

# ESA 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:

Alec Lavaerts - 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 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 Entoussiasts' 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  
médiés y compris internet.

### Maison d'édition:

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

## L'embaras du choix



*Du fait de ma carrière dans le monde de l'automobile, il arrive évidemment qu'on me demande des conseils sur le choix d'une voiture. Autrefois, il s'agissait de décider entre une marque ou une autre. Aujourd'hui, les questions sont beaucoup plus complexes, compte tenu de la large gamme de motorisations disponibles. Bien sûr, le choix entre diesel et essence n'est plus d'actualité. La question de notre temps est: électrique, hybride rechargeable, hybride légère, ou autre chose encore ?*

*Et voilà que maintenant, c'est moi qui suis confronté à ce dilemme. Après sept ans, j'ai envie de changer de voiture, mais moi aussi, je me demande que choisir. En tant qu'acheteur particulier, je n'ai déjà pas trop à me soucier de l'aspect fiscal, ce qui est déjà un avantage. Une certitude : pour ce qui est d'un véhicule tout électrique ou BEV (battery electric vehicle), comme on les appelle aujourd'hui, je passerai mon tour pour cette fois au-moins. En toute honnêteté, je suis presque sûr que nous nous moquerons de nous-mêmes dans 10 ans, quand nous nous souviendrons qu'en 2022, l'Europe a déclaré qu'à l'horizon 2035, toutes les voitures à carburants fossiles seraient bannies. Une décision qui n'a clairement pas été précédée d'une étude un tant soit peu approfondie, qui considèrerait les problèmes qui se posent. La production d'électricité et la capacité du réseau sont problématiques dans la plupart des régions d'Europe, et il suffit de regarder notre propre pays. Et même si l'industrie progresse à pas de géant, nous sommes encore loin du compte en ce qui concerne la technologie des batteries si l'on veut se passer de combustibles fossiles.*

*Pour ma part, je suis heureux d'être suffisamment âgé que pour ne jamais avoir à me déplacer en électrique « de mon plein gré ». A mon humble avis, le meilleur choix actuel est la voiture hybride. C'est apparemment aussi celui des principaux constructeurs automobiles, qui ont revu à la baisse leurs rêves de véhicules entièrement électriques. Le fait que l'énergie de freinage soit au-moins partiellement récupérée est un aspect intéressant. Et le fait que, lorsque le soleil brille, vous puissiez faire le plein d'électricité "gratuite" à la maison grâce aux panneaux installés sur votre toit, est également un plus non négligeable. Ce sont ces raisons qui m'ont finalement poussés vers une voiture PHEV (Plug-in hybrid electric vehicle), plutôt qu'une mild hybrid, qui n'a pratiquement pas de capacité de stockage électrique. De nos jours, un PHEV peut parcourir environ 100 km grâce à la seule capacité de sa batterie, ce qui vous soulage de la "Range Anxiety", c'est-à-dire la crainte de ne pas arriver à destination dans un délai raisonnable. Le fait que les moteurs électriques donnent un coup de main au démarrage et que l'énergie soit récupérée lorsque l'on relâche l'accélérateur permet d'économiser un ou deux litres au 100 kilomètres. Il y a sept ans, j'aurais voulu opter pour une hybride diesel, mais ce n'était alors pas possible, l'essence étant le seul choix. Soit dit en passant, les batteries de ma voiture neuve d'il y a 7 ans offraient alors une autonomie de 40 km, dont il ne doit rester aujourd'hui que 15 km, dans des conditions optimales. Au fond, ma voiture a fini par devenir une hybride légère, que je le veuille ou non.*

*Aujourd'hui, la situation est totalement inverse : je préférerais une essence, mais ce sera une hybride plug-in diesel, seule configuration possible, en hybride rechargeable, du modèle de mes rêves. Notez que personnellement, je ne suis pas du tout hostile au diesel. Au contraire, puisqu'il est beaucoup plus économe en carburant (au moins 25%) qu'une essence de puissance comparable. Et entre filtres à particules et adblue, ses émissions sont aussi bien moins nocives que celles d'une essence. Mais le risque demeure que les diesels ultra-propres actuels soient un jour mis dans le même sac que ceux d'il y a dix ans, et qu'ils soient à leur tour frappés par des restrictions drastiques d'utilisation. Je suis donc assez partagé.*

*Soit dit en passant, bravo à Mazda, Subaru et Toyota, qui viennent d'annoncer résolument qu'ils continuent à développer le moteur à combustion, parce qu'ils doutent que la mobilité neutre en CO2 puisse être résolue par les seules voitures électriques. Et parce que le moteur à combustion n'a certainement pas arrivé au bout de son potentiel de développement. Même si ce développement risque d'être compromis, maintenant que la plupart des constructeurs automobiles investissent principalement dans la technologie des batteries...*

Leo Van Hoorick

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

# IC INTERCLASSICS

## CLASSIC CAR SHOW

### BRUSSELS EXPO

15 | 16 | 17 | NOVEMBRE 2024

BILLETS  
À PRIX  
RÉDUIT!



## 110 YEARS MASERATI



Bonhams



# Sommaire

<b>3</b>	<b>Editorial</b>
<b>6 – 15</b>	<b>La résurrection d'une Muntz Jet: un rêve réalisé!</b>
<b>17 – 26</b>	<b>Les 100 ans des 24 Heures de Francorchamps: Le centenaire d'un classique de l'endurance</b>
<b>28 – 35</b>	<b>Vintage Revival Monthléry</b>
<b>Annonces</b>	<b>2 Vander Haeghen 4 Interclassics Brussel 16 D'Ieteren 27 Classic Days Antwerpen 36 KBC Private Banking</b>
<b>Agenda</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 20 – 21 juin: Zolder Historic Grand Prix, Circuit Zolder</li><li>• 21 juin; Concours d'Elegance, Zolder</li><li>• 8 septembre: Antwerp Concours, Wijnegem</li><li>• 13 – 15 septembre: Concours d'Elegance Mariënwaerd, Pays-Bas</li><li>• 3 – 6 octobre: Zoute Grand Prix, Knokke-Le-Zoute</li><li>• 15 – 17 novembre: Interclassics Bruxelles</li><li>• 6 – 8 décembre: Prewar Days, Kortrijk Xpo</li></ul> <p><b>Autoworld</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 3 juillet – 31 août: Fiat 125 years and Abarth 75 years</li><li>• 6 septembre – 15 décembre: When Cars become Art</li><li>• 19 décembre – 23 février 2025: Maserati 110 years</li></ul> <p>Pour plus d'infos: <a href="http://www.autoworld.be">www.autoworld.be</a></p>
	<p><b>Couverture</b></p> <p><b>Foule enthousiaste dans le paddock avant le départ des 24 heures en 1929. Les trois Alfa Romeo au premier plan remporteraient une victoire 1-2-3. Voir l'article sur les 100 ans des 24 heures de Francorchamps p. 17.</b></p>

# La résurrection d'une Muntz Jet: *un rêve réalisé!*

Par Marc Van der Stricht

*Cette histoire commence en janvier 1954, au Salon de l'Auto à Bruxelles. Mon frère Patrick et moi avons accompagné nos parents au Salon pour voir toutes les nouvelles autos. Nous sommes tombés en arrêt devant une grosse auto massive, lisse, et aérodynamique, d'un noir très brillant, avec un toit blanc, un intérieur en alligator et de très gros pare-chocs chromés: ce fut le coup de foudre! C'était une Muntz Jet! Hélas nos parents ne semblaient pas prêts à en acheter une; aussi, mon frère Patrick et moi nous sommes jurés d'en avoir une, un jour. Nous avions presque 10 ans.*



*Le stand au Salon de Bruxelles, 1954. La Jaguar D-type d'ENB à gauche, la Muntz Jet noire à l'arrière-plan. La dame à droite est-elle peut-être Joska Bourgeois?*

**P**lus tard, arrivés à l'âge d'acheter des autos, nous avons cherché des Muntz Jet en Belgique, mais en vain, elles semblaient avoir entièrement disparu. Nous avons consulté des amis plus expérimentés, et étudié les magazines américains, pour connaître l'histoire des Muntz Jets, qui a été fort brève: elle avait commencé en 1950, et s'était terminée par la faillite de l'usine en 1954, en fait, peu après le Salon de l'Auto de Bruxelles. La présence des Muntz Jet au Salon de l'Auto était due à Joska Bourgeois, la célèbre importatrice Jaguar, qui en avait importé – probablement – trois seulement.

Finalement, après de nombreuses recherches, mon frère Patrick trouva une Muntz Jet à vendre, à Paris! Elle venait du Portugal, où elle avait été vendue neuve en 1953; elle était apparemment toute d'origine, patinée, mais pas rouillée, et elle était restée à l'arrêt depuis longtemps. Sa carrosserie n'était pas noire, mais rouge bordeaux métallisé, son intérieur n'était pas en alligator, mais en vinyl gris clair, son hardtop n'était pas blanc, mais noir, et paraissait trop bombé. Ces petites différences par rapport à la Muntz du Salon de l'Auto n'ont pas empêché l'acquisition de cette rarissime auto! Son moteur était le gros V8 Lincoln à soupapes en tête,



▲ *Muntz de Marc Vander Stricht, Château de Ronfay 2023. C'est le seul Muntz en Belgique et l'un des six survivants en Europe.*

◀ *Derrière le volant.*





▲ Une belle voiture, dans un décor adapté.

accouplé à une boîte Dual-Hydrumatic. D'après ses caractéristiques, et son numéro de châssis, 53M535, c'était une des toutes dernières construites, dans l'usine de Chicago.

Quelle émotion de se retrouver devant la voiture de rêve de nos 10 ans! Le coup de foudre de 1954 ne s'était pas éteint, ni même affaibli avec les années, bien au contraire.

Les travaux de résurrection ont commencé par la recherche d'informations techniques et de sources de pièces: la plupart des pièces mécaniques et du train roulant étaient d'origine Ford ou Lincoln; la boîte automatique était une Dual-Hydrumatic; on pouvait trouver ces pièces aux USA. On s'est attaqué à réveiller la mécanique et tout remettre en état de marche: moteur, allumage, carburateur, boîte automatique, freins, échappements, radiateur, réservoir, électricité, train avant, pneus...

Les retouches et réparations nécessaires ont été faites à la carrosserie, la peinture repolie, une bonne partie des chromes

refaits, les vitres du pare-brise remplacées, des nouveaux joints placés.

Le hardtop trop bombé s'est révélé, au démontage, avoir été refait en bois! Il a fallu le reconstruire d'après des photos d'époque, avec une structure métallique, comme celle des "Carson Tops", et un profil plat, le tout revêtu de vinyl blanc, comme à l'origine.

Le contrôle technique a été passé, avec une seule remarque (mineure). La Muntz Jet a été dûment assurée et immatriculée. Il ne restait plus qu'à prendre son volant et rouler! Ce que j'ai fait, avec une émotion compréhensible! Le rêve de 1954 se réalisait!

Au volant, qui est très grand (c'est un volant de Lincoln), je suis assis fort bas, la visibilité est exceptionnelle parce que les montants du pavillon sont très minces comparés à ceux des autos modernes. Je pousse le bouton du démarreur, le gros V8 tapi sous le vaste capot bombé se réveille, le bruit profond de son double échappement est comme un grondement de dinosaure,



de quoi faire trembler les autos électriques. Sur la route, la Muntz donne une impression de solidité, d'équilibre et de stabilité, la direction est légère et très agréable (il n'y a pas de servo-direction), le moteur est souple et puissant, la boîte Dual-Hydromatic à 4 vitesses fonctionne comme il faut, la

suspension est ferme mais pas dure. Cette auto roule vraiment bien!

Je retrace l'histoire de la Muntz Jet, et ce que j'ai trouvé sur sa très brève carrière en Belgique. C'est une auto remarquable, mais très peu connue en dehors des USA.

▲ Vincent Jansen de la carrosserie du même nom, une aide précieuse pour la restauration.



◀ Marc Milis pendant la restauration.



▲ A gauche, une publicité de Kurtis Kraft, montrant aussi la voiture de sport Kurtis. A droite: un premier exemplaire de la voiture de sport Kurtis.

## ■ Brève histoire de la Muntz Jet

La Muntz Jet était un développement de la Kurtis Sports Car, un roadster deux places dessiné en 1949 par Frank Kurtis, le célèbre constructeur californien de voitures de course. Frank Kurtis avait projeté de construire en petite série une voiture de sport 100% américaine, avec des éléments mécaniques de grande série sur un châssis plate-forme très rigide; la carrosserie en aluminium et en fibre de verre était d'un dessin très simple, très moderne, et musclé: il faut savoir que Frank Kurtis avait commencé sa carrière à 14 ans chez le carrossier Don Lee, où il avait rencontré Harley Earl, le futur Directeur du Styling à la General Motors, et qu'il avait aussi suivi des cours de dessin architectural. Ce n'était pas un débutant.

Pour démontrer que c'était une vraie voiture de sport, une des premières Kurtis Sports Car, équipée d'un V8 Mercury à soupapes latérales de compétition, supergonflé, tournant à 7000 tours/minutes, fut chronométrée, en août 1949, à Bonneville, à 240 km/h, battant de 16 km/h le record précédent établi par une Jaguar XK120. C'était une vraie voiture de sport!

On pouvait acheter la Kurtis Sports Car en kit, pour 1500 \$, ou se la faire construire avec un moteur au choix, le prix était alors de l'ordre de 3.500 \$ à 5.000 \$. Le moteur de base était un Ford V8 à soupapes latérales de 3,9 litres, poussé à 110 HP, et accouplé à une boîte mécanique à 3 vitesses.

Frank Kurtis avait déjà construit ±18 Sports Cars lorsqu'il revendit, en 1950, toute l'affaire à Earl Muntz, le flamboy-

▼ 142,5 miles par heure à Bonneville, 1949. Environ 240 converti en km/h.

*Here the Kurtis Sports Car is doing 142 mph at the Bonneville Speed Tests.*

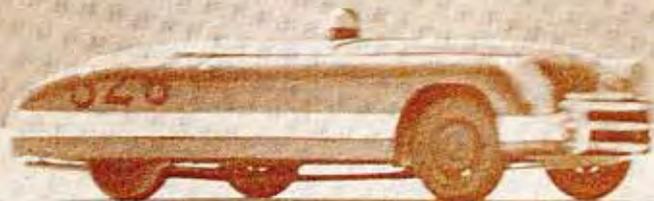


142.515 *m.p.h.*  
by the

# KURTIS

## SPORTS CAR

Powered with a Ford V-8 flathead competition engine. This time was recorded by the Southern California Timing Association, Inc., at the Bonneville National on Aug. 27, 1949.



*Note for illustrative*

**KURTIS - KRAFT, INC.**  
4625 ALGER STREET  
LOS ANGELES 26, CALIF.  
Phone CHapman 5-3681

ant superviseur d'autos et pionnier de la télévision bon marché.

Earl Muntz fit allonger la Sports Car pour lui donner une banquette arrière et 4 places, et l'équipa d'un moteur Cadillac V8 de 5,4 litres et 160 HP, et d'une boîte automatique Dual-Hydratic. La nouvelle auto fut baptisée "Muntz Jet". Débordant d'enthousiasme, Earl Muntz projetait d'en construire 1000 par an!

Au cours des quelques années qui suivirent, l'usine déménagea de Glendale (Californie) à Evanston (Illinois) puis à Chicago; le moteur Cadillac fut remplacé par un V8 Lincoln à soupapes latérales de 5,5 litres et 154 HP, puis par un V8 Lincoln à soupapes en tête de 5,2 litres et 205 CV; l'auto fut encore un peu allongée et alourdie, les parties en aluminium de la carrosserie remplacées

par de l'acier. Pour les puristes, ce n'était plus vraiment une "sports car", mais plutôt une "personal luxury car".

La production, qui était très artisanale, ne dépassa pas 50 à 60 autos par an. On était loin des 1.000 par an! La Muntz Jet coûtait fort cher, 5.000 à 5.500 \$, c'était nettement plus qu'un cabriolet Cadillac (4.000 \$) et qu'une Jaguar XK120 (3.800 \$); il n'y avait pas de réseau de concessionnaires.

L'apparition en 1953 de la nouvelle Chevrolet Corvette, un roadster à 2 places de style sportif, à 3.500 \$ seulement, aux performances modestes, mais auréolée du prestige immense de la General Motors, porta un coup fatal à la Muntz Jet. Earl Muntz, dont les affaires de télévision en noir et blanc souffraient de la concurrence de la nouvelle TV en



▲ *L'un des premiers Muntz Jet, 1950.*

couleurs, se résolut à déclarer la Muntz Motor Company en faillite en 1954.

Earl Muntz déclarait plus tard avoir construit près de 400 Jets; en l'absence d'archives de l'usine, le "Muntz Registry", se basant sur une étude méticuleuse des numéros de châssis des autos connues, est arrivé au chiffre plus vraisemblable de ±198, dont une dizaine seulement avait été exportée à l'époque.

Le nombre de Muntz Jet survivantes aujourd'hui est estimé entre 100 et 125, dont ± 65 en état de marche. La majorité des survivantes vit aux USA, un petit nombre est au Canada; en dehors des Amériques, il y en aurait une en Hollande, une en France, une en Espagne, une en Suède, une ou deux au Koweït, une en Angleterre, une en Australie, et une en Belgique.

### ■ Les Muntz Jets belges

Que sont devenues les Muntzes importées en 1954 par la Belgian Motor Com-

pany de Mme Bourgeois, qui était aussi importatrice de Jaguar depuis 1947? Il y en aurait eu au moins 3: une noire et une blanche, exposées au Salon de Bruxelles en janvier 1954, et une bleu pâle, qui a été exposée au Garage Van Auwegem, un garage Jaguar à Gand.

J'ai retrouvé dans les archives de mon frère Patrick une photocopie d'un catalogue Muntz portant le tampon du Garage Van Auwegem. On y voit une Muntz Jet de 1952 avec le moteur V8 Lincoln latéral, ce qui n'était plus d'actualité en 1953...

Le "Muntz Registry" ne contient aucune information sur les Muntz exportées en Belgique.

Mes recherches dans les archives de Mahymobiles à Leuze ont livré quelques informations supplémentaires: la Muntz Jet est mentionnée dans la liste des prix du Salon de Bruxelles 1953, un an plus tôt, mais sans indication de prix. Y aurait-il déjà eu une Muntz Jet

# Producing and Delivering NOW!

Here at last is the world's most talked about Sports Car—the new Muntz JET. Styled and engineered to surpass the most expensive of Luxury Sports Cars, the Jet combines limousine comfort with unprecedented Sports Car speeds, performance and handling ease. Never before in the fine automobile field has there been a car to compare with the Muntz Jet . . . sweeping modern lines—magnificent coachwork . . . engineering precision. These are superb features that identify the Muntz Jet as the world's most advanced, most beautiful Sports Car.



## SPECIFICATIONS:

Height, 54 inches  
Weight, 3200 pounds  
Wheelbase, 116 inches  
Length, 181 inches  
Engine, Lincoln V8  
Transmission, Hydro-matic  
H.P., 154  
Seating capacity, 4  
Removable metal top

Box, 3 1/2 inches  
Stroke, 4 1/2 inches  
Piston displacement, 236 cubic inches  
Compression ratio, 7 to 1  
Standard gear ratio, 3.31 to 1  
Optional gear ratios, 3.24 to 1, 3.73 to 1, 4.10 to 1

STARTS QUICKER



STOPS QUICKER



MORE EASILY MANEUVERABLE



THAN ANY OTHER STOCK CAR

All prices and specifications subject to change, modification and improvement without notice.

For Export purchases and franchises, air mail or cable our Export Department:

The A. J. Alsdorf Corporation  
271 North LaSalle Street  
Chicago 1, U.S.A.

Cable address: Alsdorf-Chicago

The Muntz Jet is recognized not only for its beauty of line and custom-built features, but for its excellent mechanical characteristics as well. Component parts of the finest American motor cars are used throughout—thus assuring world-wide servicing. Muntz Jet offers the ultimate in fine-car styling combined with the matchless efficiency demanded by American engineers. The result

is the perfect combination of American automotive genius with style sophistication of the European custom-built automobiles. Now for the first time, international motoring Enthusiasts may experience the thrill of matchless speed and matchless performance. Here truly is the Master of the World's Highways—the Muntz Jet!

au Salon de 1953? Il semble que non, car il n'y a pas de Muntz Jet reprise dans le numéro du Salon 1953 de "Belgique Automobile". Peut-être la Muntz Jet qui était exposée au Salon de Paris en octobre 1952 était-elle attendue à Bruxelles en janvier 1953? Mais elle avait été vendue à l'ex-empereur du Vietnam, Bao Daï, pour 6.500 \$, pendant le Salon de Paris. Est-ce cette vente impériale qui aurait donné à Mme Bourgeois l'idée d'importer des Muntz en Belgique, dans l'espoir d'une vente royale (nous n'avons pas d'empereur)?

Le numéro de janvier 1953 de "Royal Auto" contient la photo d'une Muntz Jet "encore trop récente pour être familière à nos lecteurs", avec une indication de prix approximative de 5.500 \$. Mais il semble qu'il n'y avait pas de Muntz au Salon de Bruxelles de 1953?

La liste des exposants du Salon de Bruxelles de 1954 mentionne bien 2 Muntz Jets, exposées par la Belgian Motor Company, au Palais 5, sur les stands 163-164, à côté des Jaguars, mais, mystérieusement, elles ne sont pas reprises dans la liste des prix du Salon... Par contre, la Muntz Jet est décrite

Proudly Presenting...  
a new triumph in motor car design

America's Sensational  
New  
Muntz  
**JET**

AWARDED FIRST PRIZE FOR MODERN DESIGN  
Testimony to the advanced styling of the beautiful new Muntz JET is the distinguished honor of having been awarded First Prize for Modern Design presented at the Chicago Automobile Show held at Navy Pier, Chicago.

No longer a dream, the American concept of a Sports Car is now a reality! Introduced quietly several months ago . . . rigorously road-tested in over a million owner miles . . . the Muntz Jet rapidly created consuming interest among Sports Car enthusiasts throughout the world. It represents a refreshing departure in design and mobility for the discriminating few who can afford the custom luxury of a new automotive experience.



▲ A gauche: l'usine d'Evanston, où les Muntz Jet ont été initialement construites. Photo de droite: la Muntz blanche immatriculée 277, photographiée à Francorchamps en 1954. Cette voiture figure également dans l'encyclopédie de Nick Georgano.



dans le numéro catalogue du Salon de 1954 de «Belgique Automobile», avec une photo partielle d'une Muntz Jet blanche; ce n'est visiblement pas une photo de showroom, ni une photo prise au Salon; peut-être a-t-elle été prise dans le garage de Mme Bourgeois?

Le numéro du Salon de l'Auto 1954 d'«Englebert Magazine» ne mentionne pas les Muntz; peut-être parce qu'elles n'étaient pas chaussées de pneus Englebert?

La série de chromos automobiles éditée en 1954 par le chocolat Jacques, de Verviers, montre une Muntz Jet décapotée, sans hardtop.

Une légende recueillie par mon frère Patrick raconte que le Roi Baudouin avait montré de l'intérêt pour la Muntz Jet, mais que, lors d'un essai sur la route, un support moteur se détacha; le Roi n'avait pas acheté de Muntz, et Mme Bourgeois avait intenté un procès à l'usine; le garage Van Auwegem avait dû rendre sa Muntz bleu pâle à Mme Bourgeois; hélas la Muntz Motor Company fit faillite à peu près en même temps.

Francis De Prins, qui a travaillé pour Mme Bourgeois en 1956 ou 57, se rappelle avoir vu, au 2<sup>ème</sup> sous-sol du Garage Jaguar, au Cantersteen, à Bruxelles, deux ou trois Muntzes sous des bâches; apparemment il y aurait eu un problème d'homologation non résolu? Ou bien, ces autos étaient-elles bloquées par le procès intenté par Mme Bourgeois à la Muntz Motor Company, qui était en faillite?

Francis De Prins a aussi retrouvé dans ses archives familiales, une photo remontant aux années 50, d'une Muntz blanche, à Francorchamps, portant une plaque belge avec le chiffre «277». Peut-être était-elle conduite par Mme Bourgeois? Une des Jaguar commandées par Mme Bourgeois à Stabilimenti Farina, et exposée au Salon de Turin en 1952, portait la plaque «278»: on pourrait donc supposer que la plaque «277» était aussi à Mme Bourgeois?

On voit la même Muntz Jet blanche, avec la même plaque «277», illustrée dans «The Complete Encyclopedia of Motor Cars» éditée par G.N.Georgano.

Le journaliste Luc Scournaux m'a mis sur la piste d'un dépliant Muntz Jet aperçu lors d'une bourse à Ath; ce dépliant date probablement de fin 1953; il montre un dessin d'une Jet à 4 butoirs, et des photos d'une Jet plus ancienne à 2 butoirs, de 1950-51. Il porte le tampon du Garage A.G.Lefèvre à Namur, qui était agent Kaiser, Henry J et Jaguar: Mme Bourgeois aurait-elle distribué des catalogues Muntz Jet à tous les agents Jaguar de Belgique? Y aurait-il eu une Muntz Jet exposée, à vendre, à Namur?

Ivan Mahy a le souvenir d'avoir vu une Muntz noire, dans les années 60, qui venait d'être vendue, dans un garage d'autos d'occasion, boulevard de Waterloo à Bruxelles. Qui avait acheté cette auto? Il n'a pas pu le savoir.

Les archives de Mahymobiles contiennent aussi la photo, datée de 1954,



◀ Une belle voiture de sport de Frank Kurtis basée sur une Buick 1941.

d'une Muntz Jet noire, avec un hardtop blanc, à côté d'une Dodge 1954; on voit une publicité pour les peintures Glasso dans le fond: serait-ce celle qui était exposée au Salon de Bruxelles de 1954? Celle-là-même que mon frère et moi avions admirée, et devant laquelle nous avons juré d'en avoir une un jour?

Luc Scournaux m'a communiqué une photo extraite du livre "Jaguar en Belgique", par Roland Urban, où on aperçoit la Muntz noire, au Salon de l'Auto en 1954, entre des Jaguars et des Dodges, c'est bien la même auto! Et c'est sûrement celle qu'Ivan Mahy avait aperçue à Bruxelles, quelques années plus tard! Qu'est-elle devenue? ...

Il reste beaucoup de points d'interrogation, et les très rares photos d'époque montrant des Muntz en Belgique ont un peu le caractère flou et granuleux des photos de soucoupes volantes.

### ■ Sources d'information consultées sur Muntz et Kurtis

- Some Interesting People and Times, by Irving Wallace, 1941-1948
- Motor Trend, nov. 1950
- Road and Track, sept. 1951
- Popular Science, sept. 1951
- Science and Mechanics, feb. 1952
- Modern Man, aug. 1952
- Auto-Journal, Salon de Paris 1953
- Illustrierte Automobilrevue 1953
- Royal Auto, 1953
- Muntz Jet catalogi, 1954
- Belgique Automobile, jan. 1954
- De Autoerist, jan. 1954
- Special-Interest Autos, jul-aug. 1971
- The Complete Encyclopedia of Motorcars, edited by G.N. Georgano, 1973
- The Kurtis-Kraft Story by Ed Hitze, 1978
- Harley Earl and the Dream Machine, by Stephen Bayley, 1983
- Auto-Retro n°133 (1991)
- Automobile Quarterly, vol. 39, nr 3, october 1999
- Muntz Jet Registry, by BV. Munsen, 2012
- Undiscoveredclassics.com
- Kustomrama.com
- Motor Trend Car Reviews
- Hemmings.com
- Abandonedcarsandtrucks.com

### ■ Remerciements émus:

- Alain De Praeter (mécanique, pièces)
- Marc Milis (mécanique, pièces, électricité, pare-brise, divers)
- ATT (boîte Hydramatic)
- Carrosserie Janssens (carrosserie, hardtop, chromage, contrôle technique)
- BV Munsen (documentation, Muntz Registry)
- Philippe Van Buggenhout (assistance générale) -
- Bernard Logist (garnissage du hardtop) -
- Paul Lombart (klaxons)
- Michel Landuyt (roue de secours)
- Francis De Prins (souvenirs)
- Ivan Mahy (archives, souvenirs)
- Jacques Deneef (encouragements)
- Luc Scournaux, Christian Bouchat (catalogue Muntz)
- Patrick Van der Stricht (tout)

# PORSCHE



Your Porsche has a glorious past,  
we guarantee it an exceptional future.

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

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

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

**Porsche Centre**  
**Mechelen**  
Blokhuistraat 47 P  
2800 Mechelen

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

**Porsche Centre**  
**Oost-Vlaanderen**  
Kortrijksesteenweg 11  
9830 Sint-Martens-Latem

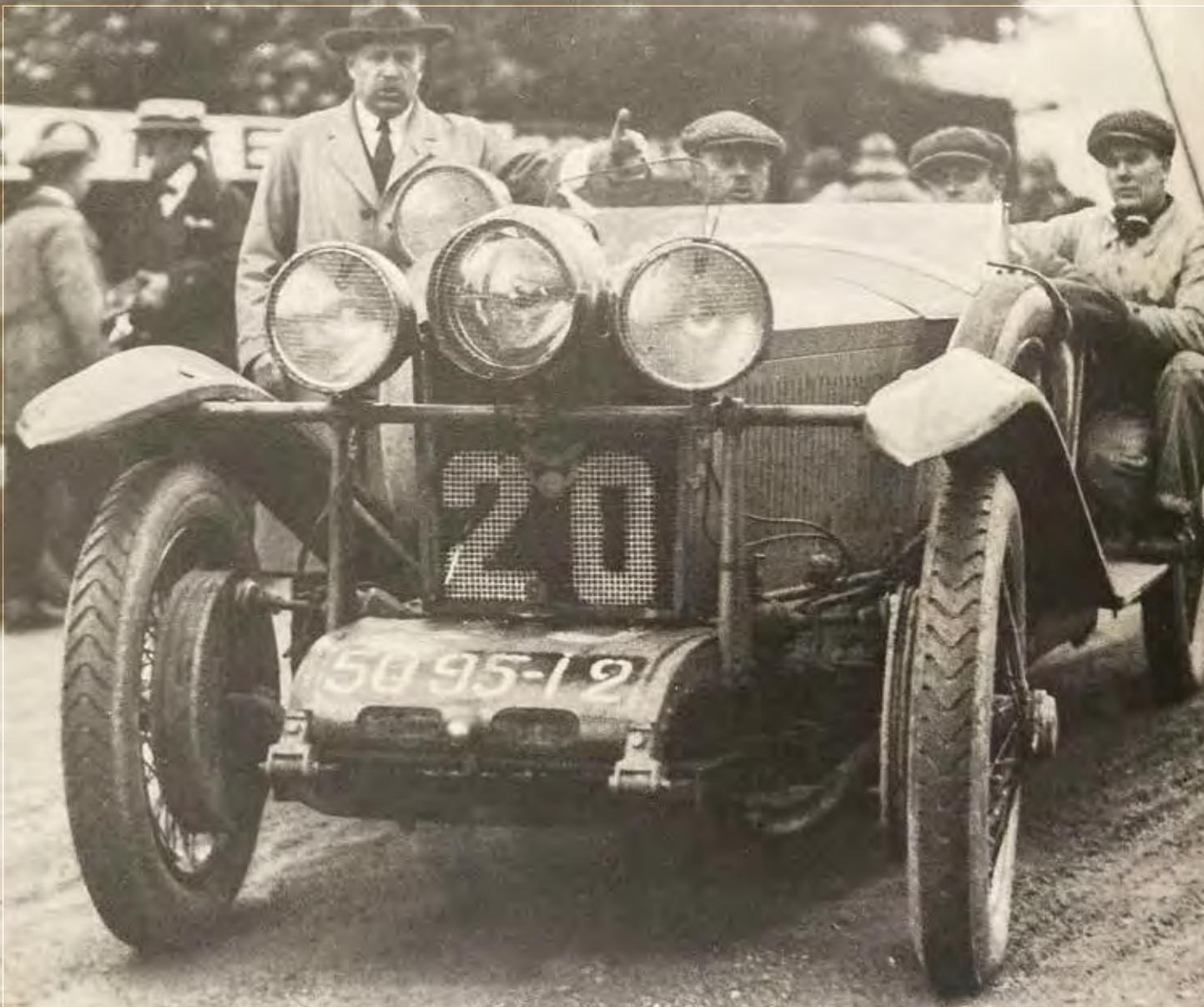
**Porsche Centre**  
**West-Vlaanderen**  
Kortrijkstraat 155A  
8770 Ingelmunster

**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





▲ Springuel-Becquet avec leur Bignan, vainqueurs de la première course d'un jour à Francorchamps il y a tout juste 100 ans.

LES 100 ANS DES 24 HEURES DE FRANCORCHAMPS

# Le centenaire d'un classique de l'endurance

Texte: Alec Lavaerts

Images: Archives Englebort, archives personnelles, BMW, Mercedes-Benz

*En 1924, le Royal Automobile Club de Belgique organise pour la première fois une course de 24 heures sur le tout nouveau circuit de Francorchamps. Au fil des ans, la course va devenir une épreuve légendaire, théâtre, aujourd'hui encore, de duels héroïques.*



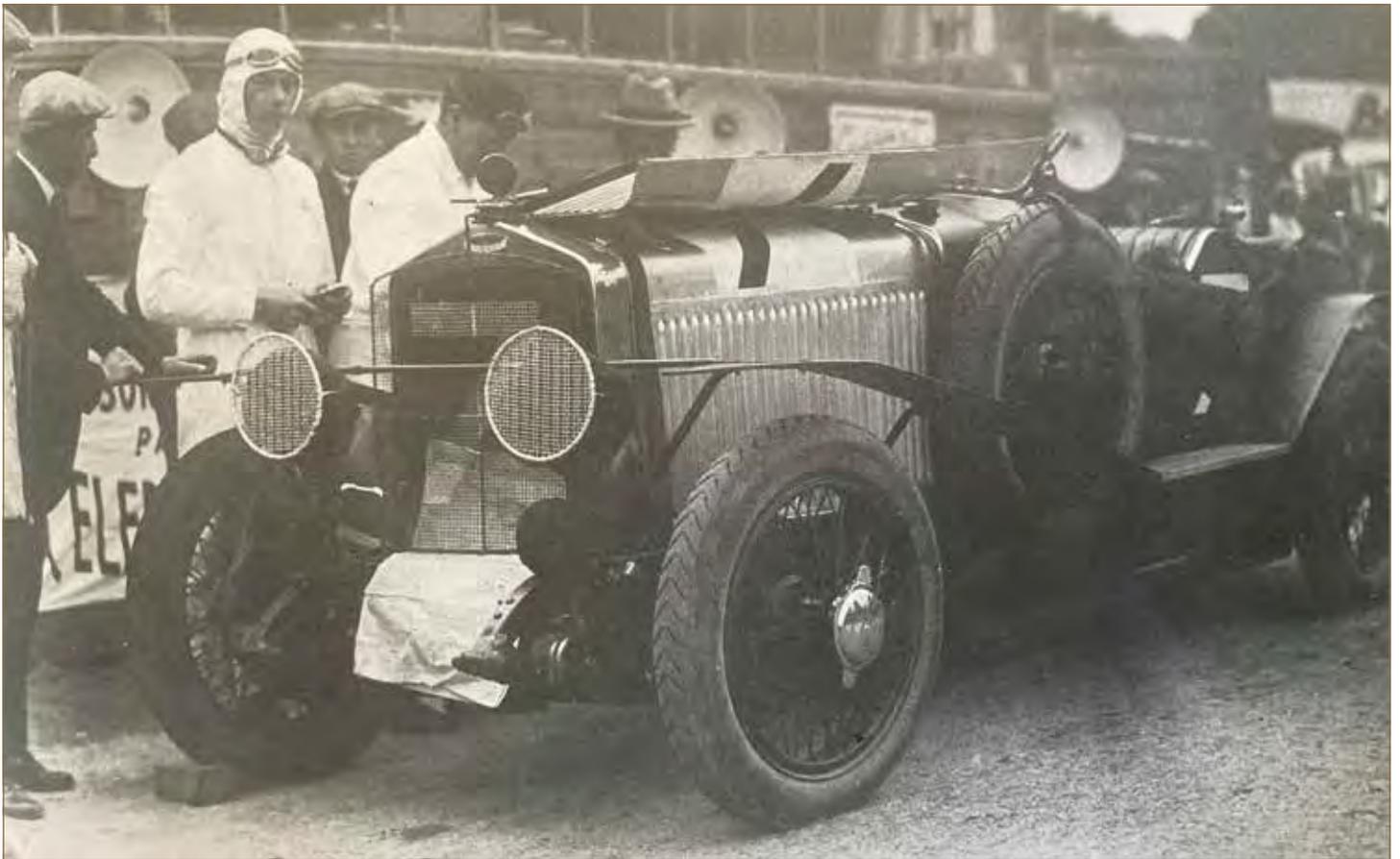
▲ L'équipe FN au grand complet, prête à conquérir la Coupe du Roi en 1925.

### ■ Les tout débuts

C'est au début des années 1920 que le RACB relança l'idée d'organiser à nouveau une "grande course". De fait, c'est le genre d'événement qui manquait cruellement depuis la disparition, en 1907, du "Circuit des Ardennes", première course au monde organisée sur un tracé fixe et fermé, que les concurrents devaient parcourir plusieurs fois. Par rapport à ce qu'étaient les courses d'endurance jusque-là, qui se déroulaient de ville en ville, le concept avait été très novateur. A cette époque, les sources d'inspiration ne manquaient pas. Par exemple, 1922 avait vu la création du "Bol d'Or", première course de 24 heures en Europe, organisée pour les motos et les cyclecars. L'année suivante, ça avait été au tour du GP d'Endurance, alias les 24 heures du Mans, de faire ses débuts sur le circuit de La Sarthe, où s'affrontaient des "voitures de série à quatre places", améliorées ou non. Créé en 1921, le circuit de Francorchamps, d'une longueur de 17,262 km, était alors un cadeau du ciel pour Jules de Thier. Notez que le circuit connu des débuts difficiles, et ce n'est qu'en 1922 qu'une course automobile s'y disputa pour la première fois, à savoir le 3<sup>ème</sup> GP du RACB. Francorchamps avait donc bien besoin d'un petit coup de pouce.

### ■ Départ

Dans son projet d'organiser une course de 24 heures à Francorchamps, Jules de Thier put compter sur le soutien du président du RACB, le baron Nothomb. L'événement s'appellerait le "Grand Prix de Belgique", et serait lancé en 1924. Comme au Mans, l'épreuve d'endurance était réservée aux "voitures de série", auxquelles des améliorations techniques limitées étaient autorisées "pour favoriser la sécurité". Le succès fut au rendez-vous. Le week-end des 20 et 21 juillet, 27 participants étaient inscrits, soit plus qu'au Mans! A ce propos, il va sans dire que bon nombre des participants présents avaient une revanche à prendre suite au "GP d'Endurance des 24 H du Mans", qui s'était déroulé en juin. Contrairement à l'épreuve française, la course de Francorchamps répartissait les concurrents en classes, en fonction de la cylindrée des voitures, ce qui donnait à chacun une chance supplémentaire de remporter sa catégorie. Le circuit vallonné et sinueux des Ardennes était très différent du circuit plat de la Sarthe avec ses longues lignes droites. Les petites voitures agiles et légères y étaient donc particulièrement favorisées. Par ailleurs, l'état de la chaussée s'était également avéré bien



▲ 1925 marque le retour en course d'Excelsior avec l'Adex Sport.

meilleur à Francorchamps qu'au Mans, même si nous regardons aujourd'hui avec un certain étonnement les photos de l'époque. Le départ fut donné sur coup de 16 heures. Immédiatement, les Bignan type 11CV Torpedo Sport de la classe 2 litres furent en mesure de rivaliser avec les concurrentes plus puissantes de la classe 3 litres. De fait, la marque française de Levallois-Perret était connue pour ses voitures compactes et sportives, dont le moteur moderne à 4 soupapes par cylindre s'était déjà illustré au Mans. Une véritable bataille qui s'engagea, à une vitesse moyenne de 98 km/h dans la deuxième heure de course! Au terme des 24 heures, c'est le duo Spinguel-Becquet qui franchit le premier la ligne d'arrivée au volant de leur Bignan. La Coupe du Roi, décernée à la marque qui avait livré la meilleure performance collective d'un équipage de 3 voitures, fut attribuée à Citroën.

L'énorme succès de la première édition incita ensuite toute l'industrie automobile mondiale à participer à cet ultime test de fiabilité qu'était la course de Francorchamps. Et bien sûr, les constructeurs belges ne manquèrent pas l'occasion. En 1925, la liste des engagés compta pas moins de 48 participants, surclassant

une fois de plus Le Mans. Excelsior, Imperia, FN et Nagant étaient au départ. Une foule immense était présente pour assister à la bataille. Dès après le départ, donné par le Prince Léopold, les trois Excelsior prirent immédiatement la tête et jusqu'au dernier moment, la course fut palpitante. Quelques minutes avant la fin, la Chenard & Walker 15CV Sport 4 litres de Lagache, vainqueur au Mans en 1923, pointait en 3<sup>ème</sup> position. Glazman et l'autre Chenard & Walker prit la tête de la course lorsque la Ballot pilotée par René De Buck, l'importateur belge de la marque, rentra au stand suite à un bruit inquiétant dans la chaîne cinématique. Après une inspection minutieuse, la Ballot s'élança à nouveau, mais dut abandonner peu après en raison d'un essieu arrière cassé. Dans sa hâte de retenir De Buck, Glazman sortit de la piste dans le virage de Francorchamps, ce qui permit à son coéquipier Lagache de remporter la victoire in extremis. Cette année-là, ce fut FN qui remporta la Coupe du Roi, un objectif en soi pour de nombreuses équipes.

A la fin de l'année, le RACB décida de ne plus organiser de GP réservé aux vraies voitures de course. En effet, le GP d'Europe, organisé pour la première



▲ Arrêt au stand de l'Excelsior-Albert I par Senechal-Caerels en 1927.

▼ 1932, première victoire officielle de la Scuderia Ferrari hors d'Italie, avec l'Alfa 8C 2300 MM.

fois à Francorchamps, s'était soldé par une course ennuyeuse, pendant laquelle l'Alfa Romeo P2 avait tout simplement écrasé la concurrence. L'année suivante, seul le "GP de Belgique des 24 Heures",



nom officiel de l'épreuve d'endurance, eut donc lieu, et elle fut remportée par la Peugeot 174 S à moteur "sans soupapes" du tandem Boillot-Rigal, talonnée par l'Excelsior Albert I de Dils-Carels. L'année suivante, sous une pluie battante qui tomba pendant 20 heures, la marque de Zaventem décrocha une victoire intégralement belge, puisqu'elle avait chaussé de nouveaux pneus Englebert à "double chevron séparé par une couture profonde", une bande de roulement spéciale justement étudiée pour les mauvaises conditions météorologiques.

## ■ Un nouveau départ

Durant la seconde moitié des années 1920, on vit arriver une nouvelle génération de voitures de sport, d'une efficacité et d'une fiabilité sans précédent, et Alfa Romeo maîtrisait le sujet mieux que quiconque. Depuis l'arrivée de l'ingénieur de génie Vittorio Jano, les victoires du constructeur milanais ne se comptaient plus. En 1928, la petite Alfa 6C 1500 MMS fit ses débuts à Spa. Cette année-là, les marques françaises firent aussi une entrée fracassante. Bugatti se présenta au départ pour la première fois avec environ quatre voitures, dont un duo de Type 43, dérivée de la Type 35B GP. Bentley déclara forfait pour la deuxième fois. L'Alfa domina la course avec une facilité déconcertante, les pilotes Ivanowski-Marinoni l'emportant très largement. Pour la première fois, on enregistra une moyenne de plus de 100 km/h, synonyme d'une distance parcourue de 2464,900 km. Après une année d'absence, les marques belges firent leur réapparition en 1929. La question était de savoir si les lourdes Minerva AKS 32 CV avaient une chance face aux fusées Alfa. Mais comme prévu, Milan l'emporta une fois encore, et réalisa même un triplé. En 1930, le festival italien se répéta une fois de plus, et les années qui suivirent ne furent guère moins favorables à la mythique marque au dragon. Sa domination quasi absolue dura jusqu'à la dernière édition d'avant la Seconde Guerre mondiale, avec pas moins de sept victoires remportées en huit ans, et des records de distance pulvérisés à chaque fois, les. A tel point que la concurrence finit par se décourager. En 1932, l'Alfa Romeo 8C



▲ Le départ des 24 heures en 1936.

2300 MM de la Scuderia Ferrari réalisa un doublé historique. C'est là qu'on vit pour la première fois le légendaire "scudetto", avec son cheval cabré, qui orne le capot des voitures créées par la Scuderia Ferrari. Après 1933, le "GP de Belgique des 24 Heures" n'eut lieu qu'en 1936 et 1938. Afin de réduire les coûts pendant les années difficiles de récession, le RACB avait en effet choisi d'alterner avec des courses organisées dans le cadre du "Grand Prix de Vitesse", réservées aux voitures de compétition.

En 1948, un an avant le retour du Mans, le RACB organisa à Francorchamps la première course de 24 heures de l'après-guerre. Pas moins de 41 voitures se présentèrent au départ le 10 juillet. La nouvelle Ferrari 166 SC de Chinetti-Chiron partait favorite, et elle mena la danse jusqu'à la moitié de la course. Mais l'essence à faible indice d'octane provoqua des détonations qui entraînèrent la rupture du joint de culasse de la voiture de Chinetti. La victoire alla donc à l'Aston Martin 2 litres de

▼ En 1948, Horsfall-Johnson et leur Aston Martin 2 litres remportant les premières 24 h de Spa de l'après-guerre.





▲ En 1953, les 24 heures de Francorchamps comptent pour le Championnat du Monde d'Endurance. Hawthorn-Farina l'emportent avec leur Ferrari 375 MM.

Horsfall-Johnson. Mais l'Italo-Américain revint l'année suivante accompagné de Jean Lucas et, tout comme au Mans la même année, il triompha à Spa, avec sa Ferrari 166 MM.

### ■ Championnat du monde

Après quatre ans d'absence, les 24 Heures de Spa-Francorchamps furent relancées en 1953. Cette fois, la course comptait pour le Championnat du Monde des voitures de sport de la FIA, organisé pour la première fois cette année-là. L'épreuve d'endurance se déroula le week-end

▼ Les premières 24 heures pour voitures de tourisme ont eu lieu en 1964.

du 25-26 juillet, comme toujours après les 24 heures du Mans. Chez Ferrari, on espérait profiter de l'occasion de compenser l'échec subi au Circuit de la Sarthe. De fait, la Scuderia était bien représentée, avec trois Berlinetta 375 MM, face à une concurrence plutôt maigre composée de Fangio-Sanesi et leur Alfa Romeo 6C 3000 CM, l'Aston Martin DB3-S privée de Mayer-Parker, la Talbot Lago T26 GS Coupé de Nias-Branckart, et un trio de Jaguar C-Types, l'une de l'Ecurie Ecosse avec Gale-Scott-Douglas, une autre de l'Ecurie Francorchamps avec Swaters-Laurent, et une troisième des Néerlandais Roosdorp-Ulmen. La course vira à la guerre d'usure. Par ailleurs, la différence de vitesse avec les voitures de tourisme, également autorisées, s'avéra être un sérieux problème. La vitesse maximale d'une 375 MM était d'environ 290 km/h, contraste saisissant avec les Panhard Dyna qui pointaient à 110 km/h dans des conditions optimales! Finalement, ce fut la Ferrari de Farina-Hawthorn qui l'emporta. En raison de nombreux abandons, cette dernière avait en effet pu conserver un rythme relativement tranquille jusqu'à la fin. Et si l'objectif initial n'allait pas plus loin que "rouler pour marquer des points au Championnat du Monde", il n'empêche que les vainqueurs avaient parcouru 3.671 km, à une vitesse moyenne de 152,742 km/h.





## ■ Un nouveau souffle

Après un hiatus de 11 ans, les 24 Heures de Francorchamps connurent une nouvelle renaissance en 1964. Hubert de Harlez, secrétaire du RACB, et Paul Frère se chargèrent de tout organiser, soutenus par la filiale belge de Shell. Allaient-ils remettre définitivement les "24 Heures" sur les rails? Pour réussir, ils décidèrent d'ouvrir la course aux voitures de tourisme. Un choix très tactique en soi, car depuis le début des "Golden Sixties", les courses de "voitures ordinaires que l'on rencontre dans la rue" rencontraient un énorme succès. Le phénomène était perçu comme une sorte de "démocratisation" du sport automobile. C'est pourquoi, sous l'impulsion de Will Stenger, la FIA avait créé en 1963 le premier "Championnat européen des voitures de tourisme". Les constructeurs suivaient la tendance et commercialisaient des versions sportives de leurs berlines, avec ou sans réglages supplémentaires. Ces voitures faisaient l'objet de courses acharnées. Tout le monde, des amateurs aux pilotes de F1, y participait, ce qui donnait lieu à des duels à glacer le sang. Bref, les voitures de tourisme attiraient le grand public vers les circuits. Le 25 juillet, 56 voitures de tourisme se présentèrent au départ des "nouvelles" 24 Heures de Francorchamps. La Mercedes 300 SE officielle de "l'équipe de réserve" Crevits-Gosselin s'imposa, devant deux autres voitures d'usine de Stuttgart. La première édition fut un succès, et pas seulement sur le plan sportif, puisque les tribunes étaient pleines. Pour les éditions suivantes, les 24 heures de Francorchamps gagnèrent en popularité. De plus en plus de garagistes et d'importateurs se présentaient au départ avec des voitures professionnellement

prises au point, bien que souvent inférieures aux équipes d'usine. Les courses de voitures de tourisme réservaient toujours des surprises spectaculaires. Par exemple, c'est à la surprise générale que Porsche fit homologuer sa 911, une pure GT, comme voiture de tourisme. En 1968, le nouveau règlement du Groupe 5 offrit encore plus de liberté pour rendre les voitures de tourisme plus compétitives. Cette catégorie prit fin en 1970, bien que la réglementation du Groupe 2 (voitures de tourisme améliorées), alors révisée, s'avéra tout aussi libre. Il en résulta des "monstres" spectaculaires aux performances extrêmes. En 1972, par exemple, la Ford Capri 2600 RS gagnante, pilotée par Hans Joachim Stuck-Jochen Mass, parcourut 4498,436 km en 24 heures, ce qui correspond à une moyenne de 187,431 km/h. Rien ne semblait vouloir arrêter la flambée. L'année suivante, Stuck réalisa un tour à 221,5 km/h avec une BMW 3.0 CSL gr. 2 "Batmobile". Or, justement, la différence de vitesse entre les "silhouettes" et les vraies voitures de tourisme devint trop importante, avec tous les dangers que cela comportait. Le RACB décida alors d'intervenir. A partir de 1974, seules les voitures de tourisme furent autorisées dans le groupe 1: voitures de tourisme de série, équipées de modifications limitées, sous le nom de "groupe Francorchamps". Pour casser la vitesse moyenne sur ce circuit réputé rapide, le tracé de Francorchamps fut considérablement raccourci en 1979. Cela n'impliqua pour autant pas la fin de la série de victoires de BMW et Ford. De 1970 à 1998, les deux marques s'étaient partagé le gâteau, à quelques exceptions près: 1981 (Mazda RX7), 1984 (Jaguar XJS) et 1991 (Nissan Skyline GTR). En 1987, Eric Van

▲ A gauche: Les 24 heures de 1972 furent dominées par le duel entre Ford et BMW. C'est la Capri de Stuck qui triompha.

A droite: En 1992, Steve Soper bat Van de Poele de justesse. Tous deux conduisaient une BMW M3 de l'équipe Fina Bastos.

▼ En 1974, une modification du règlement ouvrit la course à un plus grand nombre de voitures de tourisme standard.



27 - 28 JUILLET 1974

24 HEURES

**FRANCORCHAMPS**  
NOUVELLE FORMULE !



victoire alla à Bouvy-Mollekens-Defourny au volant d'une Peugeot 306 GTI. Depuis plusieurs années, on avait senti faiblir l'enthousiasme pour les courses de voitures de tourisme. L'heure du changement avait donc sonné!

## ■ GT

En 2001, les GT s'alignèrent au départ des 24 heures de Spa pour la première fois depuis huit ans, et la course s'avéra être le test le plus important en vue du championnat FIA GT, le championnat officiel des voitures de Grand Tourisme. La victoire fut décrochée par la Chrysler Viper GTS/R de Bouchut-Belloc-Duez, et l'imposante américaine réitéra son exploit l'année suivante. En 2003, les conditions météorologiques apocalyptiques provoquèrent un véritable chaos. La Porsche Freisinger d'Ortelli-Lieb-Dumas en profita pour fausser compagnie aux grosses Viper et aux Ferrari. L'année suivante, ce fut une grande première: la Suissesse Liliane Bryner devint la première femme à remporter les 24 Heures de Spa, au volant de la Ferrari 550 Maranello Prodrive de la BMS Scuderia Italia, qu'elle partageait avec Enzo Calderari, Luca Cappalleri et Fabrizio Gollin.

▲ En 2001, les 24 heures de Spa comptent pour la première fois pour le championnat FIA-GT. Malgré des conditions météorologiques difficiles, les deux Viper de Labre Competition réalisent un beau doublé.

▼ En 2012, Audi gagne pour la deuxième fois avec la R8 LMS Ultra de Phoenix Racing, avec Frank Stippler - René Rast - Andrea Piccini.

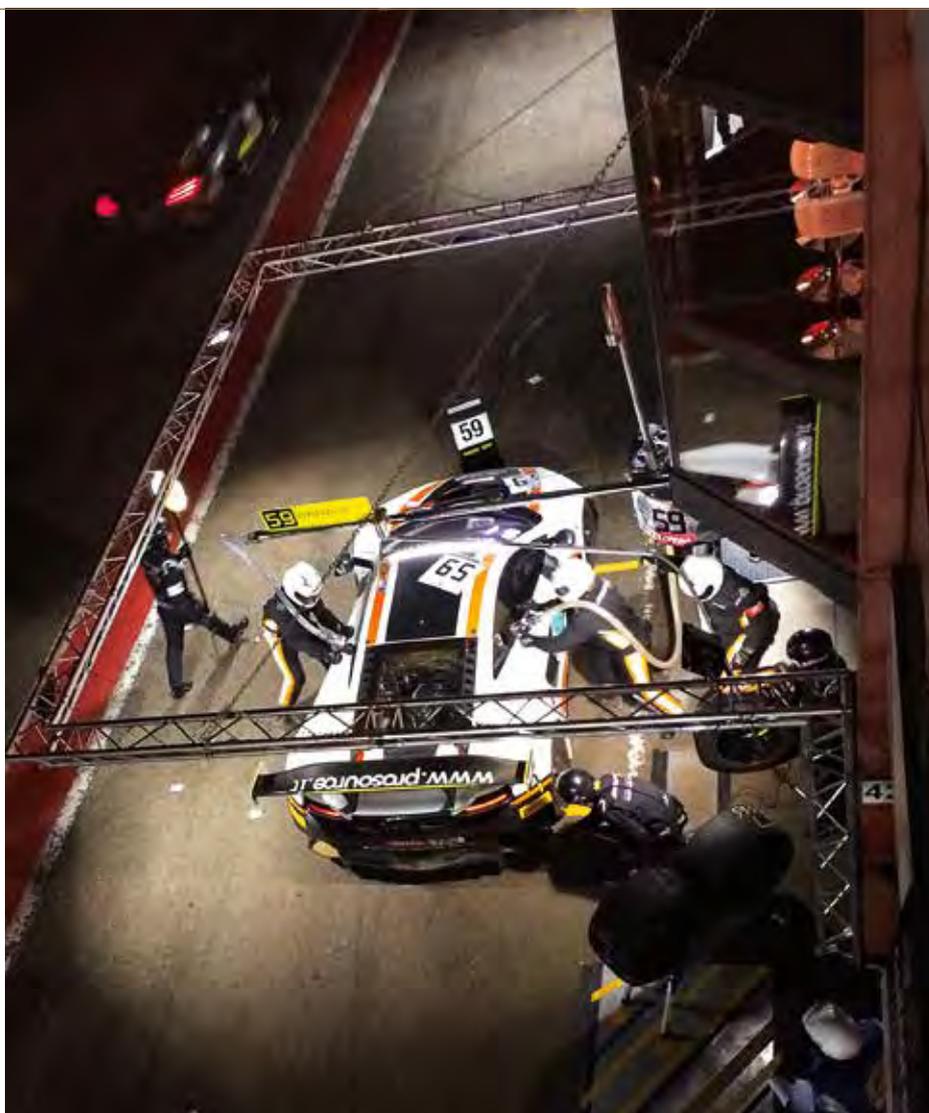
de Poele, alias "Mister Francorchamps", remporta sa première victoire au volant de la BMW M3 gr. A. Exceptionnellement, les 24 Heures de Francorchamps 1993 furent disputées par des GT. Cette année-là, la Porsche 911 RSR d'Alzen-Jarier-Fittipaldi fut déclarée gagnante après seulement 15 heures de course, en raison... du décès du roi Baudouin. L'année 2000 fut la dernière année où des voitures de tourisme participèrent à nos 24 heures, et l'ultime



Fin 2004, la Maserati MC12 GT1 fit ses débuts en FIA GT sur le circuit d'Imola. Rapidement, la fantastique italienne se révéla être la GT à battre, et ce fut aussi le cas aux 24 heures de Spa, où elle se montra totalement intraitable. L'équipe Vitaphone de Michael Bartels s'imposa ainsi en 2005, 2006 et 2008. A chaque fois, Eric Van de Poele faisait partie de l'équipe gagnante, ce qui permet au pilote belge de revendiquer – à ce jour – le plus grand nombre de victoires dans la course d'endurance ardennaise. En 2006, la Maserati de Bartolini-Van de Poele-Bartels avait parcouru 4092,691 km, la plus grande distance jamais réalisée en 24 heures sur le circuit "court" de Francorchamps. Ensuite, la ce fut au tour de la Corvette C6R de s'imposer à plusieurs reprises. La première fois, la voiture de Carsport Holland triompha in-extremis après que la Maserati de tête eût glissé hors de la piste une heure avant l'arrivée. En 2009, ce fut

► *La magie de la nuit à Francorchamps. Ici un arrêt au stand de la McLaren 650S GT3 du Garage 59 (2016).*

▼ *En 2005, la Maserati MC12 a triomphé pour la première fois à Spa. La voiture italienne a réitéré son exploit en 2006 et 2007. À chaque fois, Van de Poele faisait partie de l'équipe gagnante.*





▲ L'année dernière, Philipp Eng - Marco Wittmann - Nick Yelloly ont offert à BMW sa 25<sup>e</sup> victoire aux 24 heures de Spa.

la victoire de PK Carsport, dont les pilotes Kumpen-Mollekens-Hezemans-Menten avaient vaillamment défié les conditions météorologiques dantesques, pour un triomphe largement mérité.

Après la course de 2010 strictement réservée aux voitures GT2, les voitures GT3 ont fait leur apparition l'année suivante au double tour d'horloge ardennais, course principale des nouvelles Blancpain Endurance Series. Ce changement de règlement porta ses fruits presque immédiatement, et aujourd'hui encore, il est garant d'une grille de départ aussi bien garnie que variée, et des épreuves pendant lesquelles les concurrents se battent du début à la fin, couteau entre les dents. Les écarts étant très faibles tout au long de la course, la tactique joua un rôle plus important que jamais. Cette première édition GT3 des 24 Heures de Spa fut remportée par la R8 LMS de l'Audi Sport Team WRT, pilotée par Franchi-Scheider-Ekström

En 2015, l'organisateur SRO porta sur les fonts baptismaux les Blancpain GT Series pour les voitures GT3, sorte de rencontre des courses de sprint et des épreuves d'endurance. Les 24 heures de

Spa était bien sûr l'épreuve principale du calendrier de cette Série, et l'est restée même après la création d'un "Intercontinental GT Challenge", premier championnat du monde pour les voitures GT3.

Au fil du temps, le microclimat typique de la région, souvent caractérisé par de fortes pluies, a compliqué la tâche des participants. Forcément, rien n'a changé aujourd'hui encore. En 2019, par exemple, la Porsche 911 GT3-R victorieuse de Kevin Estre-Michael Christensen-Richtard Lietz n'avait parcouru que 2542,45 km, soit une vitesse moyenne de 105,78 km/h. Une performance inférieure à celle du vainqueur de... 1930!

En 2020, en raison de la pandémie de Covid19, les courses se déroulèrent pour la première fois à huis clos. L'année suivante, avec la 488 GT3 Evo 2020, pilotée par Alessandro Pier Guidi-Côme Ledogar-Nicklas Nielsen, Ferrari brisa enfin l'hégémonie allemande, pour la première fois depuis le début de l'ère GT3. L'année dernière, enfin, BMW a ajouté une ligne à son palmarès de marque la plus titrée des 24 heures de Spa: à ce jour, le constructeur bavarois y a remporté 25 victoires.

# 19th Antwerp Concours d'Elegance

## Great cars, great scenery

Sunday, September 8, 2024  
Kasteel Belvédère - Kijckuit  
Broekstraat 13 - Wijnegem  
Doors: 10 A.M.



  
**RESSENCE**  
AHEAD OF TIME  
2024 OFFICIAL TIMEKEEPER



## 2024 Main theme : Tributo Marcello Gandini (1938 - 2024)



Other classes: Liege-Rome-Liege, Cyclecars & Voiturettes, Preservation cars,  
Big in Japan, Supercar madness, Ever Greens, Happy 70th birthday 300SL,...



Expositie Ever Meulen

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

Concours competitors and supercars on invitation only.

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

Online pre-sale tickets available from 1 August.

Free parking in Broekstraat and Schijnparklaan. A shuttle service will bring you to Belvédère and back to your car.

# Vintage Revival Monthléry

Texte et photos: Leo Van Hoorick

*Depuis de nombreuses années, le légendaire Circuit de Linas-Monthléry, au sud de Paris, accueille le Vintage Revival. Cette année, l'évènement avait une saveur particulière, puisqu'on célébrait aussi le 100<sup>ème</sup> anniversaire du circuit. Saveur d'ailleurs un peu amère, car il se murmure que ceci était peut-être la dernière édition. En effet, l'entretien du circuit, déjà en mauvais état, coûte énormément d'argent, et il serait bien plus intéressant d'y développer un projet résidentiel. Autre rumeur, le Revival aurait été racheté par Peter Auto... A l'heure où nous écrivons ces lignes, ce n'est qu'un bruit de couloir, mais ce rachat serait synonyme de salut pour ce morceau important de l'histoire de la course automobile française.*



AUTODROME  
LINAS-MONTLHÉRY

**Q**uoi qu'il en soit, le Revival connaît un succès jamais démenti auprès des passionnés de voitures d'avant-guerre. Selon les organisateurs, plus de 850 véhicules étaient engagés cette année. Beaucoup de voitures françaises bien sûr, toujours nettement majoritaires, mais aussi des participants britanniques, les cyclecars les plus insolites (majoritairement françaises également), et beaucoup de motos, avec en vedette les "Herstaliennes" belges Sarolea, FN et Gilet.

Le mauvais état du circuit ne le permettant plus, toute idée de course avait été

écartée, au profit de tours de parade, durant lesquelles les voitures et les motos, réparties en plusieurs catégories, ont pu arpenter le circuit le temps de quelques boucles. Bien sûr, l'accès à la majeure partie des virages réhaussés, les "bankings", était interdit, les nombreuses blessures du bitume empêchant d'atteindre des vitesses suffisantes.

Ici, l'atmosphère n'est pas guindée et le contact est très amical. Personne ne se vante pas de posséder telle ou telle voiture unique, ce sont l'enthousiaste, la camaraderie et le plaisir de se rendre service qui prévalent dans le paddock.



Hélas, le monde des “prewars” est en voie de disparition. Et pourtant, c’est dans ce monde que vous trouverez ces passionnés qu’on est vraiment content de connaître. Tout le monde y est accessible. Pas de cordons ou de barrières nadar. Cette édition n’était pas seulement un hommage à la riche histoire de l’Autodrome de Linas-Montlhéry, mais aussi une célébration de la passion pour les voitures classiques et pour le sport automobile. Le Vintage Revival perpétue le souvenir d’une époque où le circuit était à la fois un centre d’innovation et de compétition.

## ■ Cent ans d’histoire

L’autodrome de Linas-Montlhéry est un circuit automobile, motocycliste et cycliste situé dans l’Essonne. Il a été construit en 1924 par l’architecte Raymond Jamin, à l’initiative de l’industriel Alexandre Lamblin. Né en 1884, cet inventeur et industriel avait fait fortune dans la fabrication de radiateurs pour avions, puis pour voitures. Grand sportif, il était propriétaire d’un journal spécialisé, L’Aéro.

Au début des années 1920, l’industrie automobile est en plein essor et les records, notamment de vitesse, tom-

bent les uns après les autres. C’est la mode des défis un peu fous, comme des courses entre une voiture et un avion, qui suscitent l’intérêt du grand public.

La Grande-Bretagne s’était dotée du circuit de Brooklands dès 1907. Aux États-Unis, le circuit d’Indianapolis avait été construit en 1911. Et en Italie, le circuit de Monza était né en 1922. Tous ces tracés disposaient de “banking”, des virages surélevés qui permettent d’atteindre des vitesses considérables.

En 1922, Alexandre Lamblin et l’équipe de L’Aéro décident de créer un site qui

▲ Bert Vanderbruggen et son équipe ont fait sensation avec leur Maserati 6CM. Entre 1936 et 1939, 27 de ces voitures ont été construites pour la classe Voiturettes, dont 16 avaient été équipées d’un 6 cylindres à compresseur, développant 155/175 ch.

▼ La Leyat Hélica, un “avion sans ailes” français, propulsé par une hélice. La voiture est dirigée par les roues arrière. La carrosserie en contreplaqué ne pèse que 250 kg. En 1927, une Hélica a atteint la vitesse de 171 km/h sur le circuit de Montlhéry. Une trentaine d’exemplaires ont été vendus entre 1919 et 1925.





▲ Erwin Beerens avec sa Bugatti Type 54. Cette voiture d'usine du Grand Prix de Monza, ex-Achille Varzi, est l'une des 4 voitures de course Bugatti Formula Libre encore connues. Neuf exemplaires avaient été construits entre 1931 et 1932.

▲ A Monthéry, l'automobile n'est pas une affaire réservée aux hommes.

serait le temple de tous les sports. En 1923, il achète alors un terrain sur le plateau de Saint-Eutrope à Linas. Ce terrain est bon marché, et se trouve à 30 km de Paris. Il est prévu d'y construire un anneau de vitesse de deux kilomètres et demi, qui sera ensuite prolongé par un circuit routier. Pour Alexandre Lamblin, l'anneau de vitesse est très important. Il y voit “un gigantesque vélodrome, à

l'échelle des vitesses possibles à l'époque”. Sa conception devait permettre à des véhicules d'une tonne d'atteindre une vitesse de 220 km/h à la sortie des virages. Mesuré le long de l'axe central, le circuit mesurait exactement 2.548 mètres de long. Mille tonnes d'acier et huit mille mètres cubes de béton avaient été nécessaires pour réaliser les travaux, en six mois à peine, et l'utilisation d'éléments préfabriqués avait fait du circuit un chantier d'avant-garde. L'autodrome fut inauguré le 4 octobre 1924.

### ■ Une période de records

Le circuit rencontra un grand succès. Deux mois après son ouverture, une centaine de records avaient déjà été établis. Le circuit disposait d'un éclairage électrique qui permettait de rouler de nuit, et donc d'établir des records d'endurance. De plus, il n'occasionnait aucune nuisance pour les riverains.

Entre 1925 et 1939, 86% des records du monde “mécaniques” y ont été battus.





En 1925, le circuit fut complété par une piste de 12,5 kilomètres qui prolongeait l'anneau de vitesse, et permettait d'accueillir le Grand Prix de l'Automobile Club de France (ACF). Malheureusement, cette piste prit une vie dès son année inaugurale, puisqu'Antonio Ascari se tua lors du Grand Prix de France 1925.

Tout n'était d'ailleurs pas rose. L'agrandissement du circuit avec l'anneau de vitesse entraîna des coûts supplémentaires, l'entretien s'avéra terriblement onéreux, et en 1926, le circuit fut déjà déclaré en faillite.

En 1928, les affaires d'Alexandre Lamblin connurent elles aussi des difficultés financières, notamment en raison de la charge que représentait le circuit. Sa société fut finalement déclarée en faillite en octobre 1932.

En 1936, l'autodrome ferma ses portes. Compte tenu des coûts d'exploitation élevés et de l'état de dégradation du

revêtement en béton, qui n'était plus adapté aux monoplaces très rapides, les dirigeants durent se résoudre à le vendre en 1939. Les 150 hectares du domaine furent achetés par le Domaine National, qui les mit alors à la disposition du Ministère de la Guerre. En septembre 1939, l'état-major de l'armée y installa un camp d'entraînement. De novembre 1940 à avril 1942, il servit de camp

▲ Probablement la Delahaye 135 CS (Compétition Spéciale) la plus originale était présentée par Thibault De Meester.

Cette voiture de 1936 revendique un riche passé en course, avec notamment 4 participations aux 24 Heures du Mans en 1937-38-39 et 1949.

▲ Certains sont équipées de véhicules de transport "ad-hoc". Au premier plan, un Sénéchal et un Sociable.





▲ Nicolas van Frausum, organisateur du Concours d'Anvers, avec sa dernière acquisition: une Bontemps Type A 300cc, construite en 1920 par un monsieur du même nom, à Tuffe, dans La Sarthe (F). Il s'agit d'une cyclecar artisanale construite à un seul exemplaire, probablement à partir de pièces hétéroclites. Selon le connaisseur Stany Wouters, le moteur est un F.N. Mono 300cc construit en 1904/1905. Boîte 3 vitesses, volant d'à peu près 1910-1915, et essieu avant provenant d'un triporteur, vraisemblablement d'entre 1898-1900. Et ça roule!

d'internement pour les gitans et les nomades. Puis à partir de la mi-1944, les Américains utilisèrent l'autodrome comme entrepôt et camp de transit.

En décembre 1946, le gouvernement français signe un contrat de gestion avec la CETAC. En échange du versement d'une redevance annuelle aux Domaines, l'Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle (UTAC) obtient alors un bail de longue durée, à condition

de rénover l'anneau, de l'entretenir, et d'y organiser des compétitions. Réouvert en 1947, le circuit est d'abord principalement utilisé pour des essais techniques. L'UTAC rachète finalement le site en 1973, et de nouveaux aménagements sont réalisés afin que le circuit puisse continuer à accueillir les Coupes du Salon et le Grand Prix de l'Âge d'Or. Malheureusement, l'homologation pour la compétition n'a pas été renouvelée en 2004, car la mise aux normes du circuit



▲ On connaissait les soupapes latérales, mais il existe apparemment aussi... des moteurs latéraux.



▲ Une Bugatti Type 13 "Brescia" dévoile tous ses secrets. À l'arrière-plan, une Aero tchécoslovaque.



aurait nécessité plus de 15 millions d'euros d'investissement.

Dès lors, le circuit est menacé de démantèlement. C'est la raison d'être de l'association pour la sauvegarde de l'autodrome de Linas-Monthléry (ASALM), qui obtiendra en 2010 une nouvelle homologation (conduite non compétitive). Depuis, le lieu accueille chaque année une dizaine de manifestations.

### ■ D'abord à vélo

Le premier à tenter de battre un record sur la nouvelle piste est un cycliste, le Belge Léon Vanderstuyft. Le 1<sup>er</sup> octobre 1924, il atteint la vitesse de 107,7 km/h sur sa bicyclette.

Deux mois à peine après l'inauguration, près d'une centaine de records ont déjà été établis. Le premier fut celui de Rolland Pilain, et le record du tour

▲ A Monthléry, il y a de la place pour tous les véhicules, même les plus bizarres. Au premier plan, une Bédélia de 1912, l'un des 3 présentes, sur les 11 encore connues dans le monde.



▲ La Napier-Railton a été construite en 1933 pour John Cobb. Elle était équipée d'un moteur d'avion Napier 24L W-12 développant 580 ch. Entre 1933 et 1937, elle a battu 43 records de vitesse, dont plusieurs sur le circuit de Monthléry.



▲ Réplique fidèle de la Leyland Thomas Special N°1 avec laquelle le pilote Parry-Thomas a battu 15 records du monde. Il s'est crashé sur la plage de Pendine Sands (GB) en 1927, avec "Babs", une évolution de cette voiture.



*En haut: Stany Wouters était venu à Montlhéry avec plusieurs motos, dont une moto de course Sarolea 500cc de 1930.*

*En haut à droite: Stany Wouters à nouveau, cette fois-ci avec une machine de course F.N. 500cc de 1938. Unique en son genre, avec un bloc moteur en magnésium et un arbre à cames en tête.*

*En dessous à droite: un scooter Flandria "dans son jus".*

a longtemps été détenu par Gwenda Stewart sur Derby Miller, avec une vitesse moyenne de 234,681 km/h. Par la suite, de nombreux pionniers des records viendront sur la piste mythique, notamment de Grande-Bretagne, où les restrictions sonores imposées par les autorités freinent l'enthousiasme des compétiteurs.

Le 7 mai 1939, lors du meeting des Coupes de Paris, Raymond Sommer établit le record de vitesse absolue sur l'anneau, au volant d'une Alfa Romeo 3 L à compresseur: il atteint 238,897 km/h.

Le 27 septembre 1953, une 2 CV "barquette" dessinée par Pierre Barbot et pilotée par Jean Vinatier bat neuf records du monde, dont douze heures à la vitesse moyenne de 90,96 km/h, et vingt-quatre heures à la vitesse moyenne de 85,02 km/h.

Le 17 septembre 1957, une Simca Aronde établit un record de distance

en trente-huit jours, aux mains de huit pilotes différents. Ensemble, ils parcourent 102.873,243 km, à la vitesse moyenne de 112,8 km/h. Ils remportent au passage quatorze records du monde (1.100 à 1 500 cm<sup>3</sup>, classe F).

## ■ Les courses

Bien sûr, les différentes combinaisons du circuit ont accueilli de nombreuses courses.

Après la guerre, le public a eu le plaisir d'assister à deux Grands Prix de monoplaces: le Grand Prix du Salon et le Grand Prix de Paris. Plusieurs courses de Formule 2 ont également été organisées à Linas, dont les deux ayant le plus marqué les mémoires furent les Grands Prix de France de 1964 et 1966. Enfin, l'évènement le plus étroitement lié à ce lieu mythique de la passion automobile sont 1000 km de Paris, qui s'y sont tenus entre 1956 et 1995.



Mais il n'y a pas que des voitures qui ont arpenté le béton de Montlhéry. D'innombrables records y ont également été battus par des motos, et elles s'y sont aussi affrontées à l'occasion de plusieurs "Grand Prix de France". Enfin, la course de motos la plus légendaire

qui se soit déroulée à Linas-Montlhéry est sans conteste le Bol d'Or, organisé par l'Amicale motocycliste-cariste de France (AMCF) de 1937 à 1939, de 1949 à 1950, de 1952 à 1960, et de 1969 à 1970.

*En haut à gauche: dernière evolution du 4 cylindre F.N. Quel contraste avec la machine en dessous à droite.*

*En dessous à gauche: Philippe Grenier avec sa magnifique Sarolea 3.5 HP de 1914.*

*En haut à droite: Yves Campion, le grand spécialiste de Gilet, était là avec plusieurs de ces motos liégeoises. Parmi elles, cette magnifique machine de course 600 cm<sup>3</sup> de 1928. Elle a établi pas moins de 83 records! En 1928 et 1929, Victor Vroonen remporta le Bol d'Or à son guidon, tout comme René Milhoux dans la catégorie side-car, en 1928 également. Pas étonnant que ce modèle fut par la suite surnommé "Bol d'Or".*

*En dessous à droite: Une belle F.N. quatre cylindres de 1922. Lorsque ce modèle a été lancé en 1908, c'était la première moto dotée d'un moteur à quatre cylindres.*

◀ *Voiture de records absolument légendaire, la "Bête de Turin" est une FIAT S76, dotée d'un moteur d'avion à quatre cylindres de 28,41 (!), développant 290 ch. Plus étonnant que la voiture elle-même: son propriétaire, Duncan Pittaway, est venu d'Angleterre à Montlhéry, par la route, à son volant! "Je n'ai dû faire le plein que onze fois, je crois", a-t-il déclaré.*



# 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.



Private Banking.  
Avancer ensemble.

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