

Fsa HISTORICAR

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





© Grenson - dH, 2022.

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 - Alec Lavaerts - Luc Scournaux

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 Belgique
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 Entouasiasts' Club Belux
DwergAutoClub Belgique
Skoda Driver Club
Rétro Club Wanzois
Auto Retro Mosan

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

Maison d'édition:

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

Numéros correspondants



Ces dernières décennies, on accorde aux "Matching Numbers" - littéralement: numéros correspondants - d'une classique une importance très particulière. Je dirais même une importance démesurée. N'est-il pas un peu ridicule de voir l'expression "Matching Numbers" dans une annonce pour une Opel Rekord? Cela sans vouloir offenser les propriétaires de Rekord, c'est juste un exemple.

J'oserais même aller plus loin: le terme "Matching numbers" n'a pas la même signification pour tout le monde. chacun lui donne le sens qu'il veut bien lui donner. Au sens le plus large, on pourrait raisonnablement interpréter l'expression "numéros correspondants" comme désignant une voiture dont toutes les pièces sont d'origine, et portent les numéros de série qui ont été apposés sur le véhicule au moment de sa production. Cela signifie-t-il que si un pneu a été remplacé après une crevaison, la voiture n'est plus "Matching Numbers"? Après tout, les pneus ont aussi des numéros de série, non? Vous trouvez peut-être que j'exagère, mais on en a vu, des annonces poussant le concept d'"originalité" à l'extrême...

Avant que n'existe l'expression "Matching Numbers", si votre moteur rendait l'âme sous garantie, vous vouliez évidemment un moteur neuf, pas un moteur révisé. Et puis un jour, certains propriétaires ont commencé à surestimer la pureté de leurs voitures classiques, comme si MM. Ferrari, Porsche ou Lamborghini les avaient assemblées de leurs propres mains.

A mon humble avis, il est assez facile de comprendre comment est née cette tendance. A l'époque où la restauration était surtout une affaire d'improvisation, il pouvait arriver que durant le "chantier", une voiture se retrouve équipée d'un moteur ou une boîte de vitesses d'un modèle plus ancien ou plus jeune, voire d'une autre marque. On pense par exemple aux voitures de sport italiennes des années 1950 qui, aux Etats-Unis, à la fin des années 1970, avaient toutes un moteur de Corvette sous le capot. A cette époque, le mastic et le polyester étaient également très populaires dans les ateliers de restauration. Puis c'est lorsque les prix ont commencé à augmenter que les gens ont finalement recommencé à accorder de plus en plus d'attention à l'originalité de la voiture. Il est par exemple redevenu essentiel qu'une voiture dispose d'un moteur correct, de l'année et de la cylindrée correctes. Et s'il s'agit du moteur, de la boîte de vitesses ou du pont d'origine, c'est encore mieux! Mais en même temps, on ne peut pas s'attendre à ce que plusieurs décennies plus tard, soient encore "matching numbers" de vieilles voitures de course, qui ont connu une vie mouvementée sur et autour des circuits, dont les moteurs ont explosé dans l'effort, ou qui ont fini des courses dans le décor.

Dans cette tendance, le rôle des nombreuses maisons de vente aux enchères ne peut être sous-estimé. Pour elles, tous les moyens sont bons pour rendre un lot aussi attrayant que possible. Et les marchands jouent volontiers le jeu. Même les plus réputés d'entre eux racontent parfois des histoires invraisemblables à propos d'une Bugatti rarissime – là encore, ce n'est qu'un exemple – dont le moteur d'origine a été retrouvé par hasard dans une cave ou un grenier l'année dernière, ce qui a soudain multiplié la valeur de la voiture. Ben voyons!



Je terminerai par un exemple tiré de ma propre expérience. Il y a deux ans, le bloc moteur en aluminium de ma Lancia Lambda, alors âgée de 95 ans, s'est fissuré. En Italie, Storicar fabrique des blocs flamboyants neufs, fraisés à partir d'un bloc d'aluminium massif. Le jour où j'en ai commandé un, on m'a platement demandé quel numéro inscrire dessus. J'ai choisi le même que celui de l'ancien moteur. "Matching Numbers", vous dites?

Leo Van Hoorick

ASSICURO ASSURADEUREN AND CHUBB PRESENT



INTERCLASSICS

CLASSIC CAR SHOW

MECC MAASTRICHT

11 | 12 | 13 | 14 JANUARY 2024



CELEBRATING 120 YEARS
FORD PERFORMANCE

COMMANDEZ VOS
TICKETS À PRIX
RÉDUITS ICI!



CHUBB



RSM

zuidlease
De leasemaatschappij voor het Zuiden

GASSAN



Sommaire

3	Editorial
6 – 14	Le Grand Prix de Bruxelles, 1946
16 – 23	Olivier Gendebien, «Numero Uno» de Ferrari au Mans, pour l'éternité
25 – 29	Prewar Days, les belges à l'honneur
31 – 34	Auto e Moto d'Epoca, Bologne (Italie) <i>Les musées européens pour le 40^e anniversaire</i>
Annonces	<ul style="list-style-type: none">2 Vander Haeghen4 Interclassics Maastricht11 Mercedes15 Site web Historicar24 D'Ieteren30 Autoworld: Porsche – Driven by Dreams35 Abonnements Historicar36 KBC Private Banking
Agenda	<ul style="list-style-type: none">• Interclassics Maastricht : 12 – 14 janvier 2024• Retromobile Paris : 31 janvier – 3 février 2024• Techno Classica Essen : 4 – 7 avril 2024• Rétromoteur Ciney : 8 – 20 mai 2024• Spa Italia, Francorchamps : 16 juin 2024 <p>Autoworld</p> <ul style="list-style-type: none">• Jusqu'au 25 février 2024 : Porsche, Driven by Dreams• 11 février 2024 : Love Bugs Parade• 1 mars – 28 avril 2024 : VW Golf 50th Anniversary <p>Pour plus d'infos: www.autoworld.be</p>
	<p>Couverture</p> <p>Au salon italien Auto e Moto d'Epoca à Bologne, l'association des grands musées automobiles multimarques d'Europe avait son propre stand. chaque musée devait montrer au moins une voiture de sa production nationale. Autoworld exposa une Nagant Six serie 137 de 1928 avec un 6-cylindre de 1.980 cc et 45 ch. Nagant fût l'un des nombreux constructeurs liégeois qui conçut des voitures sportives aux belles finitions. En 1928, la famille Nagant vendit l'usine à Imperia, qui continua à utiliser le six cylindres jusqu'en 1929. Le modèle proposé fut équipé d'une réplique fidèle d'une carrosserie sportive Vanden Plas lors de sa restauration. Voir l'article sur Bologne à la p. 31.</p>

Le Grand Prix de Bruxelles, 1946

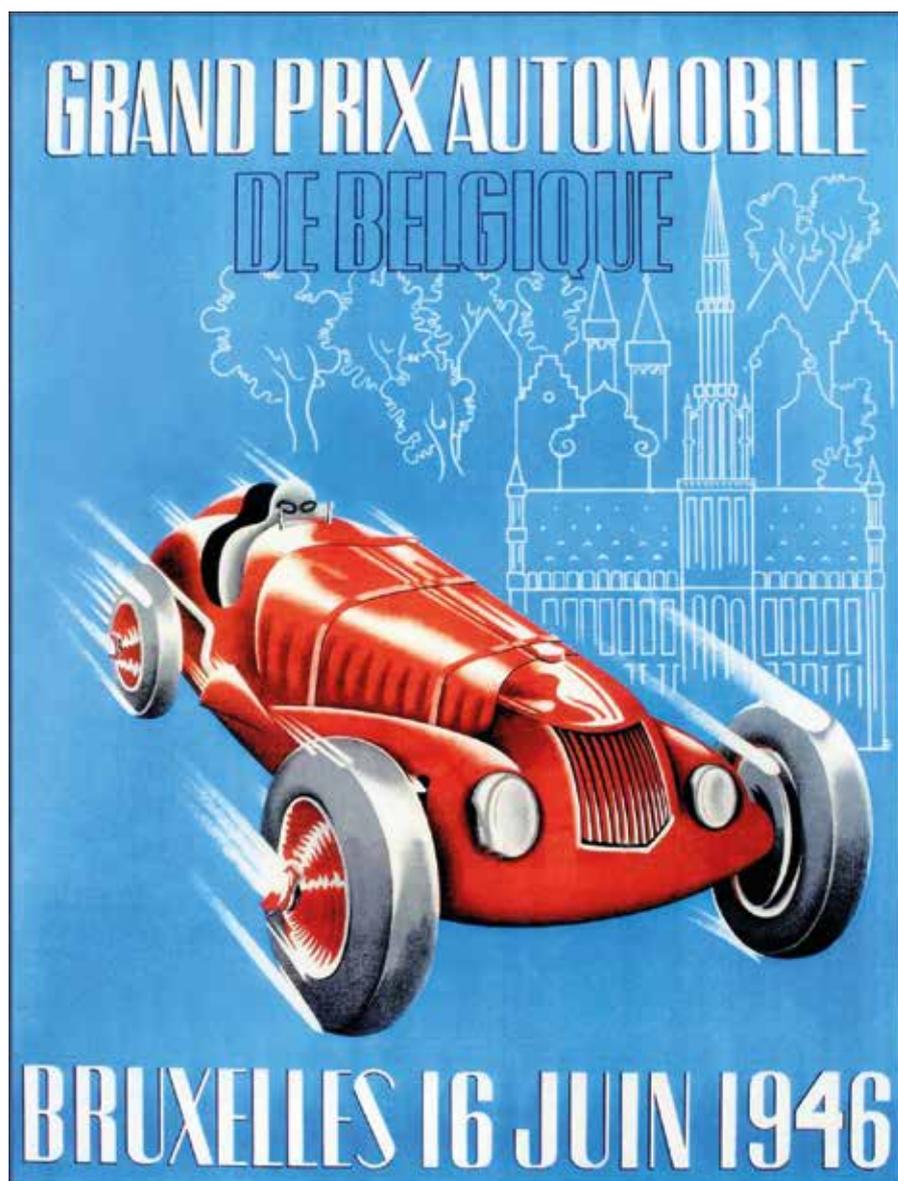
Texte: Leo Van Hoorick

La guerre était finie. La vie reprenait son cours et le Royal Automobile Club de Belgique, qui fête alors déjà son 50^e anniversaire, décide d'organiser le premier Grand Prix de Bruxelles, dont les bénéfices iront intégralement au service social de l'armée secrète.

Date de cette course internationale : dimanche 16 juin 1946.

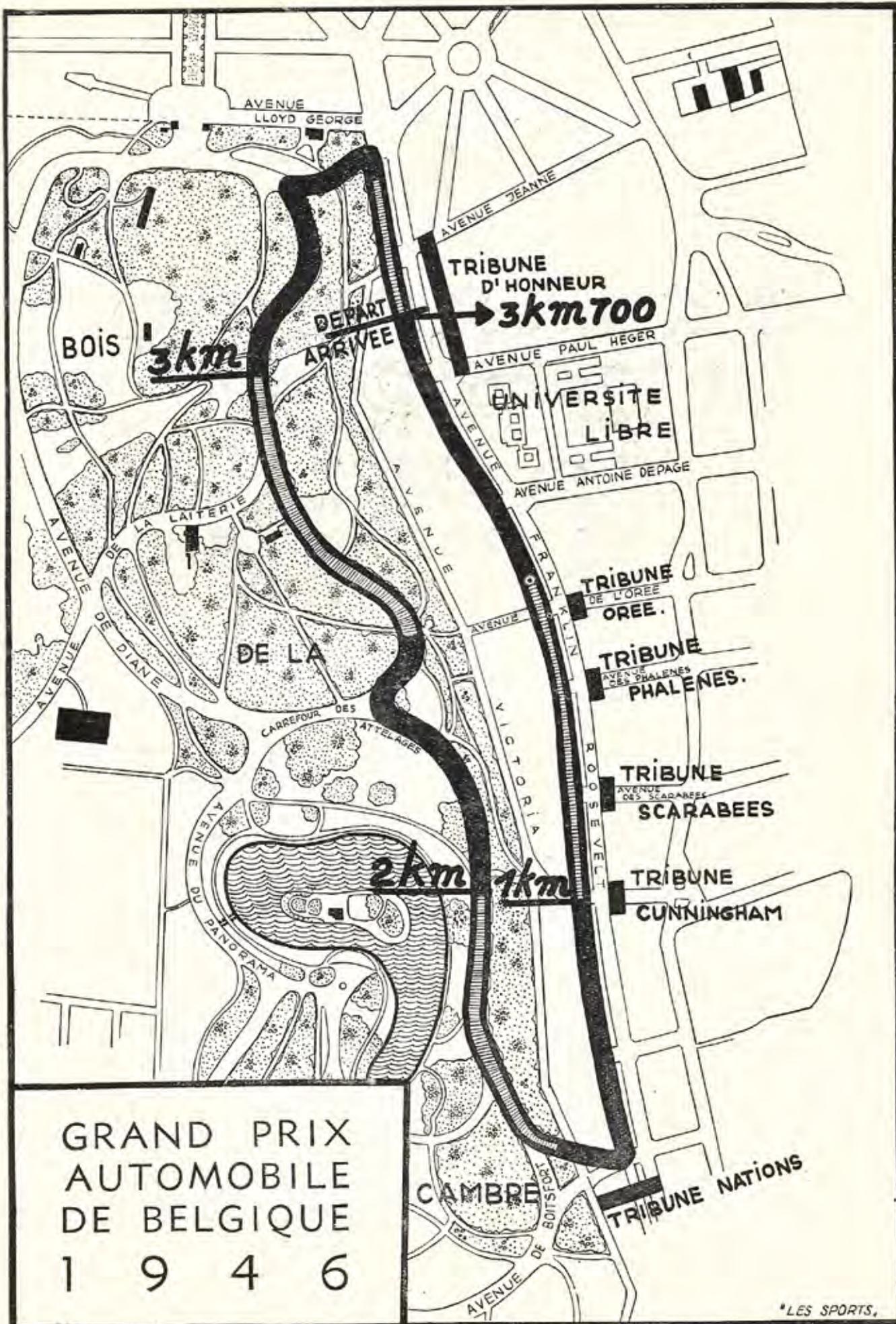
Ce fut le 9^{ème} Grand Prix de Belgique, et le premier Grand Prix de Bruxelles, la plupart des éditions d'avant-guerre s'étant déroulées sur le circuit de Francorchamps. Auparavant, en 1925 et 1930, la Belgique avait par deux fois accueilli un Grand Prix européen, organisé par l'Association Internationale des Automobile Clubs.

Mais à l'époque, il s'était avéré assez difficile d'attirer suffisamment de participants, c'est pourquoi il n'avait été organisé qu'à deux reprises. En 1931 le R.A.C.B. avait organisé le « *Grand Prix de vitesse* », une course de 10 heures, qui avait rencontré un succès si extraordinaire qu'elle fut à nouveau organisée – toujours avec beaucoup de succès – en 1933, 1934 et 1935. Le Grand Prix de 1937 occupa une place à part dans les annales, en raison de bataille acharnée que se livrèrent les deux grandes marques allemandes (Mercedes et Auto Union) et les italiennes (Alfa Romeo et Maserati), en présence du Roi. Ce qui fut un moment réellement fort de l'organisateur R.A.C.B. durant l'avant-guerre. Cette année-là, tous les records du circuit de Francorchamps furent battus, y compris le record du tour à 175,7 km/h, et ce malgré les conditions météorologiques humides. Le Grand Prix de 1939 connut également un grand succès, mais avait été assombri par l'accident mortel du pilote Mercedes britannique Richard Seaman. Pour l'anecdote, en 1938 et 1939, la « *Commission Sportive* » organisa également un Grand Prix d'Anvers.



■ Bois de la Cambre

Pour le premier Grand Prix de Belgique d'après-guerre, fut tracé un circuit qui traversait en grande partie le Bois de la Cambre. Depuis l'avenue Franklin Roosevelt, puis via l'Avenue des Nations, on partait en direction de Boisfort. Ensuite, les bolides prenaient à droite sur l'avenue du Brésil en direction de l'Avenue des Sapinières, puis sur l'Avenue de Flore. Ensuite, elles tournaient à droite sur l'Avenue Cérés avant de revenir sur l'Avenue Roosevelt. Le circuit s'étendait



*LES SPORTS.



▲ Bertani sur Fiat, vainqueur de la première course (catégorie jusqu'à 1.100 cc)

sur 3.700m, et 35 tours devaient être effectués. Soit une distance totale de 129,5km.

étaient donc impatients d'entendre les commentaires des pilotes.

Une tribune d'honneur était érigée à côté de l'ULB. En face se trouvaient un panneau d'affichage et le stand de chronométrage. Les stands pour les participants se trouvaient au niveau de la ligne de départ et d'arrivée.

La première séance d'entraînement eut lieu le mercredi, de 18 à 22 heures. Les doutes quant à la sécurité du parcours furent rapidement dissipés, puisque les principaux pilotes Sommer, chaboud, chiron, Levegh et Horsfall donnèrent leur accord sans réserve.

▼ Levegh termine deuxième de la 3^{ème} course au volant d'une Talbot. Son nom restera à jamais lié à la tragédie du Mans en 1955

Certains sceptiques avaient émis des réserves quant à la difficulté du parcours, en particulier la série de virages rapides dans la forêt. Les organisateurs

La veille de la course, les voitures furent exposées sur la Grand Place de Bruxelles, pour le plus grand plaisir des spectateurs. C'est également là qu'eut lieu le « *contrôle technique* » des voitures de course. Et surtout, le R.A.C.B. vérifia attentivement l'identité de chaque participant, afin d'exclure toute personne figurant sur la liste des « *collaborateurs avec l'ennemi* » ! Car il n'était pas question d'admettre un tel traître à ce que l'on pouvait appeler le « *Grand Prix de la Libération* »...



Le samedi soir, pilotes, organisateurs et personnalités se retrouvèrent au Bal du Cinquantenaire. Puis le dimanche, après une courte nuit de sommeil, ce fut l'heure des courses.

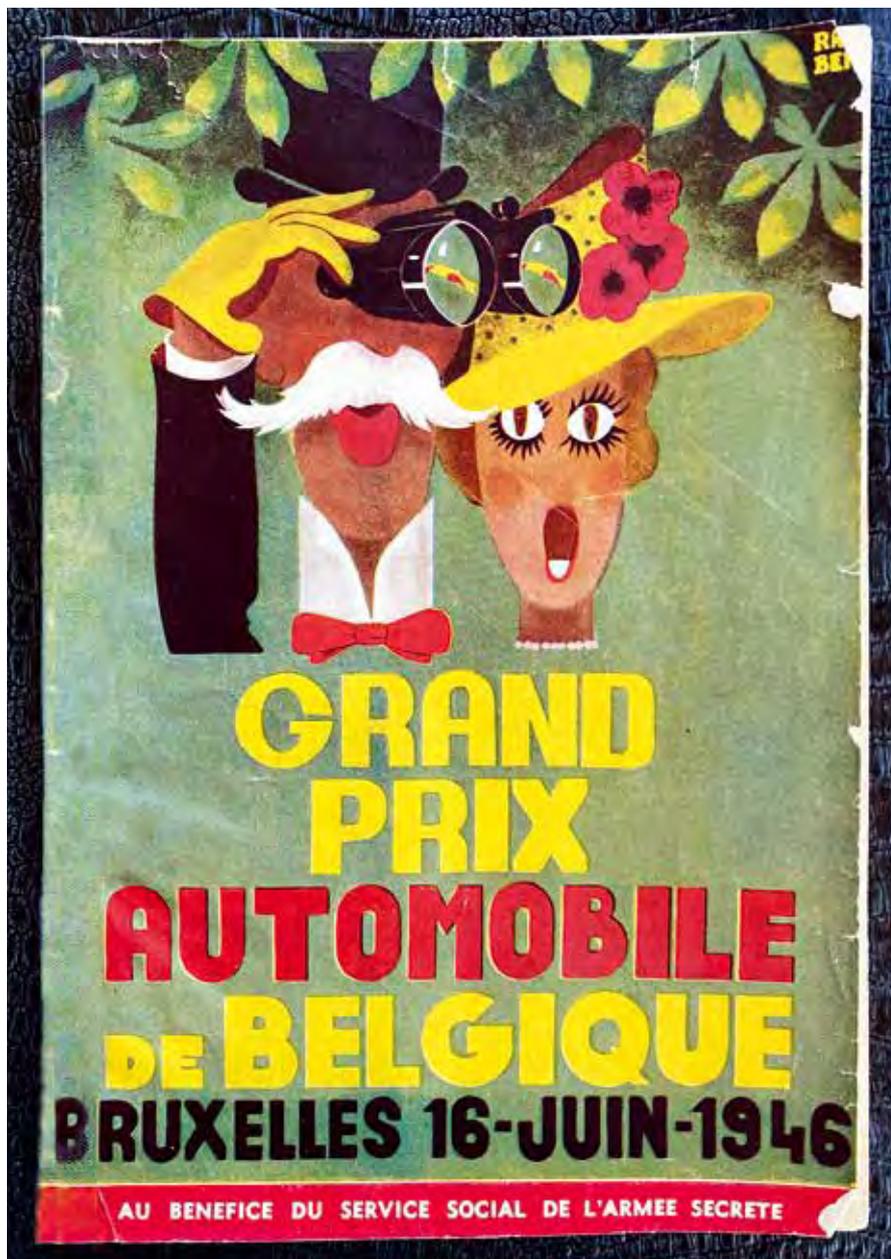
■ Les voitures de course

À la fin de la guerre, il ne restait pratiquement que des voitures construites avant 1940, qui avaient été conservées pendant le conflit, souvent cachées dans des granges ou emmurées dans des caves. Les voitures d'après-guerre étaient plutôt rares. Le règlement stipulait que les voitures devaient répondre aux exigences de l'article 247, annexe C du Code Sportif International, mais on avait toutefois procédé à quelques assouplissements. Car à l'époque, trouver une bonne voiture, et surtout des accessoires tels que des pneus et même des lubrifiants, constituait une véritable gageure. Ceci explique cela.

Le règlement stipulait ainsi que les voitures sans portes latérales étaient également admises, que les capotes et les pare-brise n'étaient pas obligatoires, qu'une roue de secours n'était pas requise, et qu'un échappement "libre" était autorisé, à condition qu'il ne soulève pas de poussière. Un pare-feu adéquat devait être installé entre le moteur et le pilote.

Trois courses étaient prévues, pour autant de catégories définies en fonction de la cylindrée. Et il est à déplorer qu'à l'occasion de cette grande course internationale, une poignée de Belges figurait parmi les concurrents.

- **Course 1:** <1.100 cc sur 33 tours (122,1 km), 13 concurrents dont un compatriote: Nicolay sur une M.G. Autre nom notable: Amédée Gordini avec une Simca-Fiat.
- **Course 2:** 1.100 – 2.000 cc sans compresseur et <1.000 cc avec compresseur sur 35 tours (129,5 km), 27 concurrents dont quatre Belges: Gillard et Adant sur Bugatti, et Claessens et Marchand, tous deux sur BMW.
- **Course 3:** 2.000 – 4.500 cc sans compresseur et 1.000 – 2.250 cc avec compresseur, sur 35 tours (129,5 km). Pas de compatriotes ici, mais sur les 21 concurrents, 14 étaient français, 4 britannique, 2 néerlandais et 1 italien.



▲ *Le programme*

▼ *Amédée Gordini, sur sa Simca-Fiat aérodynamique, réalise le meilleur tour dans la catégorie jusqu'à 1.100 cc*





▲ Horsfall sur Aston-Martin, vainqueur de la 2^{ème} course (1.100 - 2.000 cc et <1.000 cc avec compresseur). En 1949, il remportera les 24h de Francorchamps avec une voiture similaire

Les résultats des courses

COURSE 1:

1. Bertani (I - Fiat) avec une vitesse moyenne de 97,270 km/h.
 2. Gordini (F - Simca-Fiat)
 3. Scaron (F - Simca-Fiat)
- Tour le plus rapide: Gordini avec une vitesse moyenne de 104.716 km/h

COURSE 2:

1. Horsfall (GB - Aston Martin) avec une vitesse moyenne de 104.41 km/h
 2. Johnson (GB - Frazer-Nash)
 3. Waeffler (CH - Frazer-Nash)
- Tour le plus rapide: Horsfall à une vitesse moyenne de 107.073 km/h

COURSE 3 (en partie sous la pluie):

1. Eugène chaboud (F - Delahaye) à 108.127 km/h
 2. Pierre Levegh (F - Talbot) à 4 secondes.
 3. Raymond Sommer (F - Talbot)
- Tour le plus rapide: chaboud avec une vitesse moyenne de 110,907 km/h

(Les photos qui accompagnent cet article proviennent d'un album photo soigneusement compilé à l'époque par un cousin du président de la commission des sports du RACB, Henri Langlois van Ophem. Malheureusement, nous n'avons pas pu retrouver le nom de ce cousin.)

DEFINING CLASS

since 1886



La Mercedes-Benz 300 SL n'est plus disponible à la vente.



▲ Chaboud, ici lors d'une démonstration avec un passager, avec sa Delahaye gagnante, numéro de départ 24

► Carrefour des Attelages

► Ne vous y trompez pas, il s'agit bien d'une Fraser-Nash (de Johnson - GB) et non d'une BMW. La marque britannique avait obtenu les droits de BMW après la guerre dans le cadre des réparations

▼ Marchand (B) avec une BMW 328



Liste des Concurrents 1^e Course

Cylindrée: 1.100 cc
33 tours de 3.700 m – Total 122,1 km

N°	Pilote	Nationalité	Marque
1.	Gordini	France	Simca-Fiat
2.	Brault	France	Simca-Fiat
3.	Alain	France	Simca-Fiat
4.	De Saugé	France	Fiat
5.	Van Rompay	Pays-Bas	Fiat
6.	Nicolay	Belgique	M.G.
7.	Ondet	France	Amilcar
8.	Savoie	France	Singer
9.	Riche	France	Impéria
10.	Jeff	France	Amilcar
11.	Foiret	France	Amilcar
12.	Scaron	France	Simca-Fiat
14.	Bertani	Italia	Fiat

Liste des Concurrents 3^e Course

Cylindrée 2.000 – 4.500 cc – 2.250 cc compresseur
35 tours de 3.700 m – Total 129,5 km

N°	Pilote	Nationalité	Marque
52.	Chiron	France	Talbot
53.	Herkuleyns	Pays-Bas	M.G.
54.	Seylair	France	Delage
55.	Levegh	France	Talbot
56.	Sommer	France	Talbot
57.	Lacour*	France	Delahaye
58.	Trillaud	France	Delahaye
59.	Johnson	GB	Darracq-Talbot
60.	Garland	GB	Delage
61.	De Wit	Pays-Bas	Delahaye
62.	Borelli	Italia	Alfa-Romeo
63.	Wimille*	France	Alfa-Romeo
64.	Flahault	France	Amilcar
65.	Villeneuve	France	Delahaye
66.	Grignard	France	Delahaye
67.	Pozzi	France	Delahaye
68.	Chaboud	France	Delahaye
69.	Lascaud	France	Amilcar
70.	Chotard	France	Delahaye

* Verscheen niet aan de start

Liste des Concurrents 2^e Course

Cylindrée 1.100 – 2.000 cc – 1.000 cc compresseur
35 tours de 3.700 m – Total 129,5 km

N°	Pilote	Nationalité	Marque
20.	Sommer	France	B.M.W.
21.	Richard	Belgique	B.M.W.
22.	Gillard	Belgique	Bugatti
23.	Jolly	France	J.L.
24.	Bonnet	France	D.B.
25.	Deutsch	France	D.B.
26.	Lachaize	France	D.B.
27.	Martin	France	B.M.W.
28.	Renault	France	B.M.W.
29.	Constantin	France	Maserati
30.	Gordini	France	Simca-Fiat
31.	Chauvin	France	C.L.R.
32.	Césure	France	B.M.W.
33.	Demarchi	France	Bugatti
34.	Romani	France	Bugatti
35.	Brunot	France	Riley
36.	Waeffler	Suisse	Frazer-Nash
37.	Milroy Gay	GB	Frazer-Nash
38.	Moore	GB	Frazer-Nash
39.	Johnson	GB	Frazer-Nash
40.	Dunham	GB	Alvis
41.	Horsfall	GB	Aston-Martin
42.	Adant	Belgique	Bugatti
43.	Claessens	Belgique	B.M.W.
44.	Jacques	France	Riley
45.	Reuchet	France	Bugatti
46.	Marchand	Belgique	B.M.W.

▼ La BMW très modifiée de Claessens



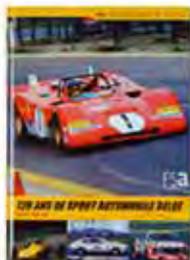


▲ *Le Français Riche au volant d'une Imperia dans la catégorie des < 1.100 cc*

► *Sur la Grand Place de Bruxelles, jugement des voitures, avec au premier plan l'Alfa Romeo de Borelli (I) à côté de la Bugatti de notre compatriote Gillard*



► *La J.L. du Français Jolly, une Citroën carénée, à côté de l'Aston Martin de Horsfall*



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

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



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

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



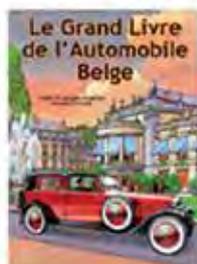
BOX : 120 Ans de Sport Automobile Belge
€ 195,00

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



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

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



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

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



Paul Frère
€ 49,00

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



The Pen and Ink Garage
€ 29,00

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)



L'Histoire des Bianchi
€ 60,00

[Ajouter au panier](#) [Détails](#)

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

Olivier Gendebien, « *Numero Uno* » de Ferrari au Mans, pour l'éternité

Par Alec Lavaerts
Photos : Ferrari et collection de l'auteur

*Pendant les années 50 et 60, nombre de pilotes belges ont porté haut les couleurs de notre pays dans le monde des courses automobiles internationales, qui connaissaient alors une croissance sans précédent. Nos compatriotes étaient présents dans toutes les branches de la compétition. Certains rencontraient plus de succès que d'autres, et certains se distinguaient vraiment du lot. Parmi ces derniers, il y avait Olivier Gendebien, le Belge qui a remporté à quatre reprises les 24 Heures du Mans, toujours au volant d'une Ferrari. Cela fait de ce virtuose le plus grand pourvoyeur de victoires mancelles du "Cavallino".
Portrait de cet as du volant.*

■ Sportif

Né le 12 janvier 1924 à Uccle, Olivier Gendebien est le troisième des sept enfants d'une famille plutôt aisée. Son père était docteur en droit, et sa mère n'était autre que la petite-fille... d'Ernest Solvay ! Olivier vécut une enfance ordinaire, sans événements marquant. Il reçut une éducation stricte et classique, dans laquelle le sport jouait un rôle important. Son père considérait en effet le sport comme une chose essentielle au développement du corps et du caractère. Tout au long de sa jeunesse, Olivier pratiqua ainsi de nombreuses disciplines, et fit preuve dès son plus jeune âge d'un sain esprit de compétition, d'une volonté instinctive de gagner et de se dépasser. Il s'avéra rapidement que l'enfant était particulièrement attiré par les disciplines les plus exigeantes, nécessitant une concentration certaine. Il s'illustra donc assez logiquement en équitation, activité qui demande effectivement un grand contrôle, de la discipline, et une attitude spéciale vis-à-vis du cheval. On dit qu'à l'âge de 10 ans, il termina troisième d'une compétition internationale bruxelloise, normalement réservée aux officiers de cavalerie. Quant à la passion pour les "chevaux mécaniques",

elle lui fut transmise par son père qui, dans les années 30, possédait déjà plusieurs voitures exclusives, comme une Avions-Voisin, une Cord et quelques Bentley. Comme beaucoup de jeunes garçons de l'époque, Olivier était fasciné par les voitures. Il a rapidement exprimé le désir d'apprendre à conduire, et c'est le chauffeur de la maison qui lui a enseigné cet art, au volant de la Cadillac de son père. C'était peu avant la Seconde Guerre.

■ Premiers pas

La carrière en course d'Olivier démarre après le conflit. Dans les années 50, la popularité des sports mécanique est exponentielle, ce qui n'échappe pas à Gendebien. Il contacte alors Jacques Swaters, cofondateur de l'« Écurie Francorchamps » et futur importateur Ferrari, pour lui louer une Veritas RS avec laquelle il fait ses débuts en course au 22^{ème} Grand Prix des Frontières. Nous sommes le 19 juin 1952, sur le circuit de Chimay. Pour cette voiture, Olivier avait déboursé la somme considérable de 20.000 francs, une vraie petite fortune à l'époque. Les instructions de course étaient très claires : "Vous faites



voire course, mais dès qu'un pilote plus rapide approche, vous vous écartez pour ne pas le gêner". La course se déroula sans accroc. Conformément aux instructions, Gendebien avait laissé ses concurrents le dépasser avec élégance, pourtant on l'interpella avec une certaine surprise après la course : "Pourquoi donc avez-vous laissé le vétéran 'Pappy' Arthur Legat et sa Veritas vous doubler au dernier tour? Ca faisait des tours qu'il essayait sans y arriver!", lui avait demandé la direction de course avec déception.

■ Début chez Ferrari

A partir de là, Olivier s'est de plus en plus investi dans le sport automobile. Il y retrouvait le défi intense qu'il avait déjà connu dans sa passion pour l'équitation : contrôler et maîtriser une "force fougueuse" pour obtenir la meilleure performance possible.

Le 17 mai 1953, le circuit national de Francorchamps accueillit les "Coupes de Spa". Peu de temps avant, Olivier s'était chargé d'inscrire la Ferrari 166 MM de Jerry d'Hendecourt. L'homme était un passionné d'automobile, et surtout

un ami qu'Olivier avait connu dans le monde équestre. La course à laquelle il était inscrit était réservée aux voitures de grand tourisme et de sport. C'est durant les essais qualificatifs qu'Olivier rendit visite à Jerry, alors en pleine lutte acharnée avec Max Thirion, le pilote à battre ce week-end-là au volant de sa Jaguar XK120, et deux autres Ferrari pilotées par Jacques Herzet et André Meert. Après avoir échoué plusieurs fois à décrocher le meilleur temps des qualifications, un Jerry dépité lança : "Tu veux essayer, Olivier?". Même si Gendebien eut un instant d'hésitation, il ne fallut pas lui proposer deux fois. Il n'avait jamais roulé à Francorchamps auparavant, et accepta le défi. "Ne dépasse jamais 7500 tr/min", prévint d'Hendecourt. Après quelques tours de chauffe, Gendebien commença à cravacher la 166 MM. À sa grande surprise, la Ferrari atteignit immédiatement son régime maximal autorisé dans la descente de Masta. Mais, comme convenu, Olivier respecta la consigne. Deux tours plus tard, il rentra aux stands et partagea son expérience avec son ami, concluant prématurément que le rapport final de la transmission de la Ferrari était peut-être trop

▲ *Coupes de Spa 1953. La première participation de Gendebien avec Ferrari se solde immédiatement par une victoire avec la 166 MM*



▲ Une brillante performance avec la Ferrari Berlinetta 250 GT dans les Mille Miglia 1957

court. D'abord étonné, Jerry finit par comprendre avec consternation d'où venait le problème. En réalité, Olivier ignorait que la Ferrari était équipée de cinq vitesses, un raffinement technique très inhabituel à l'époque. Voilà donc pourquoi le régime maximal était si facilement atteint au Masta! Fort de cette nouvelle information, Gendebien se remit au volant de la Ferrari. Il réalisa alors le meilleur temps des qualifications, reléguant Thirion à la deuxième place. La veille de la course, Jerry proposa sportivement à Olivier de piloter à sa place le lendemain. Dont acte. La course se transforma alors en une bagarre entre les Ferrari et la Jaguar de Thirion. Au plus fort de la bataille, la GT britannique dut abandonner. La Ferrari 212 Inter de Meert ne fut pas à la hauteur de la tâche, et il en résulta donc un duel entre Gendebien et Herzet. Les deux pilotes se relayèrent constamment en tête, les records tombèrent... Ce fut seulement dans le dernier tour, entre Burnenville et Masta, qu'Olivier parvint à creuser un écart suffisant pour remporter une magnifique victoire. La première avec une Ferrari, mais certainement pas la dernière!

■ Performances remarquables

Au cours des années suivantes, Olivier se révéla être un pilote polyvalent capable d'exceller dans toutes les disciplines. Il participa à des rallyes marathon tels que le Liège-Rome-Liège, le rallye Alger-Le Cap de 14.000 km, et le Tulpenrally, qu'il remporta avec Pierre Stasse au volant d'une Alfa 1900 TI. Il brilla également dans des courses nationales comme les 12 Heures de Huy et le Rallye des Routes Blanches, formant un duo redoutable avec son cousin Jacques Washer, navigateur talentueux. Le 10 juillet 1955, Gendebien participa à la 9^{ème} Coppa d'Oro delle Dolomiti, et termina devant la 750 Monza d'Eugenio Castellotti, un vrai pilote d'usine, inscrit par la Scuderia Ferrari!

■ Il Commendatore

Cette spectaculaire victoire à la Coppa d'Oro de 1955 ne tarda pas à arriver aux oreilles d'Enzo Ferrari. Ca faisait en fait un certain temps que ce dernier suivait les excellents résultats de "*Il giovane Belga*" (le jeune Belge) qui, la même année, s'était déjà distingué dans



le classement GT des Mille Miglia. Le soir même, Nello Ugolini, directeur de la Scuderia Ferrari, vint donc rendre visite à Olivier pour l'informer qu'Enzo voulait le rencontrer en privé de toute urgence. Un peu surpris, Olivier accepta bien sûr l'invitation. Gendebien se rendit peu après à Maranello et après une longue conversation, "*l'écureuil des Ardennes*", comme l'appelait Enzo, franchit les portes de la célèbre usine avec un contrat en poche : il était désormais pilote d'usine pour Ferrari, et ce pour toute la saison 1956. En août, se tenait la 17^{ème} Aosta-Gran San Bernardino, course de côte réputée à laquelle participaient les équipes d'usine officielles de Ferrari et de Maserati. Cette course marqua les débuts de Gendebien à la Scuderia Ferrari. Au volant d'une 500 Mondial, il remporta la première place dans la catégorie 2 litres. Il se classa aussi deuxième au général, derrière son coéquipier Umberto Maglioli et sa 750 Monza, mais devant les Maserati. Encore un début réussi !

■ Phil Hill

En 1956, la Scuderia se présenta en force en Argentine pour la Temporada,

l'évènement d'ouverture du championnat du monde des pilotes (comme s'appelait encore la F1) et du championnat du Monde des constructeurs (connu aujourd'hui sous le nom de championnat du Monde d'Endurance, abrégé WEC). Pour la course d'endurance des 1000 km de Buenos Aires, Gendebien fit pour la première fois équipe avec Phil Hill, au volant d'une Ferrari 857 S. S'agissant d'un circuit naturel sur des routes locales comprenant un grand rond-point, l'Autódromo Municipal-Avenida

▲ *Accompagné de son fidèle copilote Jacques Washer, Gendebien récolte un palmarès impressionnant avec la Berlinetta 250 GT de 1957. Ci-dessus au départ du Giro di Sicilia 1957*

▼ *Le Mans 1957. Olivier au volant de la 250 Testa Rossa, suivi de la 500 TRC de l'Equipe Nationale Belge pilotée par Jacques Swater*





▲ *Le Mans 1958: première victoire de Gendebien au volant de la 250TR58 de la Scuderia Ferrari*

Paz s'avéra être très difficile tant pour les pilotes que pour les mécaniques. Les freins, en particulier, étaient mis à rude épreuve. Mais Gendebien et Hill bravèrent ces conditions difficiles avec brio, et terminèrent avec la Ferrari la mieux placée du classement, juste derrière la Maserati 300 S victorieuse de l'équipage Moss-Menditéguy. Ainsi naquit un duo magique qui allait beaucoup faire parler de lui, principalement au Mans. Pour les courses de plus longue haleine hors circuit, c'était plutôt avec son cousin Jacques Washer qu'Olivier formait le duo parfait. Ensemble, ils s'imposèrent notamment en catégorie GT du Giro di Sicilia et des Mille Miglia, devançant une floppée de Mercedes 300 SL d'usine à bord d'une Ferrari 250 GT Berlinetta. Dans les années qui suivirent, la combinaison Gendebien-Washer-Ferrari 250 GT LWB s'avéra imbattable, avec au nombre de leurs victoires quatre succès consécutifs au Tour de France Automobile, deux éditions des 12 Heures de Reims, le Giro di Sicilia et le Gran Premio Tazio Nuvolari, une course prestigieuse entre Mantoue et Brescia.

■ Le Mans

Bien évidemment, c'est le prestigieux Grand Prix d'Endurance des 24 Heures du Mans qui figurait depuis le début au sommet de la wish-list de Gendebien. Après une première participation en 1955 avec une humble Porsche de l'Équipe Nationale Belge, il revient en 1956 au volant d'une 625 LM inscrite par la Scuderia Ferrari, qu'il partage avec Maurice Trintignant. Malgré le modeste moteur de 2,5 litres, le duo livra une course intelligente, passant de la 6^{ème} place au terme de la première heure de course, à une belle troisième place finale, derrière la Jaguar D-Type gagnante et une Aston DBR-S. En 1957 aussi, c'est avec Trintignant qu'Olivier prit part à la course sarthoise. Ce fut également leur première découverte de la toute nouvelle 250 Testa Rossa. Malheureusement, ils durent abandonner après qu'un piston du puissant V12 eut rendu l'âme. Une situation étonnante, car c'était exactement le même moteur qui équipait la 250 GT Berlinetta avec laquelle Gendebien avait remporté



sans problème le très exigeant "Giro di Sicilia", puis peu de temps après le "Gran Premio Nuvolari".

C'est en 1958 qu'arriva la consécration de Gendebien au Mans. Cette année-là, pour le grand défi des deux tours d'horloge, son comparse fut Phil Hill. Déjà éprouvante par définition, la course fut rendue presque impossible en raison des conditions météorologiques désastreuses. Pourtant, le duo magique traversa la tempête, et écrivit l'histoire. La Scuderia faisait face à la redoutable équipe d'usine d'Aston Martin. Après un départ canon, Stirling Moss prit la tête d'entrée de jeu. Ferrari décida alors de recourir à une stratégie légendaire des 24 Heures du Mans : la stratégie du lièvre, dans laquelle une ou plusieurs voitures de la même équipe mettent la pression sur la concurrente, dans l'espoir qu'elle finisse par craquer. Effectivement, après la deuxième heure de course, l'Aston qui menait dû abandonner pour cause de surchauffe du moteur. La 250TR/58 d'Olivier prit donc le commandement dès la troisième heure de course, et ne

le lâcha plus jusqu'au drapeau à damier, offrant à Ferrari sa troisième victoire au Mans.

Un an plus tard, Gendebien inscrit à nouveau son nom au palmarès de l'épreuve. Un deuxième succès qu'il partagea cette fois avec Paul Frère, son coéquipier au volant de la Ferrari 250 TR/60, décrochant au passage ce qui est toujours l'unique victoire 100% belge au Mans. Mais cette année-là, ce fut tout sauf facile. Car un nouveau règlement exigeait que le pare-brise des voitures ouvertes protège entièrement le champ de vision du pilote. Dans la pratique, cette règle s'avéra être un véritable désastre, notamment parce que sous une pluie battante, les pilotes n'y voyaient plus rien. Certains parvenaient tout juste à regarder par-dessus le pare-brise, d'autres utilisaient un coussin pour être assis plus haut, etc. Autre année, autre succès : en 1960, "Il Cavallino Rampante" domina complètement Les 24 Heures du Mans avec 6 voitures dans le top 7.

Pour l'édition 1961, Maranello inscrit

▲ Une brillante victoire 100% belge au Mans 1960, obtenue par le tandem Gendebien-Frère



▲ Le départ de la course des 24 heures du Mans 1961. Olivier Gendebien s'élance vers sa Ferrari numéro 10

un duo de 250 TRI/61, l'une pour Olivier Gendebien et Phil Hill, l'autre pour Mike Parkes et le Belge Willy Mairesse, qui allaient pour la première fois participer aux 24 Heures avec une voiture de sport prototype de la Scuderia. Pendant la course, l'équipe Gendebien-Hill livra un duel palpitant avec les "frères Rodriguez" et leur Dino 246 SP de NART. A 14h10, Luigi Chinetti, le patron de NART, jeta l'éponge : la rupture d'une conduite d'huile compromettrait la lubrification du moteur. La voiture parvint à rejoindre les stands, mais la fête était finie... Gendebien aurait donc très pu lever un peu le pied. Mais non, il continua à enchaîner des tours très rapides, avec en point de mire le record de distance parcourue.

Les 24 Heures du Mans 1962 furent la dernière course "officielle" de Gendebien. Selon la tradition, il fit équipe avec son collègue Phil Hill. Cette année-là, le championnat du Monde des marques était pour la première fois ouvert aux voitures Grand Tourisme, mais la Scuderia Ferrari préféra les inscrire

dans une 330 TRI/LM, un prototype expérimental équipé d'un puissant moteur V12 de 4,0 litres. Cette victoire au Mans fut peut-être la plus facile de toute la carrière d'Olivier. Déjà lors des qualifications, la Ferrari se montra toute-puissante malgré son manque d'homogénéité. Pour le duo belgo-américain particulièrement expérimenté, la course ressembla donc à une "promenade de santé", sans réel challenge. Seule la Ferrari GTO très spéciale de Parkes-Bandini, exceptionnellement équipée du même moteur 4,0 litres que leur prototype, aurait pu leur poser problème. Mais Gendebien et Hill jouèrent la prudence, conduisant la voiture avec précaution et respectant la mécanique. Le contrôle et le brio, c'était du Gendebien pur jus ! C'est peut-être ce "feeling" exceptionnel qui a fait de lui le pilote d'endurance le plus compétent de l'histoire. On pourrait dire "le Fangio de l'endurance". A l'inverse de ce feeling, en essayant dès le premier tour d'éviter une collision avec l'Aston Martin de Graham Hill, Parkes envoya sa GTO expérimentale dans le bac à sable à Arnage, et s'y retrouva coincé.



A la deuxième heure, la Ferrari rouge de Gendebien était en tête et se battait régulièrement avec la Dino 246 SP des frères Rodriguez, qui durent finalement abandonner à cause d'un embrayage défectueux. La voie fut dès lors totalement libre pour Olivier, qui célébra sa quatrième et dernière victoire au Mans. Après l'arrivée, il annonça une grande décision : plus jamais il n'allait participer

à de grandes courses internationales. Ce fut un choc pour les spectateurs, mais Gendebien y avait murement réfléchi. Pour lui, c'en était assez. Ferrari allait encore remporter trois fois les 24 Heures du Mans au cours des années suivantes, portant ainsi à 9 le nombre total de victoires à l'épreuve mythique. Victoires auxquelles Ferrari en a ajoutée une dixième pas plus tard que cette année !

▲ *Troisième victoire d'Olivier aux 24 Heures du Mans 1961, la cinquième pour Ferrari*

▼ *Après son écrasante 4^e victoire aux 24 Heures du Mans 1962, Gendebien met un terme à sa carrière*



PORSCHE



60 years old and still green.

CELEBRATING 60 YEARS OF PORSCHE 911.

**Porsche Centre
Mechelen**
Blokhuysstraat 47 P
2800 Mechelen

**Porsche Centre
Antwerpen**
Uilenbaan 200 B
2160 Wommelgem

**Porsche Centre Brussels
Porsche Classic Partner**
Grand Route 395
1620 Drogenbos

**RS Motors - Porsche Centre
West-Vlaanderen**
Kortrijkstraat 155A
8770 Ingelmunster

**Porsche Service
Centre Arlon**
Rue Claude Berg 11
6700 Arlon

**Porsche Centre
Liège**
Rue Laguesse 17
4460 Grâce-Hollogne

**Porsche Centre
East-Flanders**
Kortrijksesteenweg 11
9830 Sint-Martens-Latem

**Porsche Centre
Paal**
De Weven 6
3583 Paal-Beringen

**Porsche Centre
Louvain-la-Neuve**
Rue André Dumont 16
1435 Mont-Saint-Guibert

**Porsche Centre
Knokke**
Natiënlaan 144 a
8300 Knokke-Heist





Prewar Days, les belges à l'honneur

Texte et photos: Leo Van Hoorick

Il y a quelques années que, dans le cadre d'un projet de fin d'études de l'un d'entre eux, les frères Lawrence et Michael Bossaert ont eu l'idée d'organiser une bourse exclusivement consacrée aux voitures d'avant-guerre. Le succès ne s'est pas fait attendre. La troisième édition vient de cloturer ses portes.

L'année dernière, la deuxième édition a été organisée avec suffisamment de succès pour que l'on commence immédiatement à préparer une troisième édition. Celle-ci a été organisée le premier week-end de décembre à Kortrijk Xpo. Malheureusement, à 20 km de là, à Waregem, une autre bourse de voitures anciennes avait été organisée au même

moment. Une "coïncidence" ô combien rageante, les organisateurs de la troisième édition des Prewar Days seront sûrement du même avis. D'autant qu'ils en ont certainement un peu souffert en termes de nombre de visiteurs et d'exposants. Espérons que les deux organisations trouveront un accord l'année prochaine, et que chacune se choisira un week-end différent.

▲ Excelsior D4 (2.400 cc) de 1911. La voiture a été exposée au Earls Court Motor Show de Londres en 1912 et a ensuite été vendue en Australie. C'est là qu'elle a été redécouverte avec un arbre qui l'avait traversée de part en part. La voiture a été entièrement restaurée et est revenue en Belgique en 1986. Elle se trouve aujourd'hui au musée Bossaert



▲ *Pipe M22 de 1913. La voiture présente une carrosserie anglaise de Salmson & Sons. Sa particularité est la boîte de vitesses électrique d'Albert Henry Midgley, commandée par une sorte de second volant. Selon le patriarche Geert Bossaert, il s'agit de la dernière voiture survivante équipée d'une telle boîte de vitesses. En arrière-plan, la Belga Rise 1934 d'Autoworld*

▼ *Cette Minerva Type F/M8 4 litres V-8 de 1938 est l'une des dernières voitures de tourisme de la prestigieuse marque anversoise, alors déjà reprise par Imperia. Elle fut vendue neuve en Grande-Bretagne et a longtemps fait partie de la célèbre collection de feu Jacques Vanderstappen*

Malgré cela, l'évènement fut une fois encore un véritable succès. Les Bossaerts avaient eu la bonne idée de le consacrer au thème des voitures belges. Et ils avaient eux-même mis la main à la pâte, en ramenant une Pipe, une FN et une Imperia de leur propre musée de Lo-Reninge. Les musées Mahymobiles de Leuze et Autoworld de Bruxelles avaient également présenté trois voitures chacun. Un espace avait été aménagé pour exposer ces voitures – ainsi que cinq motos – ensemble, mais toutes ces belles machines étaient hélas un

peu serrées les unes contre les autres.

Le Belgian Vehicle Heritage exposait deux motos en plus d'une Minerva XX de 1924, et le stand de la RVCCB présentait une Miesse unique, en plus d'une Vivinus et d'une Minervette. D'autres exposants avaient également apporté leur précieuse contribution, par exemple PrewarCar qui présentait une Minerva M8 aussi pimpante qu'impressionnante.

Mais ce qu'on retiendra surtout, c'est que l'ambiance fut très bonne. Je me souviens que lors de l'édition précédente, toutes les personnes que je souhaitais rencontrer avaient fait le déplacement à Courtrai. Si bien que je n'y étais pas allé un jour comme prévu, mais deux. Et cette année, ce fut pareil.

Prewar Days est un salon qui a indiscutablement sa raison d'être, et qui a encore un grand potentiel de croissance. D'ailleurs, on y a vu pas mal de visiteurs néerlandais, français et britanniques, ainsi que plusieurs exposants étrangers. Honnêtement, nous attendons déjà avec impatience la prochaine édition. Et à notre humble avis, elle pourrait encore avoir pour thème l'histoire de l'automobile belge!





▲ FN 1300 Torpedo avec carrosserie Demeuse-Scaillet du Musée Bossaert



◀ Sur le stand de la RVCCB se trouvait une rare Miesse, une marque originaire d'Anderlecht et active à partir de 1896. Miesse a d'abord construit des automobiles à vapeur. La marque est restée active en tant que fabricant de camions et d'autobus jusqu'à l'après-guerre. Ce type C de 1909 est équipé d'un moteur 4 cylindres de 2.240 cc et 12 ch



▲ Quelques très anciennes motos belges alignées: Kelecom Antoine 1902; Antoine 1903; FN "Ane" 1902; FN 1904; Minerva 2 cylindres 1908

► Minerva de 1905, monocylindre de 433 cc et 3,5 ch.. La suspension avant était une option

▼ Bicyclette Minerva avec moteur auxiliaire de 211 cc et 1,5 ch





▲ Une voiturette de la marque bruxelloise Vivinus de 1899, avec un monocylindre refroidi par air de 708 cc et 3,5 ch.
A côté, une Minervette anversoise de 1904 avec un moteur refroidi par eau de 636 cc et 5 ch

▼ Imperia TA9 BS de 1938. Imperia tenta de survivre en construisant sous licence les voitures allemandes à traction avant de la marque Adler. La même maison qui produisait aussi de célèbres machines à écrire



▼ Imperia Grand Prix 1930. La seule des quatre voitures d'usine à subsister. Cette voiture a notamment terminé 7^{ème} au Grand Prix d'Europe, couru sur le circuit de Francorchamps en 1930. La voiture a longtemps été conservée au musée de Stavelot, mais elle cherche aujourd'hui un nouveau foyer





PORSCHE

DRIVEN BY DREAMS

08.12.23 - 25.02.24

EXPO AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS

AUTOWORLD.BE



AUTOWORLD
BRUSSELS



PORSCHE



C'est évidemment le Musée de la Voiture et du Tourisme au château de Compiègne qui montrait cette exceptionnelle « La Mancelle » d'Amédée Bollée, une voiture à vapeur de 1878 qui pouvait atteindre 40 km/h

Auto e Moto d'Epoca, Bologne (Italie)

Les musées européens pour le 40^e anniversaire

Texte et photos : Luc Scournaux

Le salon italien Auto Moto d'Epoca a fêté en octobre dernier à Bologne le 40^e anniversaire de sa première édition. Grand changement à cette occasion, il quittait Padoue, sa ville natale, pour emménager dans un nouveau complexe de bâtiments plus vastes, plus lumineux et idéalement placés, dans la capitale de la Motor Valley italienne. Une série de grands musées européens se sont associés à ce 40^e anniversaire en envoyant plusieurs voitures de la production de leur pays. Autoworld y était avec une Nagant.



▲ Une des Fiat exposée par le musée de Turin, une 35/45 baptisée « Palombella » : un luxueux landaulet carrossé par Cesare Sala de Milan pour la reine Margaret de Savoie. Son châssis est celui de l'Itala « Pékin - Paris » de 1907, un peu modifié notamment avec deux pédales de freins séparées

Quand on parle d'histoire de l'automobile, l'Italie est incontournable et ce salon recèle un nombre incroyable de voitures spéciales, de luxe, de course ou populaires. L'histoire de Fiat, Lancia, Ferrari, Alfa Romeo et de la multitude d'autres marques qui ont existé dans ce pays permet d'avoir chaque année une exposition fantastique. Ajoutez-y les carrossiers les plus connus, les préparateurs de grande renommée, les artisans les plus audacieux et un public passionné, vous avez les ingrédients d'un très bel événement. Avec son nouveau cadre à Bologne, ce salon Auto Moto d'Epoca figure sans conteste parmi les événements européens de pointe dans son domaine. Si, en plus, vous prenez le temps de vous intéresser au patrimoine italien, artistique, culturel, gastronomique ou autre, c'est paradis qui s'ouvre à vous !

La présence cette année des grands musées européens, en plus de tous les musées, de toutes les associations et des grands clubs d'Italie, a permis de

voir des voitures historiques exceptionnelles. D'abord grâce au MAUTO de Turin qui montrait une Ferrari 312 T5 de 1981 conduite par le légendaire pilote de F1 Gilles Villeneuve. A ses côtés, la Lancia 1929 de Vincenzo Lancia lui-même et des Fiat du tout début du 20^e siècle. Aussi les voitures de record « bisiluro » Tarf I (1948) et II (1951). Le Musée de Compiègne (F) avait amené la voiture à vapeur du pionnier Amédée Bollée père, « La Mancelle ». Le Louwman Museum avait envoyé la Tarf II et aussi une Lancia Spider de 1951 carrossée par Pininfarina, deux voitures ayant bénéficié des recherches de l'époque en aérodynamique. Le Musée National français, collection Schlumpf exposait un de ses fleurons, la Bugatti Type 251 de 1955, construite à deux exemplaires seulement, qui n'a pas donné les résultats escomptés en compétition malgré des idées intéressantes. Et puis bien sûr, Autoworld était représenté par la Nagant Six Type 137 à moteur 6 cylindres 1980 cm³.



On peut rappeler au passage que la Belgique avait déjà initié ce rapprochement des musées européens en 2017: Autoworld et Interclassics avaient présenté côte à côte sur un même espace d'exposition 15 voitures prêtées par les 5 plus grands musées.

Impossible de passer en revue tout ce qu'on a pu voir à Bologne mais on ne peut terminer cette évocation sans souligner une originalité: la mise en place de parcours de visite à thème spécifique pour guider les visiteurs dans les différentes salles du complexe en fonction de leur thème favori (voitures, pièces de rechange, motos, ou voitures classiques). Et puis, ce salon bénéficie encore d'un autre grand atout: on profite du déplacement pour découvrir la ville de Bologne, on pousse une pointe jusque Modène et/ou Maranello voire même on se lance dans la tournée des bonnes adresses de la Motor Valley (www.motorvalley.it)!

▲ La Bugatti Type 251 de 1955 exposée par le Musée national de l'Automobile à Mulhouse pouvait atteindre les 260 km/h grâce à un moteur 2,5 L de 230 ch

▼ A l'avant-plan, une Lancia Lambda Weymann de 1928: celle-ci fut la voiture privée de Vincenzo Lancia, avec intérieur pour 6 personnes. A l'arrière, une Fiat 520 HP de 1928. (MAUTO Turin)





*Cette Maserati 26 B de 1928 a commencé sa carrière sportive par une 3^e place à la Targa Florio en 1927, pilotée par Alfieri Maserati.
Moteur 8 cylindres, 1980 cm³, 155 ch et 180 km/h*



Quel engin extraordinaire! Ce Tarf One est une machine de record avec une carrosserie « bisiluro » et son propriétaire est l'ingénieur Piero Taruffi

HISTORICAR

Ne manquez aucun numéro
d'Historicar

ABONNEZ-VOUS

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

18 euro (1 an ou 2 numéros) ou

28 euro (2 ans ou 4 numéros).

sur le compte en banque

n° **BE17 4262 2197 9121**

au nom de Draaiboornken, 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