édition 2023, 271.057 personnes avaient fait le déplacement. Et il se pourrait que ce fut la dernière.

Nous sommes donc particulièrement attachés à ce numéro Salon de décembre 2022, dans lequel nous passons en revue 15 voitures populaires ayant joué un rôle important dans l'histoire de l'automobile. L'une d'elle était la Toyota Corolla, symbole de la vague japonaise qui déferla sur le marché automobile à partir de la fin des années 60. La Corolla avait été dévoilée en 1966 au Salon de Tokyo, et devint en 1974 la voiture la plus vendue au monde. Nous écrivions aussi qu'en 1997, la petite Toyota avait ravi le titre de voiture la plus produite de tous les temps, au nez et à la barbe de la VW Coccinelle.

Mais notre lecteur Chris Van der Snickt nous a fait savoir – à juste titre – qu'il n'était absolument pas d'accord avec cette assertion. Car la Corolla n'a en fait gardé que son nom. Entre 1966 et 1997, la voiture rudimentaire, à propulsion, pont arrière rigide et moteur longitudinal, s'était muée en une très populaire traction à moteur transversal. De fait, à part un patronyme, l'une n'avait plus rien à voir avec l'autre. Alors que la dernière Coccinelle « Última Edición », sortie de l'usine mexicaine de Puebla, le 30 juillet 2003, pouvait au contraire être encore comparée au premier prototype de 1936. Toujours la même forme ovoïde, toujours le moteur boxer refroidi par air à l'arrière. Au total, 21.529.464 Coccinelle ont été construites. C'est en 1972 qu'elle avait dépassé son illustre devancière – la Ford T, dont plus de 15 millions d'unités avaient quitté les chaînes – au classement des voitures les plus produites de tous les temps. Et pour l'anecdote, cela fait 75 ans cette année que démarra l'importation belge de la VW Coccinelle par... D'leteren.

Alors, qui mérite ce titre de voiture la plus produite de l'histoire? C'est un débat qui peut durer éternellement. Est-ce par exemple la Golf, dont les 8 générations ont su rester fidèle à cette image « sans distinction de classe » et conserve encore aujourd'hui quelques éléments de style de la première génération? Non, nous préférons laisser le titre à la Coccinelle, dont la toute dernière Última Edición était carrément fidèle à la conception originelle.

Ce qu'on peut se demander, c'est si le record de la légendaire VW sera un jour battu. On en doute, car depuis le temps de l'Última Edición, les modèles évoluent si vite que le concept de base de telle ou telle voiture est obsolète après seulement quelques années. C'est d'autant plus vrai aujourd'hui, alors que l'industrie automobile est au début d'un tout nouveau chapitre. Allons-nous connaître la fin du moteur à combustion?

Leo Van Hoorick

MAHY

A FAMILY OF CARS

THE BARNFIND COLLECTION



AUTOWORLD
BRUSSELS

EXPO
AT AUTOWORLD

07.07.23
03.09.23

PARC DU CINQUANTENAIRE 11, 1000 BRUSSELS
AUTOWORLD.BE / EXPO-MAHY.BE



Sommaire

3	Editorial
6 – 20	Figures marquantes: Vic Heylen – 2 ^e partie
22 – 27	Mahy au cirque de Gand en 1986
28	Autoworld et la collection Mahy
29 – 34	Portrait: Julien Vernaeve
Annonceurs	<ul style="list-style-type: none">2 Vander Haeghen4 Autoworld: Mahy – A Family of Cars21 D'Ieteren35 Abonnements Historicar36 KBC Private Banking
Agenda	<ul style="list-style-type: none">• 22 – 23 juin: Zolder Historic Grand Prix, Circuit Zolder• 1 – 3 septembre: Concours Paleis Soestdijk, Pays-Bas• 10 septembre: Antwerp Concours, Wijnegem• 5 – 8 octobre: Zoute Grand Prix, Knokke-Heist <p>Autoworld</p> <ul style="list-style-type: none">• 2 juin – 27 août: Corvette 70th anniversary• 7 juillet – 3 septembre: Mahy, a family of cars• 7 juillet – 27 août: James Bond – No time to die• 8 septembre – 3 décembre: Bugatti unseen• 9 décembre – 25 février 2024: Porsche, driven by dreams <p>Pour plus d'infos: www.autoworld.be</p>
	<p>Couverture</p> <p>En 1986, le photographe français Christian Martin a découvert Ghislain Mahy et sa collection de voitures dans l'ancien cirque de Gand. Vue générale sur l'intérieur du bâtiment, en cercle bien sûr, avec sa structure en métal et la fameuse nacelle de Zeppelin qui surplombait l'espace de travail du rez-de-chaussée.</p>

Figures marquantes

Vic Heylen

Transeurop Engineering: l'histoire de la TE 2800 - Partie 2 -

Par Paul E. Frère

Dans l'Historicar n°45 de juin 2022, nous vous avons raconté comment Vic Heylen, après une formation chez les britanniques de Rootes, avait pris la décision de créer son entreprise. Bien que l'activité principale de Transeurop Engineering relevait du domaine de la course, les circonstances allaient offrir à Vic un destin de constructeur automobile. Mais sa marque Transeurop Engineering allait faire long feu.

Dans les années 60 et 70, un bon résultat aux 24 Heures de Francorchamps n'était pas une petite affaire. Et lorsqu'en 1968, les responsables de General Motors Continental décidèrent de donner un coup de peps à l'image sage d'Opel, ils inscrivirent pas moins de 5 Commodore à l'épreuve. Et rappelons, pour être clair, qu'il ne s'agissait pas d'un engagement officiel, puisque la maison mère GM de Detroit s'opposait toujours à toute compétition. Quatre voitures furent inscrites en Groupe 2, et une en Groupe 5, la catégorie reine pour laquelle un Championnat d'Euro-

pe était organisé. Cette version la plus puissante de la voiture était pilotée par le Français Henry Greder et par notre compatriote Chris Tuerlinx. Greder était un pilote expérimenté qui était passé de Ford à General Motors en 1967. Il avait quitté la marque à l'ovale avec un certain fracas, et espérait profiter du soutien nécessaire de la part de GM France pour affronter les Ford Mustang au volant d'une Chevrolet Camaro. Eric Tuffier, alors porte-parole de GM France, avait promis de l'aider. Et c'est ainsi qu'il entra en contact avec Bob Lutz qui, après un stage aux

▼ La Manta ne figurait pas dans les projets d'Opel, contrairement au design d'une Kadett Coupé.
Photo: Adam Opel AG



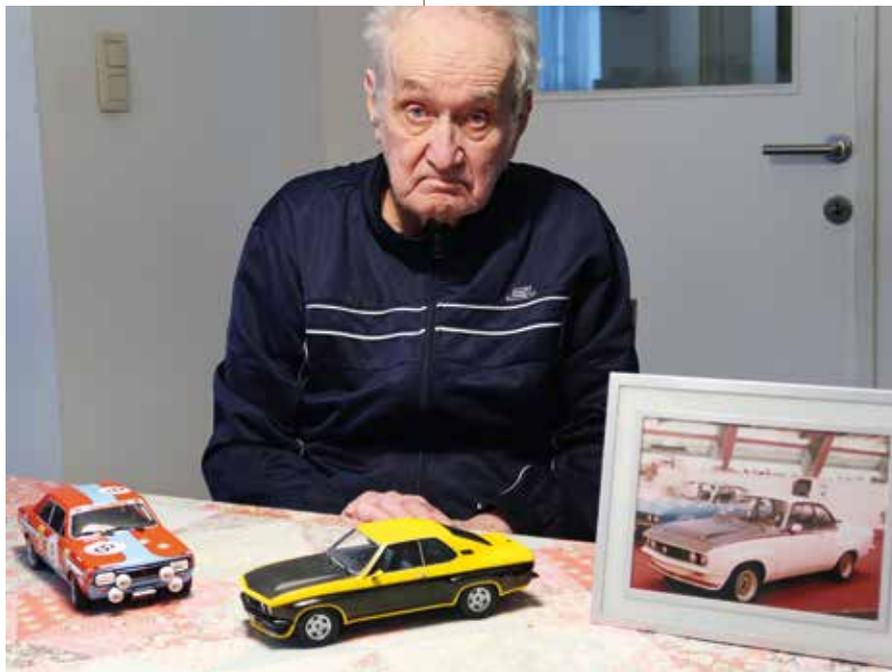
USA, était revenu chez Opel, où il fut temporairement directeur des ventes et du marketing pour la France. Lutz était un grand amateur de sport automobile, mais lui aussi se heurtait à l'opposition inflexible de Detroit. Initialement, la Camaro fut donc préparée par le garage de Michel Danna, à Montlhéry. C'est Lutz lui-même qui en peignit le capot en noir mat. C'était son idée aussi d'orner les flancs blancs d'un striping rouge et bleu. Si Greder pilota d'abord pour le compte du département communication de GM France, les choses allaient bientôt évoluer en une structure indépendante, la Greder Racing Team, établie en 1969. Le Français avait déjà participé aux 24 Heures de Francorchamps en 1967, mais la Camaro n'avait alors pas été préparée de façon optimale, et ne franchit pas la ligne d'arrivée. Cette fois, c'était pour le compte de la branche anversoise de General Motors Continental (GMC) qu'il participait à la course. L'épreuve fut remportée par la Porsche 911 du team allemand Kremer-Kelleners-Kaushen, mais la Commodore Gr. 5 termina à une honorable 5^{ème} place. La voiture de Greder-Tuerlinx n'était devancée que par 3 Porsche et une Mustang. Quant aux quatre autres Commodore, elles se classèrent toutes dans le Top 15. Par ailleurs, les Opel avaient été de solides candidates pour la Coupe du Roi, mais là encore, elles avaient été devancées par les Porsche. Pour poursuivre sur ce bel élan, GMC décida alors de créer une

structure indépendante pour soutenir le programme de compétition. Et pour financer cette participation non-officielle, on créa l'Opel Dealer Team. L'un des pionniers de cette structure fut Jan Tuerlinx, père du pilote Chris, et concessionnaire GM à Herentals, avec des filiales à Geel et à Mol. Pour l'organisation et la préparation technique des voitures de course, on fit appel à Vic Heylen, qui créa pour cela l'entreprise Transeurop Engineering en juillet 1969.

Ce fut une période pour le moins mouvementée, car la course de 24 Heures se tenait à peine quelques semaines plus tard. Le team y inscrivit 6 voitures sous la bannière de l'Opel Racing Division. Transeurop Engineering prépara 4 Commodore Groupe 1, tandis que les voitures de Groupe 5 furent confiées au garage de Jan et Chris Tuerlinx. Deux Commodore GS 2.5 l et une Camaro V8 6.6 l furent ainsi complètement mises à nu, pour être ensuite reconstruites et développer sensiblement plus de puissance. Les séances d'essais furent très prometteuses, mais le résultat final livra des sentiments partagés. Les voitures préparées par le team de Vic Heylen remportèrent la Coupe du Roi. Quant aux voitures Groupe 5, bien qu'ayant assuré le spectacle, elles ne réussirent pas à finir la course. Plus tard, au Salon de Bruxelles, la victoire en Coupe du Roi fut évidemment bien mise en évidence.

▼ Sur ce croquis d'une nouvelle gamme Kadett, on peut voir un coupé affichant les mêmes lignes que la future Manta. Photo: Adam Opel AG





▲ Aujourd'hui âgé de 93 ans, Vic Heylen nous livre son témoignage passionné sur Transeurop Engineering. Photo: Archive MS

▼ En 1969, le concurrent Ford lança la Capri. C'était une redoutable voiture en compétition, à laquelle Opel n'avait rien à opposer. Photo: Ford Keulen AG

■ Structure indépendante

En 1970, la maison mère Adam Opel AG suivit l'exemple de la Suède, de la Belgique, des Pays-Bas et de la France en créant une structure compétition indépendante. Bob Lutz avait enfin convaincu Opel de concourir en Groupe 2 par le biais du préparateur allemand Steinmetz, qui avait fait ses armes chez Abarth et BMW. Or, en juin 1969, des techniciens Opel avaient appris que le partenariat entre Steinmetz et BMW allait prendre fin. Pour Adam Opel AG, c'était l'occasion rêvée de se jeter à l'eau avec ce préparateur renommé. Les Commodore GS Groupe 2 furent développées en 2 mois à peine. La cylindrée de 2.5 l fut portée à 2.9 l, et le

châssis fut sérieusement remanié. Deux Commodores de type GSE Groupe 1 furent aussi préparées, dont deux par l'Opel Dealer Team. Autrement dit, par Vic Heylen. Le team semi-officiel de Steinmetz fit forte impression durant les essais, et pointait en tête quand la Camaro de Tuerlinx-Grauls rentra au stand pour la première fois.

Pendant quelques heures, les Commodore Groupe 2 dominèrent très nettement l'Alpina BMW 2800 CS de Hubert Kelleners et Günther Huber. Seul pépin, la Commodore n°11 pilotée par le Prince Leopold von Bayern finit dans le rail après 90 minutes. Après 5 heures de course, les Commodore pointaient aux place 1 et 2. Et puis l'une après l'autre, les voitures préparées par Steinmetz abandonnèrent sur problème d'embrayage. Heureusement, il restait les quatre Commodore GSE Groupe 1. Ces voitures belges tournaient comme des horloges et terminèrent dans le Top 15. La voiture de Wauters-Polak se classa 9^{ème} au général et 2^{ème} en Groupe 1, catégorie la plus proche de la voiture de série.

Bien sûr, la concurrence ne restait pas bras croisés. Au Salon de Bruxelles 1969, Ford avait présenté la Capri. La Mustang n'étant pas à la portée de toutes les bourses, la Capri permettait à Ford de toucher un public bien plus large. La carte maîtresse du modèle était son look sportif, et un vaste choix de moteurs, de 1300 à 2300 cc. La Capri ne tarda évidemment pas à apparaître en compétition. Avec sa carrosserie légère et son 6 cylindres 2.3 litres, elle était particulièrement efficace. Contrairement à GM, c'est très officiellement que Ford s'engageait en compétition. Le département course installé à Cologne était dirigé par Jochen Neerpasch, qui avait entre autres été pilote d'usine Porsche de 1966 à 1968. Et bien qu'il eût alors déjà un contrat de patron de team en poche avec Ford, il participa une dernière fois aux 24 Heures du Mans pour Porsche en 1968. Chez Ford, l'homme était en charge du développement des Cortina et Taunus 20 M RS, jusqu'à l'arrivée de l'Escort et de la Capri. Au début, la Capri 2300 GT eu des difficultés à gagner des courses. En 1970, Bien que Jochen Mass eût terminé 2^{ème} au





Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme, le team de Jochen Neerpasch décida de développer la Capri 2600 RS. Avec ce bolide, Dieter Glemser ne remporta pas seulement le Championnat d'Europe 1971, mais aussi les 24 Heures de Francorchamps, tandis que Jochen Mass s'imposa dans le Ründstreckenmeisterschap, le championnat allemand des circuits.

A Rüsselsheim, c'était la panique. On n'avait rien en magasin pour répondre au lancement de la Capri. On travaillait en revanche à une remplaçante de l'Olympia, version luxueuse de la Kadett, dont la propre remplaçante n'était pas encore prévue. On fit donc chauffer les cerveaux, et l'équipe de design dirigée par Chuck Jordan fut chargée d'imaginer un coupé. Un design existait, mais celui-ci était initialement prévu pour la future Kadett Coupé. On décida alors d'avancer sur base de ce dessin, et de donner la priorité au nouveau coupé plutôt qu'à la berline (la future Ascona). En plein milieu du développement, Chuck Jordan quitta l'équipe pour raisons personnelles. Il demanda alors au jeune George Gaillon de continuer le travail en son absence. Quand Jordan revint 6 mois plus tard – avec un joli bronzage – à son poste au studio de design de Rüsselsheim, il demanda où en étaient les choses. Gaillon lui présenta sa proposition, qui fut validée sans hésitation. La Manta (c'est d'elle qu'il s'agit) fut donc développée en temps record

de 18 mois. Le nouveau coupé Opel fut présenté à la fin de l'été 1971. Contrairement à la Capri, elle proposait un choix limité de moteurs, uniquement des 4 cylindres de 1.2 à 1.9 litres. Pour GM Anvers, cette voiture était très importante. La Manta resta en production durant 18 ans, et des 1.056.436 exemplaires produits, 757.453 l'avaient été à Anvers. La plupart venaient du site « Plant 2 ». Puis à partir de 1981, la Manta ne fut plus produite qu'au Plant 1, jusqu'au dernier exemplaire de 1988.

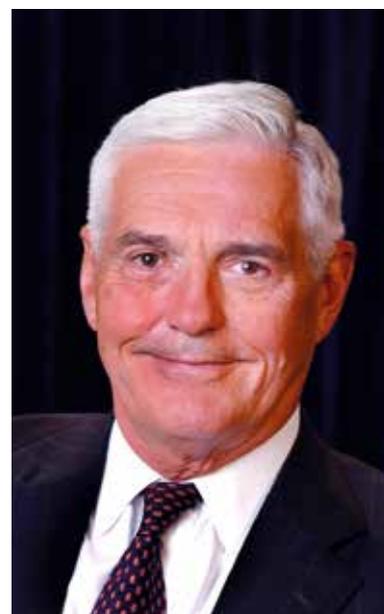
Entretiens, un nouveau CEO avait été placé au siège GMC d'Anvers. Bob Price succéda à McCormack, qui partit occuper une autre fonction au QG allemand d'Opel. Price n'était pas un inconnu à Anvers. De 1960 à 1962, il avait été en poste au siège GM Continental de la Noordelaan, il était en charge des produits non-automobiles, notamment de la marque d'électro-ménager Frigidaire. Il avait ensuite occupé diverses fonctions dans le groupe, comme la direction de GM au Pérou, puis en Suisse, et finalement Anvers. C'était un homme très enthousiaste, et très charismatique.

■ Prototype Manta V6

Pour le rendez-vous annuel de Francorchamps, Opel engagea en 1971 pas moins de 7 Commodore, dont deux en Groupe 1. Les troupes de Klaus Steinmetz avaient profondément rema-

▲ Les modèles sportifs ont été créés pour offrir un peu de peps à l'image de marque. Les Commodore GS puis GS/E formaient la base de la participation en compétition Groupe 2.
Photo: Adam Opel AG

▼ Bob Lutz était un grand défenseur de la compétition. Il a soutenu Vic Heylen et le projet TE jusqu'à son transfert inattendu chez BMW, où il allait jeter les bases de BMW Motorsport.
Photo: GM Heritage





▲ BMW donna aussi du fil à retordre à Opel. D'abord avec la 2800 CS, puis avec la légendaire 3.0 CSL.
Photo: BMW Press

nié les voitures Groupe 2 de 1970. Quant à celles de Vic Heylen, elles s'étaient occupées d'une voiture de Groupe 2, et de la Groupe 1 de Wauters-Goemans. Seule cette dernière parvint à l'arrivée. Dès les essais, on avait compris que la plus rapide des Opel, classée 9^{ème}, n'allait pas être de taille à lutter contre les Ford Capri, les BMW 2800 CS, et l'inattendue AMG Mercedes 300 SEL. Toutes les voitures de Steinmetz durent abandonner sur problème de pression d'huile ou de pompe à huile. La seule Commodore Groupe 2 à résister... jusqu'à quelques centaines de mètres du finish, fut celle de Joossens-Byttebier, préparée par le team TE de Vic Heylen. Pour Opel, la frustration était d'autant plus grande que Ford dominait le podium avec ses Capri. Par ailleurs, Transeurop Engineering avait aussi assuré la préparation et la logistique de course pour le Team Scania-Volga, qui participait à la catégorie 1600 avec trois Moskvitch 412. Juste avant la course, les ingénieurs russes avaient exigé qu'un moteur soit ouvert. Heylen protesta, arguant que c'était une perte de temps, mais il finit par accepter, face à un client de grande importance. Deux des Moskvitch firent la course sans le moindre pépin, mais la troisième dut abandonner. Comme par hasard, c'était celle qu'avaient contrôlée les ingénieurs russes...

Après cette débâcle qui mit en évidence que les Commodore n'étaient plus compétitives face aux Capri et aux BMW, Opel soigna ses blessures. Différents responsables de General Motors Anvers,

dont H. Mabile (Opel Racing Team), Jean Proot en F. Fillet (Manager des relations concessionnaires GM), demandèrent l'avis de Vic. Il commença par dire que comparée à ses rivales, la Commodore était 200 kilos trop lourde. L'idéal serait d'installer le V6 de la Commodore dans la carrosserie de la Manta, comme le faisait Ford avec la Capri 2600 RS. Bob Price fut immédiatement enthousiaste à cette idée, et n'eut aucun mal à convaincre Robert Lutz, alors directeur du marketing d'Adam Opel AG en Allemagne. Comme nous l'avons déjà dit, Lutz était un grand amateur de sport auto. A Anvers, Price ne laissa pas retomber l'élan. C'était un homme d'action qui ne tarda pas à trouver les budgets nécessaires, et très rapidement, Transeurop Engineering installa dans une Manta 1900 SR, un moteur 5 cylindres 2.8 l flambant neuf, aux spécifications de la Commodore GS.

L'idée d'équiper une Manta d'un 6 cylindres n'était pas nouvelle. En 1970 déjà, le département «Produktentwicklung Erprobung und Konstruktion», abrégé en Opel EPK (en gros, un département développement et production), avait développé un prototype équipé du 6 cylindres de la Commodore Série A. On avait commencé par un 2.5 litres en version S, fort de 115 ch. Puis avait suivi un moteur H 2.5 l de 130 ch. Pour ce projet, Opel OPK avait travaillé en collaboration avec l'équipe de design de George Gaillon. Le résultat avait été présenté à un petit groupe de journalistes. Style Auto, magazine de design italien

faisant autorité, avait ainsi publié des images de ce qui était décrit comme un prototype de Groupe II aux ailes élargies. En effet, le prototype affichait des ailes en fibre de verre épaisses de 3mm, qui élargissaient la carrosserie de la Manta de 10 cm. Hélas, en mai 1971, il fut décidé d'abandonner prématurément le projet, ayant reçu le nom de code 1450-9. Dans le petit monde du Groupe 2, la course à la puissance allait bon train. De plus, l'exigence de la FIA de produire 1000 voitures par an ne semblait pas viable sur le plan commercial. Mais l'aventure avait toutefois apporté des enseignements importants. Par exemple, que la structure de base de la Manta était parfaitement adaptée pour supporter les puissances plus élevées de moteurs 6 cylindres. Par contre, le poids de ces moteurs sur le train avant handicapait la direction. Et il n'aurait pas été possible de l'installer plus vers l'arrière à cause du tablier, et modifier cet élément aurait été bien trop cher.

Journaliste respecté de la seconde moitié du siècle dernier, André Van Steenkiste avait plusieurs fois visité les ateliers de Transeurop Engineering, et avait un jour publié une interview de Vic Heylen. Ce dernier y abordait un problème crucial : la répartition des masses. Il expliquait que la solution idéale aurait été de placer le 6 cylindre exactement comme le 4 cylindres. Mais pour cela, il fallait effectivement modifier le tablier. Le moteur déborderait alors partiellement dans l'habitacle, et il faudrait aussi complètement revoir le positionnement de la boîte de vitesses. Vic avait opté pour une solution moins coûteuse. Il avait modifié la traverse avant de la carrosserie autoportante, de façon à dégager plus de place devant le moteur. Un plus grand radiateur avait été installé juste derrière la calandre, et une robuste barre de renforcement transversale assurait la rigidité nécessaire. La carrosserie avait été pourvue d'ailes élargies en plastique, et le capot en acier avait été muni de prises d'air. Bien qu'il avait d'abord été prévu d'utiliser un pont arrière de Commodore, on avait finalement conservé celui de la Manta par souci d'économie. En revanche, la boîte 4 vitesses venait bien de la Commodore. Le moteur d'une cylindrée de 2.8 litres délivrait, dans sa



version H, la puissance de 142 ch DIN. Dans un premier temps, des tests avaient été réalisés avec une version gonflée à 165 ch. On les obtenait avec le bloc d'origine, la culasse d'origine, mais avec 3 carburateurs Weber 40 DCOE. Pour la première participation à un rallye, on avait même installé un moteur délivrant 185 ch, grâce à une culasse modifiée. Une configuration moteur que Transeurop Engineering vendait à ses clients propriétaires de Commodore. Et il est important de souligner qu'on utilisait alors le bloc moteur et les bielles d'origine, et qu'on avait recours à aucun équilibrage spécifique. Il restait donc de la marge pour tirer encore plus de puissance de la mécanique. Pour compenser le supplément de poids du moteur (un bon 40 kilos quand-même), la batterie était déplacée dans le coffre. Les voitures ainsi modifiées affichaient un badge «TE-2800 S» sur la lunette

▲ Au QC Opel de Rüsselsheim, on comptait beaucoup sur Klaus Steinmetz pour rivaliser avec Ford et BMW. Mais alors que les sportives allemandes manquaient de fiabilité, les Commodore préparées par Transeurop Engineering franchissaient en général la ligne d'arrivée. Photo: Adam Opel AG

▼ En 1970, le département développement d'Opel construisit un modèle expérimental, équipé d'un moteur 6 cylindres. Tous les tests de rigueur furent effectués, mais le projet resta sans lendemain. Photo: Adam Opel AG





▲ Après qu'il fut décidé de confier à Vic Heylen la construction d'un prototype, une réelle collaboration s'installa avec George Gallion, le designer de la Manta. Photo: Archives Vic Heylen

▼ Vic Heylen réalisa personnellement de nombreux kilomètres de tests au volant du prototype. Dans le garage, il y avait une Porsche 911 et une Alfaetta, utilisées pour comparer les comportements routiers. Photo: Archives Vic Heylen

arrière. Appellation qui allait encore être utilisée plus tard.

■ Tour de Belgique 1971

La mission confiée à Vic Heylen par les gens de General Motors était de construire un prototype, pour déterminer si une Manta à moteur cylindre aurait du potentiel en course. Au passage, on déterminerait aussi si la même base pourrait déboucher sur une GT performante, à utiliser au quotidien et à prix abordable. Le grand challenge n'était pas tant de construire un prototype, mien bien de répartir les coûts de développement sur une production en petite série. Vic Heylen avait imaginé pour ce projet un programme de test de 5.000 km pour identifier les petits défauts. Et en plus de cela, il avait prévu

de participer au Rallye de Belgique en novembre 1971, supposant que ces 1.700 km supplémentaires, faits de fortes accélérations et de freinages répétés, mettraient en évidence les soucis les plus importants. Le duo sélectionné pour piloter la voiture n'était pas des moindres : au volant, Chris Tuerlinx, surnommé « le Chris » dans le milieu, assisté d'Etienne Stalpaert. Durant la première journée du 11 novembre, le Chris eut un peu de mal à mettre l'Opel Manta 2800 S jaune ocre dans le rythme. De fait, il ne s'était pas engagé pleinement dans un rallye depuis quelques années. Heureusement, le Tour de Belgique s'étalait sur quatre jours. Et une fois que Tuerlinx avait pris ses marques, tout le monde a été ébahi par les qualités de la voiture. L'épreuve comptait deux manches sur circuit. Que Tuerlinx domine à Zolder, pour ainsi dire le « camps de base » de Transeurop Engineering, c'était presque prévisible. Mais qu'à Nivelles, il devance l'Alpine de Darniche de 10 secondes, ça, ce fut une surprise. Au bout des 4 jours, la Manta se classa finalement 8^{ème}. Grâce à sa boîte à rapports courts, l'Opel grimpa jusqu'à 7.000 t/min sur circuit, alors qu'avec une boîte standard, le moteur ne supportait que 6.500 t/min. Pas étonnant, donc, qu'un ... rendit l'âme durant la course. Car Vic n'avait donné aucune consigne de régime maximal à Chris. Ce pépin mécanique causa évidemment une perte de temps, mais cette participation au Tour de Belgique fut globalement un vrai succès. Hormis ces bielles, toutes



les pièces d'origine avaient tenu bon dans des conditions très exigeantes. Il ne restait donc qu'à tester la fiabilité de ces pièces, et ce avec un moteur standard de 142 ch. Pour Bob Lutz, c'était clair : on pouvait lancer la production des 1.000 exemplaires nécessaires à l'homologation en Groupe 2. A une petite condition préalable : la Manta 2800 ne pouvait pas être commercialisé sous le nom Opel. Car si chez Adam Opel AG, on commençait à revoir sa position sur la compétition, la maison mère GM de Detroit refusait toujours d'en entendre parler. Il ne fallut donc pas longtemps pour décider que la voiture porterait la marque Transeurop Engineering. Et la Manta 2800 devint ainsi la TE-2800. Le logo fut tracé sur une feuille de papier par Bob Lutz lui-même, au cours d'une des très nombreuses réunions. Ce logo était à peu près aussi grand que le cercle traversé par le Blitz d'Opel. Et un échange de courrier avec George Gaillon semble indiquer qu'il aurait aussi sa part de responsabilité sans le style final du logo. Dans cette même lettre, est aussi évoqué un logo pour un certain modèle TE-3000. On imagine que ce nom fait référence à un moteur 3.0 litres.

L'avenir de Transeurop Engineering semblait donc radieux. La prochaine étape allait être de dévoiler la voiture au Salon de Bruxelles, en janvier 1972. Bien que l'idée de base fût de présenter le prototype sous le nom TE-2800, il s'appela finalement Opel Manta Rally, et occupa une place de choix sur le stand Opel.

■ Départ de Bob Lutz et Bob Price

La suite fut marquée par quelques rebondissements inattendus. Début 1972, alors que Vic Heylen devait rencontrer Bob Lutz au siège de General Motors Continental à Anvers, il apprit que ce dernier avait quitté Opel. Lutz, dont la réputation d'excellent manager dans les domaines de la vente et du marketing s'était répandue, avait été approché par le CEO de BMW, le Baron Eberhard von Kuenheim. Et l'Américain avait décidé de ne pas repousser une substantielle augmentation de salaire. Dans un de ses livres, Lutz avoue très honnêtement



qu'il avait accepté l'offre de BMW parce qu'on lui avait proposé 10 fois plus que ce qu'il recevait de General Motors. Par ailleurs, BMW mettait à sa disposition une très belle demeure dans la région de Munich, deux voitures de fonction, un chauffeur à temps plein, et quelques motos de la marque allemande. Le transfert fut très vite bouclé. Même Alex Cunningham, alors CEO d'Adam Opel AG, a reconnu que ce départ en décembre 1972 l'avait complètement pris par surprise. Pour General Motors, et plus particulièrement pour Opel, c'était un coup de massue. D'autant que Lutz mena bientôt des négociations secrètes avec Jochen Neerpasch. A l'été 72, celui-ci quitta le département compétition de Ford, et Lutz lui confia la mission d'en créer un chez BMW. C'est dans ce nouveau département que naquit la légendaire BMW 3.0 CSL.

A la même période, GM Overseas Operations envoya Bob Price mettre de l'ordre dans les affaires en Afrique du Sud. Contrairement à Lutz, Price informa Vic Heylen de sa mutation. En quelques mois, les deux hommes avaient appris à s'apprécier, si bien que Price ne tarda pas à inviter Vic en Afrique du Sud pour une petite semaine. Durant ce séjour, fut évidemment abordé le sujet de l'avenir du projet TE. Bob Price insista pour que Vic mette sur pied un tel projet en Afrique du Sud, et passa immédiatement commande de deux TE-2800 avec le volant à droite. Quand

▲ Sur ce prototype, on peut clairement lire «Manta SR», tandis que le badge 2800 S est apposé sur la lunette arrière. Cela indique la présence d'un moteur plus puissant.
Photo : Archives Vic Heylen



▲ Malgré le départ de Bob Lutz, la TE-2800, rebaptisée pour l'occasion « Manta Rallye », trônait sur la stand GM du Salon de Bruxelles 1970.

Photo : Archives MS

j'ai parlé de Bob Price à Vic à l'automne 2022, il se rappelait très bien que ces voitures, hormis les prototypes bien sûr, furent les toutes premières produites, et ce probablement déjà en 1972. En Afrique du Sud, au-moins un des deux coupés prit part à un rallye. Mais c'est tout ce que l'on sait du sort de ces deux voitures. Finalement, Vic n'a jamais suivi l'idée de Price de lancer une affaire dans le pays. Et tant mieux, car Price revint déjà en Europe en janvier 1974, cette fois pour remettre sur pied la marque Vauxhall, alors au plus mal. Mais ça, c'est une autre histoire.

■ Décès de Jan Tuerlinx et Ivo Grauls

Suite aux départs de Lutz et Price, Vic Heylen dût se relancer dans le lobbying pour donner vie au projet TE-2800. La construction d'un prototype prêt pour

la production et l'homologation était au programme, mais les successeurs de Lutz et Price étaient beaucoup moins enthousiastes. Heureusement, Vic put compter sur le soutien de Jan Tuerlinx, et d'autres concessionnaires comme les familles Verbeeck et Mabilie. Jan Tuerlinx possédait un grand garage à Herentals, des filiales à Geel et Mol, ainsi que la carrosserie Perfecta. Son fils se concentra quant à lui pleinement sur sa carrière de pilote, et Jan était évidemment son plus grand fan. Au printemps 1972, la santé de ce dernier commença à se dégrader. Contre l'avis de son médecin, il se rendit à Zolder pour soutenir Chris, et il fit une attaque. Malgré l'intervention rapide des secours, il ne se rétablit jamais complètement. Jan Tuerlinx mourut le 28 mars 1972. L'Opel Dealer Team perdit alors l'un de ses plus ardents promoteurs, et Chris reprit le flambeau. Aussi grand que timide, l'homme avait depuis longtemps conquis le cœur de tout ce que la Belgique comptait d'amoureux de sport automobile, notamment avec les Camaro qu'il pilotait avec son ami Ivo Grauls. Ces montres de puissance avaient le don de faire le show. Franchir une ligne d'arrivée n'était pas exactement leur fort, mais ils réalisaient des temps au tour ahurissants. Le 21 mai 1972 allait toutefois être un jour funeste. Durant le 41^{ème} Grand Prix des Frontières du circuit de Chimay, Ivo Grauls mit deux roues sur l'herbe, alors qu'il dépassait un concurrent à 250 km/h. La Camaro fut totalement déséquilibrée, et partit s'écraser dans un remblai en contrebas. Ivo périt dans l'accident, et General Motors Continental perdit l'un de ses pilotes les plus rapides et les plus spectaculaires.

■ Décès de Chris Tuerlinx

Entretemps, Vic avait réussi, lentement mais sûrement, à convaincre les responsables de GM Anvers et de Rüsselsheim de soutenir le projet TE. Il proposa à Alex Cunningham et « Chuck » Chapman, ingénieur Opel en charge des nouveaux développements, de réaliser un essai de la TE-2800. Cet essai inspira à Chapman une lettre de louanges. Une étude de marché fut alors réalisée auprès des importateurs européens,

laquelle montra un réel intérêt pour la TE. Il existait apparemment un marché pour des centaines de voitures. Mais il fallut attendre mai 1973 pour qu'un accord soit enfin concrétisé avec General Motors. Presque au même moment, le team de Vic dû affronter une nouvelle épreuve. Le 7 mai 1973, le pilote Chris Tuerlinx fut victime d'un accident au volant de sa Corvette sur l'autoroute Baudouin, alors qu'il se rendait à Zolder pour une réunion. En à peine un an, la famille Tuerlinx venait donc de perdre le patriarche Jan, et son successeur, «le Chris».

Les veuves de Jan et Chris ne se virent pas diriger trois garages, et décidèrent donc de vendre l'affaire à la société Autobedrijven Leendert Vriens, un grand concessionnaire Opel de Breda, aux Pays-Bas. Après cela, la collaboration avec Transeurop Engineering ne fut plus jamais la même.

On continua toutefois à travailler à la mise en production de la TE-2800. Le problème le plus ardu pour GMC était la planification de la ligne de production. Vic suggéra de produire chaque



semaine quelques Manta sans moteur, pour une moyenne de 6 à 10 voitures par mois. Le directeur de la production de l'époque ne fut guère convaincu par l'idée. Il répondit à Vic qu'il existait une demande pour une version spécialement équipée pour l'Afrique depuis déjà 10 ans, et que cela n'avait toujours pas été fait. Et voilà que Vic venait demander quelques centaines de voitures sans moteur? Finalement, l'homme décida que le site Plant 2 produirait une série

▲ Les voitures étaient livrées sans pare-chocs, sans capot et sans moteur. Toutes étaient jaunes. Les autres teintes ne se sont ajoutées que plus tard.
Photo: Archives Vic Heylen

▼ Sur la version production de la voiture, on remarque les renflements du capot en plastique. Les spoilers et les pare-chocs étaient également en plastique. Le design du bouclier avant est presque identique à celui en chrome de la Manta. Photo: GM-Continental





▲ La TE-2800 fut très positivement accueillie par la presse, notamment en raison de son comportement équilibré.
Photo : GM-Continental

de 500 Manta selon les spécifications demandées par Vic. Ces voitures étaient toutes peintes en jaune ocre, et équipée d'un différentiel autobloquant. Les plus anciens employés de GMC le confirment, tout comme un courrier de Jetten Conversions, alors importateur néerlandais de TE. La lettre dit en effet que le modèle n'était livrable qu'en jaune ocre. Les fans de la TE-2800 disent parfois le contraire, mais nos témoins sont formels. Les 500 voitures incomplètes avaient été garées sur le parking du Plant 2, et la majeure partie y est restée pendant un an et demi. C'était à l'automne 1973.

■ La crise pétrolière

A peine une semaine plus tard, la guerre du Yom kippour allait provoquer de nouveaux tourments. Suite à l'attaque d'Israël par la Syrie et l'Égypte, de nombreux pays occidentaux prirent parti pour Israël. En réaction, les pays exportateurs de pétrole firent de l'or noir une arme économique. En un an, le prix du baril de brut fut multiplié par quatre. Files interminables aux stations-service, dimanches sans voiture, et écoles renvoyant les élèves chez eux faute de mazout pour le chauffage devinrent la routine. Et les voitures devinrent subitement des parias. Voilà dans quel contexte furent construites les premières TE-2800 en décembre

1973, sous la direction de Vic et de son chef d'équipe Marcel. Les versions production différaient du prototype en quelques points. Par exemple, elles reposaient sur des jantes ATM de 7 pouces de larges, grâce à quoi les élargisseurs d'aile présentaient une apparence plus fine. Par ailleurs, quelques modifications avaient été apportées à la carrosserie Manta d'origine par le team de George Gaillon. Le capot était en plastique, et affichait un léger renflement. À l'avant, il y avait un spoiler à pare-chocs intégré, également en plastique. Ces pièces « light » étaient réalisées par un artisan de Oevel, une entité de Westerlo. Les TE-2800 disposaient de freins à disque ventilés 298 mm à l'avant (proposés en options sur la Manta 1.9 SR), mais conservait les tambours à l'arrière. Les amortisseurs étaient remplacés par des exemplaires réglables à double action, et les ressorts avant étaient renforcés. À l'intérieur, on trouvait des sièges sport Recaro, et un volant Nardi habillé de cuir. Les pneus Kleber V10 GTS aux dimensions 195/70 R13 étaient livrés en série. Le rapport final du pont arrière était modifié (3,18 contre 3,64 pour la Manta 1.9 SR), et enfin le blocage de différentiel était porté à 40%. Tous pleins faits, la TE-2800 accusait 1.040 kilos à la pesée.

Bien que les premières voitures furent achevées en décembre 1973, la procédu-



re d'homologation dura jusqu'en janvier 1974. Adam Opel AG s'était chargé des tests de sécurité, et il avait fallu sacrifier une TE-2800 pour effectuer les crash tests exigés par les normes américaines. Et bien sûr, chaque pays avait ses propres subtilités d'homologation. Jack Hoppenbrouwers, Manager Product Engineering chez GM Continental, avait fait en sorte que Transeurop Engineering soit reconnu comme vrai constructeur automobile. Vic fut dès lors responsable des tests d'homologation dans certains pays européens. Il ne se souvenait que trop bien des tests menés à Bruxelles, notamment ceux sur la répartition des masses. Il fallait impérativement que le rapport entre le poids sur les essieux avant et arrière soit le même que celui de la Manta. Mais les mesures montrèrent une différence de 10 kilos, ce qui aurait signifié une homologation pour une seule personne à l'avant, et deux à l'arrière. La voiture fut donc renvoyée à Zolder, où on lesta le pare-chocs arrière de plomb. Vic appela pour reprendre rendez-vous, avec un argument cocasse. Au téléphone, il souligna qu'il avait neigé le jour du premier test, et que l'accumulation de neige au niveau des suspensions avant avait probablement faussé la pesée. On lui répondit que pour ce genre de mesure, il pouvait se rendre à Hechtel, dans le Limbourg. Voilà qui épargna un aller-retour de plus sur Bruxelles.

Grâce à son pare-chocs lesté, la TE-2800 fut finalement homologuée pour 2 occupants avant, et 2 à l'arrière. L'homologation française trouva un autre problème : l'isolation. Le problème venait du capot en plastique. A peine sorti du centre de contrôle, Vic alla acheter des tablettes de chocolat et de la colle. Il récupéra les feuilles d'aluminium des emballages de chocolat, et en tapissa l'intérieur du capot. Problème résolu. Au final, pas moins de 180.000 km de tests furent réalisés pour que chaque aspect de la voiture soit optimal.

■ Refus du Salon de Genève

Enfin, la production avait concrètement démarré. Mais le contexte économique était désastreux. Jusque-là, la TE-2800 n'avait jamais été montrée à un Salon. La première mondiale avait été prévue pour le Salon de Bruxelles 1974, mais celui-ci avait été annulé à cause de la crise pétrolière. Vic reporta alors ses espoirs sur Genève. Il y déposa une demande pour un stand. Et la réponse reçue fut que « Le climat économique n'est pas de nature à exposer des initiatives telles que la TE-2800 ». Et quand Vic fit remarquer que Ferrari et Porsche disposaient bien d'un stand, on lui rétorqua que ces marques étaient des valeurs établies. Heureusement, Vic avait toujours pu compter sur le soutien de Paul Stefens, qui dirigeait le département

▲ *Les ailes élargies étaient plus élégantes sur la voiture de série que sur le prototype. Les jantes affichaient une largeur de 7 pouces, au lieu de 8 pouces. Photo : GM-Continental*



▲ Sous le capot de la TE-2800, on trouvait le bloc 6 cylindres 142 ch de la Commodore GS. La souplesse de ce moteur était telle qu'une boîte 4 rapports suffisait. Pour un usage sportif, une boîte 5 rapports de chez ZF était disponible.
Photo: GM-Continental

▼ L'habitacle était très soigné, avec des sièges sport Recaro et un volant Nardi habillé de cuir.
Photo: GM-Continental



relations publiques de GMC Anvers. Non seulement son département acheta quelques voitures, mais il s'occupa aussi des photos de presse, édita un catalogue, et organisa un événement presse rassemblant toutes les sportives de la famille GM. Sur les images de presse de l'époque, on peut voir la TE-2800 prendre « fraternellement » la pause avec la Manta GT/E, une Chevrolet Corvette et une Vauxhall Magnum. Cela permit de refaire parler (et en termes élogieux) de la TE-2800. Mais il n'empêche que la crise pétrolière avait instauré un climat dans lequel acheter une voiture de sport était presque vu comme un acte

criminel. En France, Henry Greder ne parvint à vendre que quelques voitures. Aux Pays-Bas, Jetten Conversions en vendit une dizaine. Chez nous, on n'écoula que 10% de la production. Et en Allemagne, l'importateur Steinmetz rencontra tant de difficultés que la collaboration fut rapidement rompue.

■ Véhicules d'intervention rapide

Le 16 juin 1974, le Ministère de la Défense lança un appel d'offre pour l'achat de 135 véhicules rapides pour la Gendarmerie. En 1973, la Gendarmerie belge avait déjà acquis 20 Porsche 911 E. Des leçons avaient été tirées de cette première expérience avec des véhicules d'intervention rapide, et il fut décidé qu'il fallait cette fois « un équipement avec toit amovible ». Le but était de pouvoir se mettre debout dans la voiture pour donner des instructions de circulation.

Vic décida de répondre à cet appel avec une TE-2800 munie d'un panneau de toit amovible. Cette modification de la carrosserie avait été réalisée par le carrossier Mathieu Mertens en une soirée et une nuit. Le moteur était une version plus puissance que celui de la finition « S ». Le dossier de candidature était attendu à Bruxelles, le 4 septembre 1974 à 15 heures au plus tard. Cette fois, il n'y eut que deux candidats : la TE-2800 S était face à la Porsche 911 S Targa. Le 16 septembre, Vic reçut un courrier de la Gendarmerie, l'invitant à se présenter le 23 septembre à Bruxelles, au centre logistique de la Gendarmerie, avec un véhicule d'essai. Le courrier décrivait aussi la procédure de test. Le 23 septembre après-midi, essais sur le circuit de Nivelles. Le 24 septembre, contrôle des puissances d'accélération. Le 25 septembre, mesure de la vitesse de pointe. Et enfin le 26 septembre, évaluation du véhicule sur la voie publique, par les membres de la commission. La lettre était signée par le Lieutenant-Colonel d'état-major et président de la commission, M. Beurir.

Les tests livrèrent des résultats interpellant. La mesure de la vitesse de pointe,

par exemple, fut une débâcle, puisque l'appareil de mesure s'avéra défectueux. Si bien que le test fut reporté au 11 octobre 1974.

Le 24 octobre 1974, Vic écrivit au Président du Haut Comité de Surveillance, pour lui faire remarquer que sa TE-2800 S correspondait parfaitement au cahier des charges du 16 juin, qui stipulait notamment « un toit amovible qui pouvait être transporté dans le véhicule ». Vic faisait là référence à la présentation de la voiture le 23 septembre, jour où on lui fit la remarque que son toit amovible n'était pas « de type Targa ». Or, Targa n'est pas un terme technique, mais une appellation commerciale utilisée par Porsche pour désigner ses modèles à toit amovible. Bref, il était absolument clair que l'appel d'offre avait été écrit sur mesure pour Porsche.

Vic Heylen proposa même de développer une TE-2800 S avec une construction de toit identique à celle de Porsche, et équipée d'un moteur plus puissant. La solution Targa exigeait en effet des renforcements, qui augmenteraient le poids de la voiture de 30 kilos. Cette nouvelle version serait proposée au même prix que la version précédente. Aucun changement non plus du côté des compensations économiques, qui resteraient à 50% de l'investissement. Les Porsche étaient à peu près deux fois plus chères que les TE-2800, et Porsche ne proposait pratiquement aucune compensation économique. Vic proposa encore soit de rédiger un nouvel appel d'offre, soit que puisse être soumise sa voiture modifiée dans le cadre du même appel d'offre. Rien n'y fit. La commission avait décidé que seuls les véhicules présentés à la date buttoir du 4 septembre 1974 à 15 heures étaient admis. Mais l'énorme différence de prix et l'absence de compensation furent les grains de sable dans les rouages. L'offre de Transeurop Engineering était si forte, que l'appel d'offre fut retiré. Et un nouvel appel d'offre fut lancé après que la Manta A fut retirée du marché, et le groupe D'Ieteren, importateur de Porsche, rafla le contrat. Cette fois, il n'était cependant plus question de 135 voitures, mais de seulement 20.



■ La fin de Transeurop Engineering

Bien que le Salon de Bruxelles 1975 eu lieu, et que le public belge put en y découvrir la version production de la TE-2800, le sort en était jeté. Au printemps 1975, le journaliste Philippe Wuilkin parla avec Vic Heylen de la situation de Transeurop Engineering, et les choses n'étaient pas rose. En septembre de la même année, Opel allait lancer l'Ascona et la Manta B. Vic avait l'espoir de pouvoir développer une version TE de cette dernière. Mais hélas, des infos sur les nouvelles Opel fuitèrent prématurément dans la presse allemande, ce qui poussa Rüsselsheim à totalement interrompre toute communication. Normalement, Transeurop Engineering aurait dû recevoir une Manta B de préproduction pour développer une TE-3000, mais Vic fut également concerné par ce blocus de l'info. Entretemps, Irmischer avait repris l'activité d'importation de Steinmetz. Vic espérait pouvoir leur montrer la TE-2800 au Salon de Genève, ce qui fut le cas. Mais il décida aussi de ne plus prendre la moindre commande. La production prit fin durant l'été 1975, sans que personne ne sache exactement après combien d'exemplaires. Selon Vic Heylen, le compteur s'est arrêté à 79 voitures. Selon les chiffres de la Comaubel, 58 voitures avaient été livrées. Le journaliste Guido De Vreker avait jadis possédé une très belle TE-2800, et avait effectué des recherches approfondies sur l'histoire de Transeurop

▲ La TE-2800 fut équipée d'un panneau de toit amovible en une soirée et une nuit. C'était une des exigences de la Commission qui devait choisir entre la Porsche 911 et la TE-2800. Mais de nombreux éléments montrent que le choix était fait d'avance.

Photo : Archives Vic Heylen



▲ *Vue la production très limitée, une TE-2800 originale est une pièce de collection recherchée. Il y a quelques années, une nouvelle série de châssis fut transformée, si bien qu'il est aujourd'hui difficile d'identifier une TE originale d'une réplique.*

Photo : GM-Continental

Engineering. Mais il ne retrouva aucun registre de production indiquant des numéros de châssis. Au printemps 1975, quelques collaborateurs du Plant 2 de General Motors Continental reçurent l'ordre d'aller récupérer sur le parking les dernières Manta jaune ocre sans moteur. Elles furent réintroduites sur la ligne d'assemblage, et enfin achevées. Ces voitures avaient passé plus d'un an et demi exposées aux quatre vents, en attente d'un moteur 6 cylindres. De son côté, Transeurop Engineering vendit encore sporadiquement des kits de conversion pour modèles sportifs Opel. Quant à l'activité en compétition, elle se limitait à la Commodore BP pilotée par René Tricot en Groupe 2, et à la Commodore de Vermeulen. Ce fut la toute dernière année de « vie commune » entre l'entreprise et Opel. En 1976, GM changea son fusil d'épaule. Opel se voyait privée de budget, tout étant destiné à la moribonde Vauxhall. Et ce fut une vieille connaissance de Vic qui prit la direction de la marque. Revenu d'Afrique du Sud, Bob Price n'eut besoin que de deux ans pour redresser les ventes qui étaient jusque-là en chute libre. Et pour consolider une fois pour toute ce bel élan, il fut décidé de se jeter dans l'arène avec une Vauxhall Magnum à moteur 2.3 litres. Les 24 Heures de Francorchamps étaient bien sûr au programme, et oui, Jean Proot, entretemps promu Staff Manager

Vauxhall Passenger Cars, était aussi de la partie. Le budget étant malgré tout limité, seule une Magnum fut inscrite à l'épreuve, et l'équipe de Vic Heylen se présenta dans une version « light ». En 1976, l'équipage Marshall-Lanfranchi créa la surprise en mettant sous pression la Capri de Spice-Clark, jusqu'à ce que le moteur de la Vauxhall rende l'âme. En 1977 en revanche, ce fut un triomphe. Les Magnum remportèrent la Coupe du Roi, et la pluie incessante permit à Gerry Marschall de décrocher la seconde place au général au terme d'un final haletant. Entretemps, hélas, à Zolder, Transeurop Engineering avait fermé ses portes.

En 1978, Vauxhall confia la direction de programme de rallye à Vic Heylen. La Magnum, qui était en fait une Firenza rebaptisée, n'était alors plus importée en Europe continentale. La nouvelle arme de choix fut donc la Chevette HSR. Le QG avait été installé à Zandhoven, et les mécaniciens furent cette fois recrutés en Angleterre. Cette aventure en rallye ne fut guère un grand succès. Et on n'entendit plus jamais parler de Transeurop Engineering.

Cet article n'a été possible que grâce à de nombreux témoignages. Nos plus vifs remerciements à Vic Heylen, Guido De Vreker, Paul Stefens (†), Bruno Costers et Albrecht De Peuter.



Nous avons quelque chose à fêter.



Il y a 75 ans, D'Ieteren importait les premières Volkswagen en Belgique. Les célèbres Coccinelles. Dès lors, les célébrités à 4 roues se succédèrent en passant notamment par les Golf

et Golf GTI des années 70 jusqu'à l'actuelle gamme ID. C'est là une page importante dans l'histoire automobile belge. Et cet anniversaire mérite bien une page dans votre magazine.





▲ Ghislain Mahy dans sa tenue traditionnelle, avec le cache-poussière et le chapeau.

Mahy au cirque de Gand en 1986

Le grand souvenir
du photographe français...

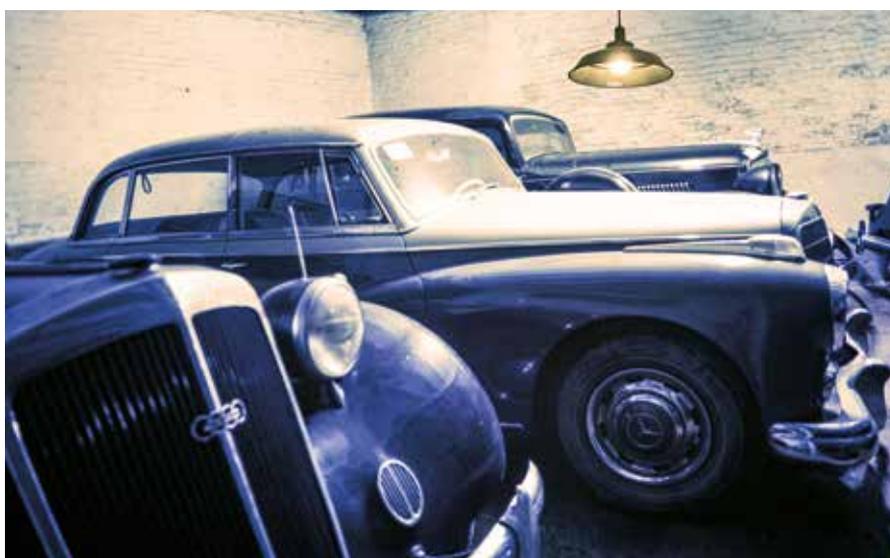
Texte : Luc Scournaux
Photos : Christian Martin

En 1986, le photographe français Christian Martin a découvert Ghislain Mahy et sa collection de voitures dans l'ancien cirque de Gand. Il a passé une journée parmi les carrosseries, dans tous les recoins du bâtiment: cet univers l'a étonné et se souvient volontiers de cette journée mémorable.

Christian Marin n'est pas un novice. Il a photographié pour des magazines quelques-unes des plus belles voitures anciennes et il a fréquenté des collections incroyables. Rien pourtant ne l'a marqué davantage que la collection Mahy à Gand et le contact très particulier avec Ghislain Mahy: « J'ai photographié les voitures de la collection Baillon pour Artcurial, c'était formidable, on a vu mes photos partout, on en a même fait un livre. Pourtant, ce jour-là, j'ai dit que le sujet qui me restait en tête, c'était la collection Mahy à Gand. Un truc de fou! »

Il avait travaillé précédemment sur un sujet consacré au carrossier André Lecoq. C'est à cette occasion qu'il avait entendu parler de Mahy, dont on disait qu'il était difficile à fréquenter et qu'il n'acceptait pas la presse chez lui: « André Lecoq venait de restaurer une Bugatti Atlantic. Il m'a parlé de Mahy, ce gars m'a intéressé tout de suite. Lecoq m'a donné son numéro de téléphone en disant qu'il avait des centaines de voitures à Gand mais refusait les journalises. J'ai tenté ma chance: j'ai appelé et ça a marché. Mahy m'a tout de suite fixé rendez-vous pour le lendemain matin. J'ai donc chargé mon break Volvo à 5 h du matin et je suis parti à Gand. Directement, à l'ouverture de la porte, j'ai senti une très forte odeur d'huile et d'essence. Puis j'ai vu l'espace de travail, surmonté d'une large verrière sur des poutres de métal. Je voyais au rez-de-chaussée des gens qui travaillaient sur des voitures. »

Passé le moment d'étonnement, le photographe s'intéresse à ce qu'il voit: « Je lui ai demandé sur quelle base il choisissait de restaurer telle voiture ou telle autre et il m'a répondu que quand une voiture dépassait, on la descendait et on la restaurait! Le photographe parisien a passé la journée émerveillé dans ce monde fantastique, entouré de voitures immobiles depuis longtemps, couvertes d'une petite couche de poussière ou d'une feuille de plastique transparent. Il se rappelle les rampes très inclinées menant aux étages, vers d'autres voitures, dans d'autres couloirs et même des « souterrains ». Le Cirque de Gand, c'était un immense gruyère



De haut en bas:

Hispano-Suiza, Minerva et bien d'autres voitures encore, d'avant la Deuxième guerre, toutes serrées dans les plus petits espaces du Cirque d'Hiver de Gand. Auto-Union, Mercedes et compagnie, rangées dans l'attente d'une éventuelle restauration ou d'une exposition dans un musée à venir et photographiées par Christian Martin.

Au rez-de-chaussée, sous le plafond soutenu par des poutres de métal, cette Renault sportive semble avoir déjà bénéficié d'une belle remise en état. Elle se trouve aujourd'hui sur l'espace « compétitions » d'Autoworld.



aménagé en garage pour la profession et la passion de son propriétaire. Il regorgeait de voitures depuis longtemps en attente d'un transfert vers un musée. Une cabine de Zeppelin surplombait le tout.

« J'ai photographié beaucoup de voitures anciennes et même des collections entières mais cette collection Mahy à Gand, c'est mon meilleur souvenir. Il y avait des voitures partout, c'était un truc de fou et Ghislain Mahy m'a vraiment laissé travailler comme je voulais. J'ai utilisé un trépied, sans projecteurs ni flash, pour respecter la faible lumière naturelle. A cette époque, je travaillais en diapositives. »

■ « Il y en a encore ! »

A midi, les deux hommes sont allés dans un restaurant voisin puis Ghislain Mahy s'est retiré pour la sieste en laissant le photographe évoluer librement dans le grand bâtiment. Martin avait obtenu la confiance du maître des lieux, il s'est régalé en arpentant le rez-de-chaussée, les étages, les couloirs, les cul-de-sac et en tournant autour des innombrables colonnes. Même les caves étaient encombrées de voitures.

« Vers 18 heures, Mahy est revenu en me disant que je n'avais pas encore tout vu. Il m'a ouvert un accès vers une autre partie de l'entrepôt ! En fait, ça n'en finissait plus ! »

Le reportage a été publié dans un magazine mais Ghislain Mahy ne l'a jamais vu. Depuis lors, Christian Martin a réalisé énormément de superbes photos pour des catalogues de maisons de ventes, il a même photographié en studio la célèbre Ferrari 250 GT SWB California spider de la collection Baillon après restauration, mais cette journée chez Ghislain Mahy, au Cirque de Gand, reste dans sa mémoire avec le statut de meilleur souvenir !



De haut en bas :

Tous les espaces étaient occupés, même ce couloir où l'on a trouvé un peu d'espace sous l'escalier pour ranger une Packard.

Ghislain Mahy était prudent. Il emmagasinait des pneus pour ses voitures afin de les relancer peut-être un jour sur la route.

Une idée de ce que pouvait être le Cirque d'hiver de Gand à cette époque : des voitures à tous les niveaux !

■ La fin du cirque

Le bâtiment a été vidé quelques mois plus tard, Ghislain Mahy a vu ses voitures partir vers Autoworld en 1986 et Mahymobiles à Leuze en 1997. Beaucoup



sont depuis lors exposées au public, beaucoup d'autres sont restées dans les réserves de Mahymobiles.

Les photos de Christian Marin incitent à se poser des questions. Comment Ghislain Mahy a-t-il pu rassembler autant de voitures par le bouche à oreille et des contacts postaux ou téléphoniques ? Avec ces photos, tout le monde se laisse aller à s'imaginer découvrant une vraie vieille auto dans un vieux bâtiment un peu spécial ou dans le garage d'une maison abandonnée... Sans rêve, que reste-t-il de nos passions ?

Ghislain Mahy avait déjà 78 ans au moment de ce reportage et ceux qui l'ont côtoyé alors disent qu'il était plutôt taiseux. Sa première vieille auto, il l'avait achetée en 1944 : une Ford T qui lui rappelait des voyages en famille, quand il était enfant. Ses achats se sont accélérés à partir de 1948. Il s'était installé au Cirque d'Hiver de Gand en 1939 mais il n'y a vraiment ouvert son activité de garagiste qu'en 1954, après d'importants travaux. Il travaillait de 8 h du matin à 8 h du soir pour son commerce et puis pour sa collection, avec ses deux fils. Il restaurait environ 8 voitures par an. Ses tests, il les menait dans le cirque : les rampes lui convenaient bien pour juger les freins, la boîte de vitesses et la puissance du moteur...



De haut en bas :

Pas question de sortir n'importe quelle voiture ! Elles étaient serrées les unes contre les autres au point qu'il était à peu près impossible d'en sortir. Sur la droite, la Buick limousine de 1937 équipée d'un toit ouvrant porte encore une plaque d'immatriculation « 8 » qui pourrait signifier qu'elle a véhiculé un ministre ou une autre personnalité.

Une feuille de plastique sur la voiture et, au-dessus de l'image, des chambres à air et des pneus.

On reconnaît facilement une Packard mais en fait il y avait des voitures partout sur les allées du bâtiment.



Ivan Mahy ne se souvient pas de ce reportage de Christian Marin. Après publication, l'an dernier, d'une partie des photos dans le magazine « La Vie de l'Auto », il nous avait déclaré ceci : « Peu de photographes et journalistes ont visité le Cirque d'Hiver. Je me rappelle qu'un photographe d'Anvers y est resté trois jours. Oui, il y avait beaucoup d'espaces encombrés de voitures et ces gens ne voyaient même pas tout car nous avions encore à cette époque un entrepôt à 15 km de Gand. On ne le faisait pas visiter parce qu'il fallait monter sur les voitures pour avancer, tellement elles étaient serrées les unes contre les autres. Quant à la nacelle qui surplombait l'espace du rez-de-chaussée, c'était la copie d'une nacelle de Zeppelin réalisée pour un film américain. Nous l'avions reçue en dédommagement après un accident de la route à Versailles. Nous l'avons échangée plus tard avec le musée hollandais Autotron contre une Stanley Steamer et elle a été ensuite revendue au musée Louwman de La Haye. »

De haut en bas :

L'espace de travail pour la restauration des voitures était très limité. Là où il n'y avait pas de voitures, ce sont des stocks de pièces de récupération qui couvraient le sol.

Cette Packard de l'immédiat après-guerre portait encore fièrement sa mascotte de radiateur.

Une Peugeot VLV, « véhicule léger de ville » à moteur électrique, construit de 1941 à 1943 à 377 exemplaires. Elle atteignait la vitesse de 35 km/h, son autonomie était de 80 km et elle plaisait spécialement aux postiers et aux médecins, dit-on. Comment cet exemplaire est-il arrivé chez Ghislain Mahy ?



*De haut en bas, de gauche à droite:
Italiennes et américaines cohabitent bien
dans la collection Mahy à Gand.*

*Une Panhard Dynamique berline, modèle produit à partir
de 1936 mais très peu diffusé. Elle s'inscrivait dans la vague
aérodynamique qui déferlait alors sur l'automobile.*

*Originale par ses vitres d'angles, elle était défavorisée
par un style de carrosserie très lourd. C'est donc une voiture
très rare que Ghislain Mahy avait récupérée.*

*Très intéressante aussi, la Talbot-Lago T26 derrière elle,
déjà vue à l'exposition de Gand.*

*Certaines voitures présentaient une allure peu engageante.
Qu'est devenue cette auto?*

*Cette Humber Pullman de 1948 a certainement véhiculé
d'importants personnages. Appréciez le dispositif prévu sur le toit
pour permettre à la personnalité de saluer la foule.*

*Le Cirque de Gand était surtout un grand lieu de stockage,
pas une salle d'exposition!*

Autoworld et la collection Mahy

Par Leo Van Hoorick

La majeure partie des voitures exposées à Autoworld proviennent de la Collection Mahy. Une collection vénérée par les connaisseurs. Elle a compté jusqu'à 1.000 voitures, ce qui en a fait une des collections les plus importantes au monde!

Ghislain Mahy, garagiste, commença cette collection peu après la Seconde Guerre Mondiale. En 1939, il loua l'ancien Cirque d'Hiver de Gand - un bâtiment circulaire de cinq étages, de 35 mètres de haut et 29 mètres de diamètre - pour y installer un grand garage. Malheureusement, la Guerre vint chambouler ses projets. Il fallut attendre la fin de la Guerre pour que le « Cirque » ne devint un vrai garage ainsi qu'un lieu pour abriter la collection croissante du père Ghislain. Très vite, ses fils, Ivan et Hans rentrèrent dans l'aventure.

La première voiture de la collection

fut une Ford T de 1921, achetée 150 Francs durant l'occupation. Elle est, aujourd'hui, exposée à Autoworld, dans un coin dédié à Ghislain. Mais nous n'en dirons pas plus!

Pendant des décennies, la collection s'est étoffée dans le plus grand secret. Seuls quelques initiés ont pu l'admirer. En 1970, un nouveau musée automobile fut construit dans le domaine provincial de Houthalen et cela changea la donne! 85 voitures restaurées provenant de la collection Mahy y prirent place. Ce fut un des premiers musées automobile d'Europe. Il était connu bien au-delà de nos frontières. En 1983, la Province du Limbourg décida de fermer le Musée pour raisons financières. Yvan parvint, de justesse, à prolonger la vie du Musée pour trois années supplémentaires.

Devant cette reconnaissance internationale, l'ancien Ministre Louis Olivier et son Secrétaire-Général Robert

De Paepe avaient pris le temps d'évaluer l'importance de cette collection et d'en envisager le transfert au Palais Mondial du Parc du Cinquantenaire, tout juste rénové.

Dans le but d'installer un nouveau Musée automobile, une ASBL fut créée en 1984 sous la Présidence de l'ancien Ministre des Communications, Herman De Croo. C'est ainsi qu'Autoworld ouvrit ses portes en 1986 pour abriter la collection Mahy.

Au début, le Musée comptait quelques 230 voitures, datant presque toutes de la période d'avant-guerre. Depuis, le contenu du Musée a bien sûr évolué; grâce à des acquisitions et à des coopérations avec d'autres collectionneurs. Le rôle de la collection Mahy reste néanmoins central à Autoworld puisque environ 150 voitures exposées appartiennent encore à la célèbre famille.

■ Exposition d'été

En 2021, une grande exposition Mahy fut organisée sur le site Vinckier à Gand rassemblant une quarantaine de voitures exceptionnelles, non restaurées. Un livre, édité par Lannoo retrace cette belle exposition qui malheureusement n'a pas rencontré le succès escompté, à la sortie de la crise covid.

Autoworld a décidé de dédier sa traditionnelle exposition estivale à ces « trouvailles de grange » uniques!

Rendez-vous du 7 juillet au 3 septembre 2023 à Autoworld pour découvrir un pan inédit de notre histoire automobile!

Cette Aston Martin a appartenu au Roi Baudouin quand elle était neuve. Elle fera partie de l'exposition « Mahy, a family of cars » à Autoworld cet été.



Portrait Julien Vernaeve

Par Rik Van Wassenhove



Pour certains d'entre-nous, le nom de Julien Vernaeve fait naître des images de Mini de course. Ses innombrables victoires remportées en Belgique et autour au volant de ce petit bolide, lui avait valu le surnom de « Mister Mini ». Ce héros du pilotage a été actif dans les années 60 et 70. La plupart du temps, c'était à bord de la petite anglaise légendaire, mais loin d'être sectaire, il remporta aussi de grands succès avec d'autres voiture

Julien Vernaeve est né à Gand le 29 mars 1931, d'un père garagiste. Ses amis disaient de lui qu'il était plutôt doué au volant, et l'encourageaient à s'essayer sur un circuit. Mais entre le service militaire et la reprise du garage paternel, son amour naissant pour la course fut mis en pause. Et c'est une rencontre avec Jean Niclaus au club automobile Dragon qui réactiva le virus.

Pendant la semaine, Julien travaillait dans son garage. Il ne quittait la boutique que le weekend pour participer à des courses sur piste et à des rallyes. Ce qui était un désavantage face aux pilotes à temps plein, qui avaient tout le temps de reconnaître les lieux au préalable.

Vernaeve adorait la diversité. Il courrait donc aussi bien sur circuit, qu'en rallye, en slalom, en rodéo et en courses de côte. Et parfois en plusieurs de ces disciplines en un seul weekend.

A la fin des années 50, Julien pilotait en général sa propre VW Coccinelle, ou une Porsche 356 prêtée par des amis. A cette époque, les nombreuses nouvelles routes étaient le théâtre de toutes sortes des courses spéciales, comme le Grand Prix de Gand – organisé une seule fois autour du Watersportbaan – ou les kilomètres départ arrêté et départ lancé, qui se sont tenus de 1967 à 1976 sur le R4, entre la Sidmar (actuel site Arcelor-Mittal) à Zelzate, et le pont du Canal de Moer. Ces deux événements



1



2



3



1 - 1961 Course de côte de La Roche en Ardenne (R.F. Kockaerts Photographie Koekelberg)

2 - 1961 Grand Prix Benelux Zandvoort (R.F. Kockaerts Photographie Koekelberg)

3 - 1962 Rallye Automobile de Monte-Carlo (Photo Junior Nice)

4 - 1964 Tour de Belgique (J Stourme Braine l'Alleud)

5 - 1965 Slalom International (Evan Selwyn-Smith 41 Friar Road Orpington Kent)

étaient organisés par le RACF, Royal Automobile Club de Flandre.

C'est en 1960 que Vernaeve disputa sa première course avec une Mini 850, modèle qui venait d'arriver sur le marché, et qui s'avéra rapidement être une excellente voiture de course.

Après une période en Fiat Abarth Zagato au début des années 60, puis quelques courses avec d'autres voitures comme la Lotus Elite, Julien revint vers la nouvelle Austin Cooper. Avec l'aide du magicien de la mécanique Don Moore, un homme modeste, propriétaire d'un garage à Cambridge, la Cooper de Vernaeve se transforma en arme redoutable sur les circuits européens.

Au début des Sixties, des transformations minimales permettaient d'emmener une voiture de circuit sur les rallyes.

Et souvent, les pilotes se rendaient aux compétitions par la route, au volant de leurs bolides. Ce n'est que plus tard que se généralisa l'habitude de mettre la voiture sur remorque. Avec son frère Victor, qui était lui aussi un mécanicien talentueux, Julien écuma nombre de circuits et de rallyes, en Belgique et dans toute l'Europe.

En 1964, Vernaeve participa à la Coupe des Alpes à bord d'une Cooper S, avec un petit jeune nommé Jacky Ickx. Durant la course, ils rencontrèrent un problème : le papillon des gaz restait bloqué grand ouvert. A l'approche de chaque virage, Jacky aidait alors Julien à ralentir et réaccélérer... en coupant et en remettant le contact. Mais dans un virage plus serré que les autres, ils sortirent de la route et terminèrent dans un fossé, quelques mètres plus bas. Ils en sortirent littéralement sans une égratignure. En

3e DU MARDI 19 MAI 1964

6

COUPES DE SPA A FRANCORCHAMPS

1^{er} MORRIS

TOURISME 850 A 1300 CC.

1^{er} Julien VERNAEVE
sur MORRIS COOPER „S“
Record du tour par J.VERNAEVE - moyenne 162 km 067

MORRIS EST IMBATTABLE !

Importateur Distributeur E.A.T. NANCY SAINT JEAN Tel. 264.20.86

Distributeur E.A.T. officielle 74, rue Foch, Metz, France 4 - Tel. 33.96.16. pour Etablissements BEHRMAN - DEMOEN S.A. Bourges 18-22, rue St Nicolas, Bourges 2 - Tel. 45.02.72. 0188



7

8





4

5

revanche, il fallut sortir la voiture de là, puis rentrer en Belgique au volant. Et pour cela, il fallut tant bien que mal remplacer le pare-brise explosé de la Mini par un pare-brise de Renault 4.

Ses remarquables résultats valurent à Julien Vernaeve d'être repéré par le team officiel British Motor Corporation. Et c'est ainsi qu'il prit dorénavant régulièrement le volant de Mini Cooper officielles, et d'autres voitures du groupe BMC.

Vernaeve joua également un rôle dans les grands succès de l'équipe officielle BMC au Monte Carlo. C'est en effet lui, armé de sa grande expérience, que l'équipe envoya sur l'itinéraire du rallye quelques heures avant l'épreuve, pour compléter les notes avec de précieuses données sur la qualité de la neige et de la glace. Ces « Ice Notes », comme on les appelait, avaient été imaginées par

le chef du team Stuart Turner, et furent si efficaces que l'année d'après, tous les autres teams adoptèrent cette pratique.

■ Marathon de la route en MGB

L'un de ses plus grands succès, ce n'est pas en Mini que Vernaeve l'a remporté, mais en MGB. En 1966, il participa au Marathon de la Route accompagné de Hedges. Cette épreuve, qui succédait au légendaire Liège-Sofia-Liège devenu trop dangereux en raison des routes de plus en plus fréquentées, se disputait sur 84 heures sur la boucle Nord du Nürburgring. Pour la première édition, le nombre de pilotes était limité à 2 par team, ce qui transforma cette épreuve d'endurance en véritable course héroïque. En plus de conduire, les pilotes devaient aussi refaire le plein eux-mêmes. Et en dépit du fait que Hedges soit sorti

6 – 1964 Coupes de Spa

7 – 1965 Slalom International pour la Coupe d'Europe des Écuries (Photo J Van Lent Den Haag)

8 – 1966 Criterium des Cévennes avec Yves Deprez (Photo Junior - Nice)

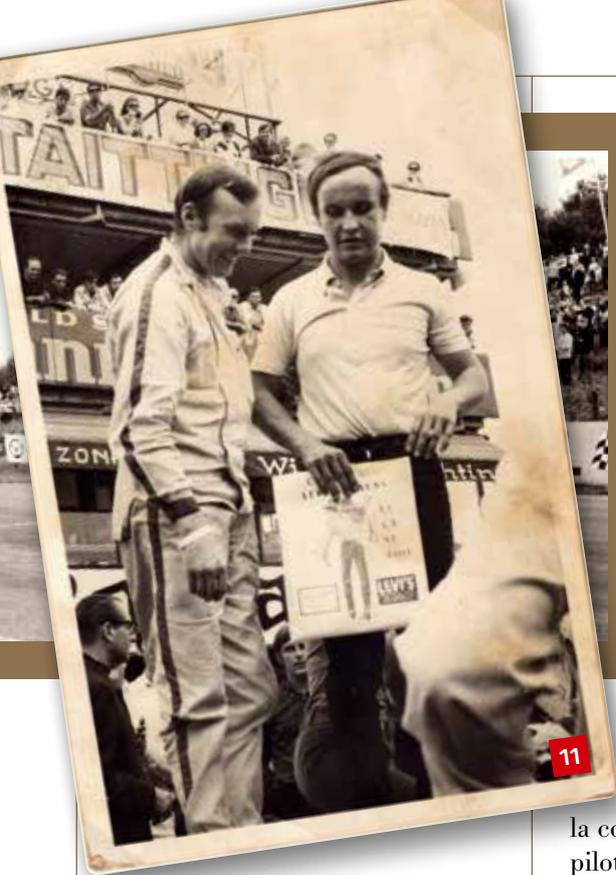
9 – 1966 Marathon de la Route (BMC Competitions News service)

10 – 1966 Marathon de la Route (Photo Robyns Liège)



9

10



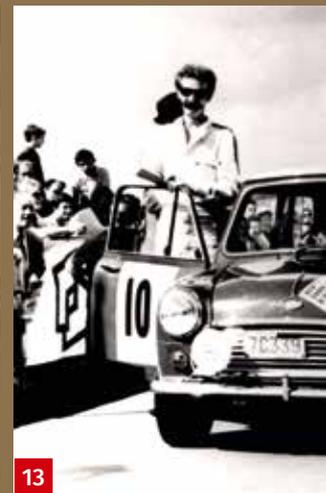
11

11 & 12 - 1969 12 heures de Zolder avec Yves Deprez (photographe inconnu)

13, 14 & 15 - 1969 Tour de France Automobile (Photo Junior - Nice)



12



13

de la route au 2^{ème} tour à cause de débris glissants sur la piste, lui et Julien remportèrent finalement la course, grâce à la régularité de leur pilotage et aux nombreux abandons de participants beaucoup plus rapides, par exemple des Ferrari.

ce totale parcourue fut de 25.089 km. Lors de cette épreuve, Vernaeve et ses coéquipiers réussirent à battre 7 records dans la catégorie internationale « E » (1500 à 2000 cc). Ils parcoururent par exemple les quelque 25.000 km à la vitesse moyenne de 149.31 km/h.

■ Pluie de records à Monza

En septembre 1967, un team de 5 pilotes se relayèrent durant 7 jours et 7 nuits (à raison d'un changement toutes les 3 heures) au volant d'une Austin 1800 Balanza, sur le vieux circuit de Monza, en Italie. Ce circuit était long d'à peu près 20 km, et comptait un virage relevé en « banking ». La distan-

■ Les Chevron-Mazda et leur moteur Wankel hurlant

En 1970 et 1971, Julien Vernaeve et Yves Deprez participèrent à différentes courses européennes avec une Chevron-Mazda B16 2 litres, dont... les 24 Heures du Mans. Julien et Deprez s'étaient liés d'amitié quelques années plus tôt. Ce dernier était tombé en panne pendant une course, et Vernaeve l'avait aidé à repartir en lui fournissant une pièce. Grâce à son excellent carnet d'adresses, Deprez avait obtenu que Mazda les soutienne avec leur révoluti-



16

17



18

19





14



15

onnaire moteur Wankel. Celui-ci était placé dans le châssis en Angleterre, sous la supervision d'un envoyé de Mazda qui ne quittait pas le moteur d'une semelle. Le Wankel tournait à régimes très élevés, et était donc extrêmement bruyant. C'était la première Mazda à moteur rotatif à participer au Mans, 21 ans avant la victoire de la Mazda 787B. A la fin des années 60, Julien fit aussi partie du team officiel Mazda aux 24 Heures de Francorchamps.

■ Période dangereuse

Dans les années 60, les circuits étaient souvent le théâtre d'accidents tragiques. En 1970, durant les qualifications des 1.000 Kilomètres du Nürburgring, Vernaeve vit la Porsche 908/02 du finlandais Hans Laine effectuer plusieurs tonneaux. La voiture termina sur le toit, prit feu, et malgré des tentatives

désespérées de retourner la voiture, personne ne parvint à aider Hans Laine. Il mourut sur place.

Cet évènement laissa des traces dans l'esprit de Julien, qui commença à prendre conscience des dangers de la course et de ces voitures de plus en plus puissantes. Et puis il y avait une épouse, des enfants et un garage dont il avait la responsabilité... Tout cela influença sa décision de ne plus prendre part à des catégories de plus en plus rapides, mais de revenir au contraire à des courses locales de voitures de tourisme.

■ Carrière d'après

Après encore quelques années en Mini, Julien Vernaeve passa en 1974 au volant d'une Triumph Dolomite Sprint. Mais les résultats ne furent pas à la hauteur des attentes. Dans les premières années,

16 & 17 – 1970 Chevron-Mazda B16, Trophée des Ardennes - Francorchamps (photographe inconnu)

18 – 1972 Coupes Bénélux Nivelles (Ediphoto Bruxelles)

19 – 1973 Coupes de Belgique (Ediphoto Bruxelles)

20 & 21 – 1973 collection privée JV (probablement photographié dans son propre garage)



20



21



▲
22 – 1974 Avec la Triumph Dolomite

23 – 1977 Int. ADAC
Saisonabschlussrennen - Zolder
(W. Kotaschek Sternweg Köln)

la fiabilité des Triumph était vraiment problématique. Et une grande partie des pannes était due au fait que le moteur était trop puissant pour le reste de la voiture. Le pont arrière ne supportait pas la charge, mais d'autres éléments n'étaient pas non plus à la hauteur de leur tâche.

A la fin de sa carrière active en compétition, Vernaeve participa encore à quelques courses et quelques rallyes à la demande d'amis pilotes. Avec Georges Hacquin, il participa par exemple deux fois au Rallye de Tunisie (1980 et 1982) à bord d'un Range Rover.

■ Palmarès

Durant toute sa carrière, Julien Vernaeve participa à plus de 270 courses (circuit, rallye et courses de côte), et remporta

plus de 100 victoires de catégorie. Avec pour résultat un titre de Champion de Belgique de Course de Côte en «Tourisme Amélioré» (1961), un titre de Champion de Belgique en Voiture de Tourisme (1964), et un titre de Champion de Belgique des Rallyes Nationaux (1963). On peut dire que c'était un pilote très complet.

■ Garage Vernaeve

Pendant tout ce temps, Julien était aussi resté actif dans le garage familial. Après que l'entreprise fut redevenue indépendante en 1985, ses enfants Eveline et Luc Vernaeve reprirent l'affaire vers l'an 2000. Suite à la disparition de diverses marques britanniques et à divers rachats, le Garage Vernaeve est aujourd'hui un concessionnaire Jaguar et Land Rover de la région de Gand.



►
24 – 2013 Mini centenary (Autofans.be)

HISTORICAR

Ne manquez aucun numéro
d'Historicar

ABONNEZ-VOUS

Si vous souhaitez vous abonner à Historicar,
il suffit de verser

15 euro (1 an ou 2 numéros) ou

25 euro (2 ans ou 4 numéros).

sur le compte en banque

n° **BE17 4262 2197 9121**

au nom de Draaiboomken, en mentionnant
votre adresse et 'Historicar'.



Historicar est le le magazine semestriel de la FSA

(Fondation Automobile). Celle-ci a pour objet de
favoriser la connaissance et la conservation en Belgique
du **patrimoine automobile belge**.

La Fondation peut notamment :

- acquérir des véhicules et pièces d'Automobilia par dons, legs, prêt à long terme, achats, viager, location-vente ou toute formule jugée adéquate.
- gérer ce patrimoine (restauration, maintenance, vente, etc.)
- obtenir des lieux et assurer les modalités de conservation du patrimoine.
- organiser des expositions et autres manifestations susceptibles de mettre en valeur des collections.
- mettre sur pied des réunions, colloques et tout événement susceptibles de servir la notoriété et l'objet de la Fondation.
- créer et gérer une bibliothèque accessible au public.

Fsa

La FSA fait partie de la Fondation roi Baudouin.

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.

EUROMONEY
PRIVATE BANKING 2023
BELGIUM
BEST DOMESTIC PRIVATE BANK



Private Banking.
Avancer ensemble.

www.kbcprivatebanking.be