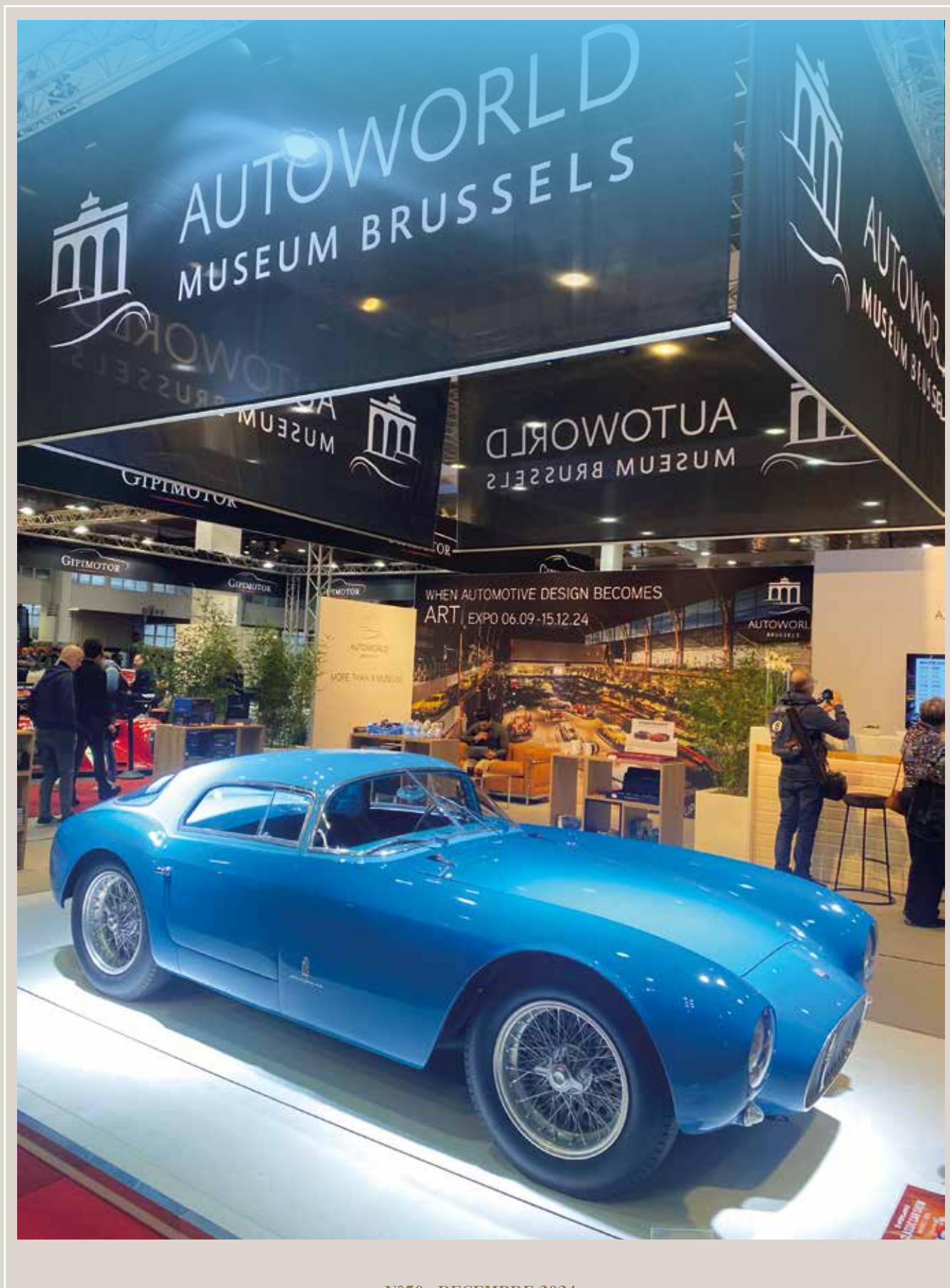
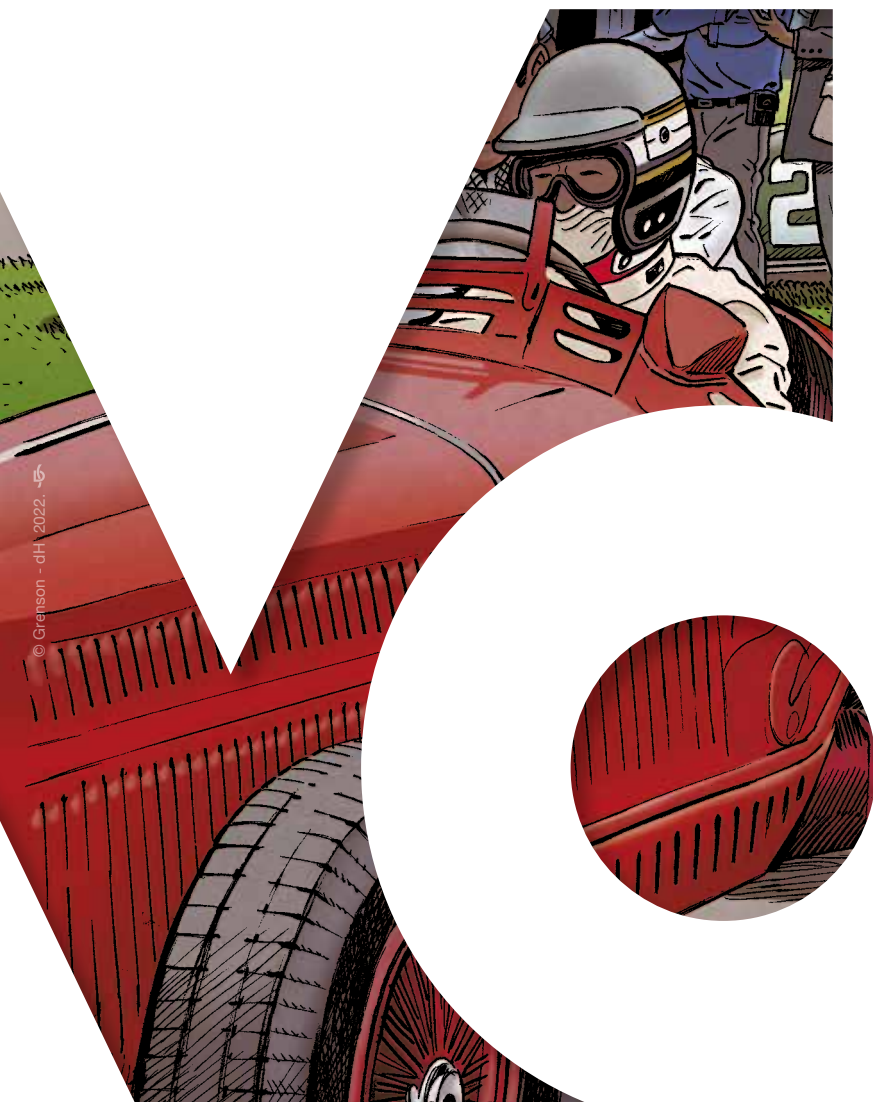


# Fsa HISTORICAR

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





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



**VANDER HAEGHEN**  
THE ART OF INSURING PASSIONS



*VdH est recommandé par les meilleurs courtiers d'assurance !*

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

FSMA 0427 765 248



# HISTORICAR

## Editorial

# Fsa

Historicar est une publication éditée avec le soutien du Fonds Belge pour le Patrimoine Auto-Moto (FSA).

### Rédacteur en chef:

Leo Van Hoorick  
Herststraat 24  
B-1761 Roosdaal  
leo@historicar.be

### Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef  
Chaussée de Boitsfort 15/85 – 1050 Bruxelles

### Ont collaboré à ce numéro:

Nick Jonckheere, 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 médias y compris internet.

### Maison d'édition:

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

## Entre amis



Il y a trop de salons de voitures classiques, et bien sûr, cela se fait au détriment de la qualité. Les organisateurs puisent tous dans le même vivier, tant en ce qui concerne les exposants que les visiteurs. Les premiers n'ont pas le budget pour participer à plusieurs salons, et les seconds n'ont pas envie de voir toujours les mêmes marchandises. Même si ce vivier ne cesse de se réduire, chaque salon qui disparaît – comme ce fut récemment le cas avec le Classic Event à Waregem – est remplacé par un autre.

Si je dresse ma propre liste des salons que je veux visiter, elle est rapidement bouclée. Rétromobile à Paris, bien sûr. Interclassics à Bruxelles et Maastricht, évidemment. Technoclassica Essen était autrefois un rendez-vous incontournable, mais ces dernières années, je l'ai parfois négligé. Lors de la dernière édition, je m'y suis rendu à nouveau, mais je l'ai vite regretté. Quelle déception ! De nombreux grands marchands étaient absents, les constructeurs ont réduit ou supprimé leurs stands prestigieux... et même des espaces dans le hall central sont restés vides.

Et puis, il y a un outsider: Prewar Days à Courtrai, qui en est déjà à sa quatrième édition. Ce salon va à l'encontre de tous les clichés. L'intérêt pour les voitures d'avant-guerre diminue? Pas dans les Halles de Courtrai, début décembre. Les jeunes amateurs d'automobiles ne s'intéressent plus aux voitures d'avant-guerre? Les organisateurs Michael et Lawrence Bossaert pourraient être mes fils. Ils ont d'ailleurs d'autres cordes à leur arc, comme les «100 Miles» qu'ils organisent chaque année en décembre: un rallye nocturne exclusivement réservé aux voitures d'avant-guerre, avec une liste d'attente.

Prewar Days est un petit salon, je l'admets. Mais l'intérêt pour cet événement croît de manière exponentielle, littéralement, et les visiteurs ainsi que les exposants viennent de bien au-delà de la Belgique, et même de très loin. C'est un salon unique en son genre en Europe occidentale. Je ne connais aucun autre salon consacré exclusivement aux voitures et motos d'avant-guerre. Les organisateurs réussissent également à proposer une offre raisonnable de pièces détachées, de documents et d'automobilia de qualité. C'est un rêve pour beaucoup d'organisateur de salons, mais rares sont ceux qui y parviennent. Cette formule crée aussi une ambiance incroyable. Seuls de vrais passionnés s'y retrouvent. J'aime dire que tous ceux que vous voulez rencontrer se retrouvent aux Prewar Days.

En 2023, j'y suis allé le vendredi, puis je suis revenu le samedi et le dimanche. Ce n'était pas prévu, mais cela en valait vraiment la peine. Pour l'édition la plus récente en décembre: idem. C'est comme être parmi des amis pendant quelques heures.

Peut-être pourrais-je établir un parallèle entre les salons automobiles et les magazines. Là aussi, il y en a trop, et la concurrence d'Internet est féroce. C'est chaque fois une lutte pour trouver suffisamment d'annonceurs et finir un numéro avec un bilan financier positif. Cela vaut aussi pour nous, hélas. C'est pourquoi nous avons décidé que ce numéro serait le dernier Historicar en format papier. Peut-être trouverons-nous un partenaire pour continuer? Rien n'est exclu, mais le magazine ne paraîtra plus sous cette forme, c'est certain.

Merci pour toutes les réactions positives que nous avons reçues au fil des ans. Nous sommes conscients que cela décevra certaines personnes et qu'un outil de communication pour la préservation du patrimoine automobile belge disparaîtra. Mais heureusement, les réseaux sociaux offrent suffisamment de forums pour prendre le relais, n'est-ce pas?

Leo Van Hoorick

# Maserati

## 110 YEARS



MORE INFO



20.12.24 - 23.02.25

EXHIBITION AT AUTOWORLD

Parc du Cinquantenaire 11 Jubelpark, 1000 Brussels

AUTOWORLD.BE



AUTOWORLD  
BRUSSELS




Maserati  
ACG MASERATI GHENT

Wolfgang - stock.adobe.com



# Sommaire

<b>3</b>	Editorial
<b>6 – 13</b>	Ni par terre, mais bien sur mer et dans les airs: Poncelet
<b>14 – 18</b>	L to B 2024
<b>20 – 24</b>	Flandria Expo
<b>26 – 30</b>	Jacky Ickx – Le champion incontestable
<b>32 – 34</b>	Le Trésor Alfa de Dingwort Verlag
<b>Adverteerders</b>	2 Vander Haeghen
	4 Autoworld
	19 D'Ieteren
	25 Mercedes
	31 ViaFlavia
	40 KBC Private Banking
<b>Agenda</b>	<b>Autoworld</b>
	• Jusqu'au 26 janvier: Happy Birthday Jacky Ickx (scale models)
	• Jusqu'au 23 février: Maserati 110 Years
	• 28 février – 20 avril: Rally Legends – From Dust to Glory
	• 25 avril – 22 juin: Citroën DS – An icon turns 70
	• 27 juin – 31 août: Big in Japan
	• 04 septembre – 19 octobre: Car Magazines – Driven by Ink
	• 23 octobre – 14 décembre: Restomods – Reborn Legends
	• 19 décembre – 1 mars 2026: Art Cars: Rolling Canvases
	<b>Events</b>
• 16 février: Love Bugs Parade	
• 27 avril: Citroën Jumble	
Pour plus d'infos: <a href="http://www.autoworld.be">www.autoworld.be</a>	
	<b>Couverture</b>
	Au salon de l'automobile de Turin en 1954, une voiture remarquable a été dévoilée: la Maserati 2000 Sport, une A6GCS équipée d'une carrosserie fermée «Berlinetta» élégamment stylisée par Pininfarina. Conçue à l'origine comme une biplace ouverte pour la course sur route, la 2000 Sport a été largement appréciée par les pilotes de l'époque pour sa maniabilité et ses performances exceptionnelles. Pininfarina ne pouvant travailler directement pour Maserati en raison d'un accord d'exclusivité avec Ferrari, c'est le concessionnaire Maserati Guglielmo «Mimmo», basé à Rome, qui a donné vie au concept, en achetant six châssis A6GCS/53 nus. Quatre d'entre eux ont reçu l'exquise carrosserie de berlinette de Pininfarina. Ce modèle est devenu un chef-d'œuvre emblématique de l'histoire de l'automobile et figure parmi les Maserati historiques les plus convoitées. Il a été la vedette du stand d'Autoworld lors d'Interclassics Bruxelles et a remporté le titre de «Car of the Show», une distinction amplement méritée. On peut encore l'admirer, aux côtés de 47 autres Maserati, au Musée Autoworld à Bruxelles, et ce jusqu'au 23 février 2025.





# *Ni par terre, mais bien sur mer et dans les airs:* **Poncelet**

Texte: Leo Van Hoorick – Photos: Poncelet en Leo Van Hoorick

*L'histoire de l'entreprise Poncelet est avant tout celle d'une double passion. D'un côté, une passion pour l'artisanat, dans une famille où le mot «métier» a toujours rimé avec «qualité».*

*De l'autre, une passion pour l'innovation, car Paul, Albert et Roger ont rarement suivi les chemins balisés, préférant ceux de l'invention et de la découverte.*

*Depuis plus de 90 ans, la société Poncelet cultive un savoir-faire qui continue d'impressionner les amateurs de magnifiques bateaux en bois verni et de vieux avions restaurés. Avec l'arrivée des frères de Fabribeckers, l'entreprise entame un nouveau chapitre de son histoire.*



## ■ Un pionnier passionné

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, Paul Poncelet rêvait de construire un planeur. Ce rêve se réalisa, mais l'appareil ne volait au départ pas très bien. Artisan ingénieur et habile, il breveta dès 1911 une hélice en bois à trois pales. Pendant la Première Guerre mondiale, il travailla comme mécanicien-ébéniste sur la base aérienne de Kievit, près de Hasselt. Après son service dans la toute jeune Force aérienne belge, il rejoignit le constructeur aéronautique SABCA, à Evere. En parallèle, il conçut plusieurs planeurs motorisés, dont un, la Vivette, est encore visible au Musée de l'Aviation du parc du Cinquantenaire à Bruxelles.

En 1933, Paul franchit une étape importante en fondant sa propre entreprise, spécialisée dans la fabrication d'hélices en bois. L'entreprise, toujours située à Evere, près de l'aéroport et non loin de son ancien employeur SABCA, diversifia ses activités avant la Seconde Guerre mondiale. Paul retourna brièvement

chez SABCA, mais après la guerre, il reprit la fabrication d'hélices, cette fois-ci avec son fils Albert.

La société diversifie ensuite sa production: sièges de cinéma en bois, puis, à partir de 1949, skis nautiques en bois. En 1953, les Établissements Albert Poncelet construisirent leur premier canoë en bois, suivi peu après de leur premier bateau à moteur en bois. La flotte Poncelet s'agrandit ensuite pour proposer un catalogue de plusieurs modèles. Bientôt, la troisième génération, incarnée par Roger, rejoignit l'entreprise.

Dans les années 1970, l'entreprise explora avec succès le domaine des éoliennes de petite taille. Dans les années 1980, l'essor des ULM (Ultra-Léger Motorisé) redonna un élan à la production d'hélices. Poncelet participa également à des projets de restauration d'avions anciens, comme les ailes d'une réplique du Blériot XI ayant traversé la Manche en 1909, ou celles de trois répliques d'avions de reconnaissance

▲ *Les ailes en construction d'avions historiques*





▲ *Restauration: un Poncelet des années 60 dans la cabine de peinture*

allemands de la Première Guerre mondiale, à la demande du réalisateur Peter Jackson (*Lord of the Rings*; *The Hobbit Trilogy*). En 2008, Marc Delterne, un industriel ayant vendu son entreprise, devint associé des Établissements Poncelet. Il modernisa l'entreprise et la relocalisa dans la zone industrielle de Fleurus.

### ■ De la route à l'eau

Après des études d'architecture et une formation en design automobile à Valenciennes, Louis de Fabribeckers débuta par un stage chez BMW. En 2004, il s'installe en Italie, travaille brièvement chez Idea, puis devient chef de projet chez Touring Superleggera. Tout juste relancé après 40 ans d'inactivité, ce carrossier de prestige développe de petites séries de carrosseries exclusives, sur des châssis de voitures de sport.

Parmi ses réalisations figurent des concept-cars remarquables, tels que des

versions break de la Maserati Quattroporte et de la Bentley Continental GT, et surtout la magistrale réinterprétation de la Disco Volante. Il créa également la Touring Berlinetta, une Mini roadster concept, des études pour Gumpert et Artega, ainsi que des modèles remarquables comme la Sciàdipersia, l'Aero 3 et l'Arese. Après un changement de direction chez Touring, Louis quitta l'entreprise pour rejoindre Fleurus.

C'est en 2012 qu'il croisa la route de Marc Delterne, par ailleurs collectionneur de voitures anciennes. Ce dernier demanda alors à Louis de concevoir un petit bateau. Le design vit le jour, mais Marc, qui venait de reprendre l'entreprise peu de temps auparavant, décida d'abord de jouer la sécurité. Il se concentra donc sur la restauration d'anciens bateaux Poncelet, la fabrication d'ailes pour avions historiques, et la production d'hélices, activité qui avait fait la renommée originelle de Poncelet. Il a ensuite poursuivi cette



◀ Photo de groupe dans l'atelier. De gauche à droite: Tom, Marc et Louis



activité pendant une dizaine d'années, seul, selon un modèle de fonctionnement artisanal.

Puis, il y a quelques années, les frères de Fabribeckers ont décidé de s'associer à Marc. Les plans du nouveau bateau, littéralement et figurativement recouverts de poussière, ont alors été exhumés. Le trio s'est immédiatement révélé très complémentaire: Marc dispose désormais d'un savoir-faire et d'une expérience solides, Tom est l'ingénieur, Louis est le cerveau créatif, qui peut en plus se targuer d'une réelle expertise dans la commercialisation de produits de luxe.

### ■ Objectif

L'objectif était de créer un petit bateau raffiné, en intégrant des techniques et des technologies modernes. La source d'inspiration, peu surprenante, est une voiture: la Morgan Three Wheeler moderne. Le bateau est conçu pour naviguer sur les lacs et les rivières. La

technologie moderne se manifeste dans la coque, fabriquée en fibre de carbone et en fibre de verre, moulée sous vide, à l'image du châssis d'une Formule 1 ou d'une supercar. Le raffinement réside dans la combinaison d'une structure en bois de frêne et d'un pont en acajou.

L'utilisation de la fibre de carbone est unique pour un bateau de moins de cinq mètres, cette technologie étant normalement réservée aux voiliers de compétition. Le résultat est un petit bateau unique, sans concurrence directe, doté d'une forte identité. Bien sûr, il ne s'agit pas de rivaliser avec les Riva de ce monde, puisque ce bateau est beaucoup plus petit. Mais le marché des bateaux adaptés aux lacs et aux rivières est toutefois bien plus vaste.

### ■ Avantages pratiques

Du fait de la petite taille de l'embarcation, un moteur de 60 chevaux est largement suffisant. De plus, il ne né-



▲▲ *Un Endurance prend forme*

▲ *Un Endurance prend forme*

cessite ni une grande remorque, ni un lourd SUV pour le tracter. En hiver, le bateau peut être facilement rangé dans un garage standard. Et tout cela contribue à des coûts d'utilisation réduits. Le bateau lui-même est toutefois plus cher qu'un bateau standard, en raison de la technologie utilisée et de la haute qualité. Mais comme Louis le souligne avec subtilité, il peut, comme une montre

de luxe, être transmis à la génération suivante.

### ■ Le marché

Les premiers bateaux actuellement en production ont déjà été vendus sur la base de présentations virtuelles. "Je suis convaincu que la demande sera au rendez-vous une fois que les gens





◀ Moules pour hélices en bois, toujours fabriquées ici

pourront voir et toucher le bateau", affirme Louis. Le premier bateau sera lancé au printemps. Le modèle jaune, d'une longueur de 490 cm, dont un exemplaire est déjà bien avancé, sera produit à 19 unités. La couleur jaune est un clin d'œil à l'ancienne couleur nationale belge pour les courses automobiles.

La méthode de production s'inspire de l'industrie automobile, puisqu'un même châssis peut supporter différents modèles, comme par exemple une Seat Ibiza et une VW Golf GTI. Ce bateau propose trois places, avec le capitaine au centre, et carénage surélevé derrière lui qui rappelle les

Formule 1 des années 50. Ici encore, l'univers automobile a clairement servi d'inspiration.

L'autre modèle offre quatre places, dos à dos, avec un dossier qui peut être abaissé pour former une sorte de sundeck. Ce modèle est plus classique, et sa production n'est pas limitée. Le sur-mesure est bien sûr au programme, puisque la production est entièrement artisanale. Vous souhaitez un bateau monoplace ? C'est faisable. Poncelet peut même répondre aux demandes de bateaux de plus de 4,90 mètres de longueur. Mais dans ce cas, évidemment, les prix seront très différents...



▲ Voici à quoi ressembleront les nouveaux modèles Poncelet. Le premier sera livré dans quelques semaines



► Plans de la Diane (illustration en haut sur page de droite) et illustrations simulées (colonne de gauche ci-contre)

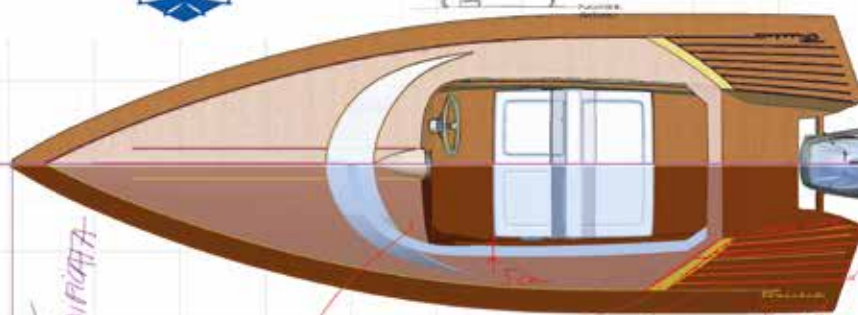
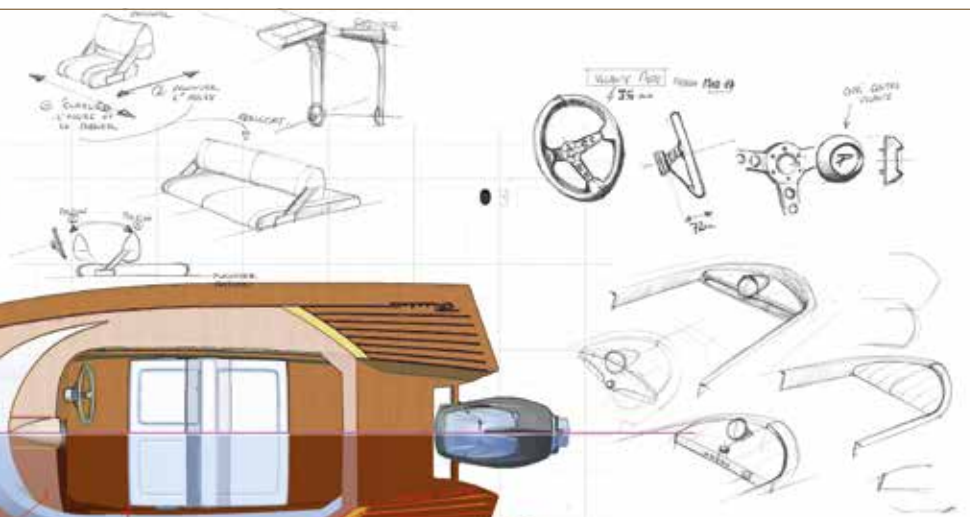
Plans de l'Endurance (illustration en bas sur page de droite) et illustrations simulées (colonne de droite ci-contre)





# 490

## Foncelet



PARTE MODIFICATA

PIANCA "FLOTANTE"

AVVENTE CURVE

SPESSORE LINEE GIALLI 6 mm

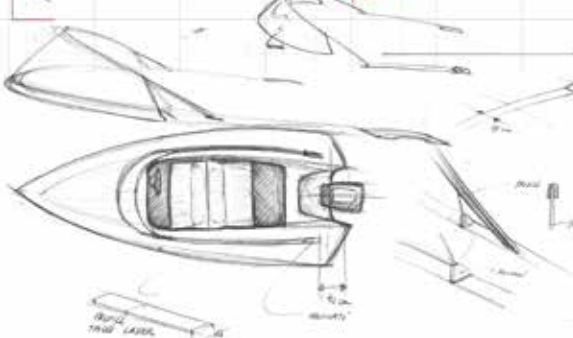


FRATE SET PUNTA LENO

CONTE SCHEDE INTERAM VERDE ESTERNO BIANCO

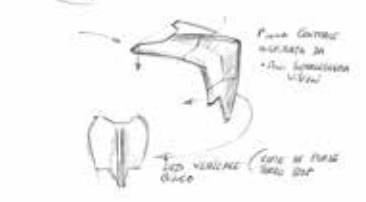
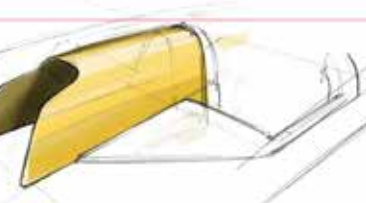
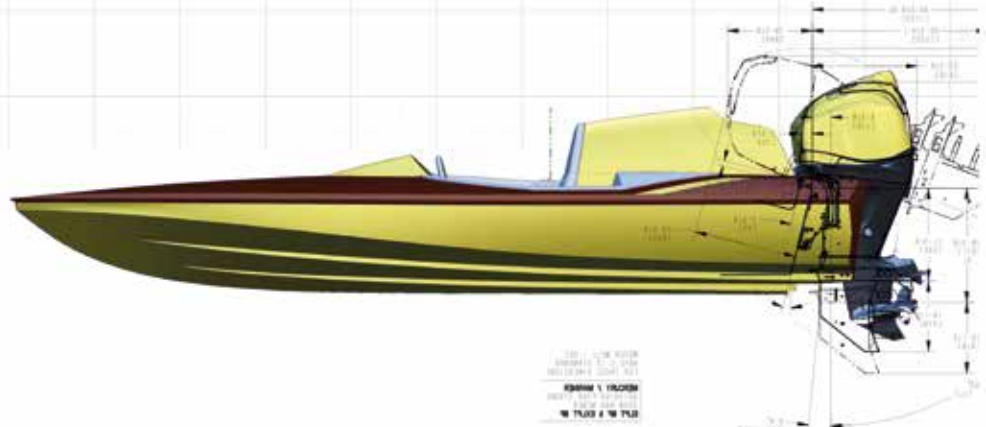
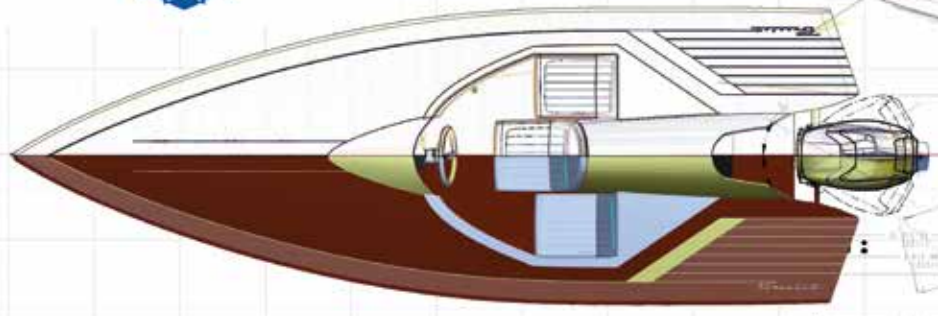
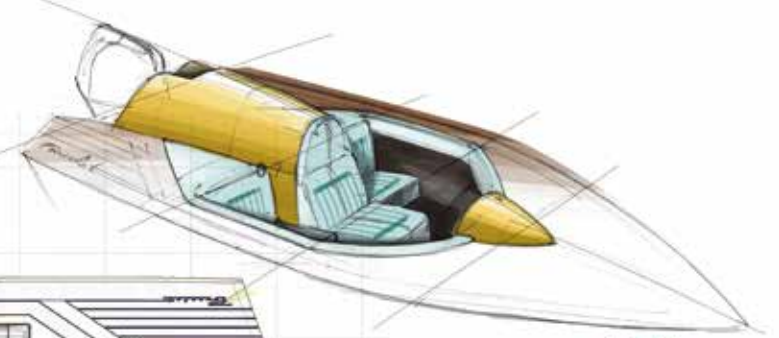
FRATE FRONTALE PUNTA LENO

VISANTE INTERAM VERDE ESTERNO BIANCO



# 490

## Foncelet



REVISIONI E TRACCIE  
1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024



▲ Deux participantes étaient venues du Royaume-Uni, dont cette Adler de 1901, de fabrication allemande

# L to B 2024

Texte et Photos: Nick Jonckheere

*Récemment organisé pour la quatrième fois par la Royal Veteran Car Club Belgium, le LtoB fait désormais figure de classique belge incontournable. Ce qui a commencé comme une alternative au London-Brighton Veteran Car Run pendant la période du Covid est devenu un événement annuel avec un charme bien à lui. La première édition reliait Loppem à Blankenberge, d'où le nom LtoB. Cette année, le parcours nous a conduits de Vlissegem à Wenduine, puis retour au point de départ, une configuration astucieuse pour éviter les défis logistiques. Le 1<sup>er</sup> novembre, une vingtaine d'automobiles à trois et quatre roues datant d'avant 1905 se sont donc réunies, avec des participants venus de Belgique, de France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni.*





**L**a plus ancienne participante, une Panhard-Levassor de 1897, est un véritable chef-d'œuvre technologique, avec son allumage par tube incandescent. Ce système chauffait au rouge des tubes en platine à l'aide d'un bec Bunsen, remplaçant ainsi les bougies d'allumage traditionnelles. Cette technique a ensuite été perfectionnée, comme en ont témoigné deux modèles plus récents de Panhard-Levassor, équipés de moteurs à deux et quatre cylindres.

La marque la plus populaire parmi les participants était sans aucun doute De Dion Bouton, avec plusieurs modèles Vis-à-vis de 1901. Ces derniers furent plus tard remplacés par le modèle 'Populaire', dont plusieurs exemplaires étaient également présents.

Deux véhicules belges figuraient au départ. D'abord, une Delin de 1901, récemment rapatriée en Belgique après un séjour au Royaume-Uni, qui a parcouru le trajet sans le moindre problème. Ensuite, la Minervette, datant de 1904, voiture légère issue des usines Minerva, et première automobile produite par ce

constructeur alors spécialisé dans les motociclettes.

Une des nouvelles venues de l'année fut une Adler de 1901, voiture de fabrication allemande, mais équipée d'un moteur De Dion Bouton. Quant à la Crestmobile de 1902, elle se distinguait par une conception atypique, avec son moteur placé tout à l'avant du châssis. Ce véhicule reflète une époque où le design standard de l'automobile n'était pas encore défini. À son lancement, la Crestmobile fut décrite comme «The new world's wonder» et «The only car that really can be operated and kept in repair by persons unused to motors». Aujourd'hui encore, elle fonctionne parfaitement!

Le parcours traversait les polders flamands jusqu'à la station balnéaire de Wenduine, empruntant des routes peu fréquentées par les voitures modernes. Quelques pannes mineures ont émaillé le trajet, mais ces aléas font partie du charme de l'événement. La plupart de ces voitures pionnières sont remarquablement bien entretenues et prêtes à offrir des kilomètres de plaisir.

▲ Une Panhard-Levassor de 1897, avec ses grandes roues et ses pneus pleins, véritable pionnière équipée d'un allumage à tube incandescent





▲ Beaucoup d'ambiance sur la digue de Wenduine



► LtoB 2024, de Vlissegem à Wenduine, puis retour au point de départ



► La Decauville «voiturelle» de 1901, innovante grâce à son moteur bicylindre et son châssis léger





▲ Un autre joyau belge, la rare et unique Delin de 1901, fabriquée à Louvain



◀ Cette Decauville de 1900 présente déjà des améliorations significatives par rapport au modèle de 1899



◀ Une De Dion Bouton de 1904, magnifiquement restaurée, représentant la marque la plus populaire de l'époque en Europe





▲ Une équipe enthousiaste à bord de la Minervette de 1904

Photo insérée: la Minervette, véritable voiture légère produite par Minerva

► Le moteur de la Crestmobile de 1901 était simplement monté à l'avant du châssis



► Panhard-Levassor, un constructeur de qualité. Cette Type A de 1903 possède une carrosserie à quatre places





# 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





Moto Flandria de 1933, équipée d'un moteur Villiers de 250 cm<sup>3</sup>

*Si l'on a dépassé un certain âge, on a tous possédé à un moment ou à un autre un produit Flandria ou Superia. Un vélo, un home-trainer, une tondeuse à gazon, un cyclomoteur... Ces marques fabriquaient même des véhicules pour invalides, des triporteurs et des motos... Mais d'où vient le nom Flandria? Et quelle est l'histoire de Superia? Les 7 et 8 septembre derniers, à l'occasion des Journées du Patrimoine, une rétrospective a eu lieu dans les ateliers d'origine de Zedelgem. Nous avons enfourché notre vélo Flandria et visité l'exposition "Gebroeders Claey's onder één dak" (Les frères Claey's réunis sous un même toit).*

# Flandria expo

Texte et Photos: Nick Jonckheere

C'est dans le hameau "De Leeuw" que le père Louis Claey's avait installé sa petite forge. Il avait sept fils et trois filles. L'un des fils, Léon, quitta bientôt la forge pour se lancer dans la fabrication de machines agricoles, tandis que ses frères Alidor, Aimé, Remi et Jérôme Claey's créèrent quant-à-eux une usine de vélos : la "Gebroeders Claey's". Au début, ils achetaient de nombreux composants chez des fournisseurs tels que Flandria, à Bruges, avant de finalement racheter l'entreprise. Dans les années 1930, ils commencèrent à produire des motos, puis des cyclomoteurs. Le succès fut énorme. Les produits étaient exportés vers 19 pays, et la gamme se développa jusqu'à atteindre quelque 500 modèles différents au fil des années !

En 1956, la famille se divisa, et un "mur" fut érigé au milieu de l'usine. Naquirent alors deux entreprises distinctes, qui devinrent concurrentes à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1957 : "Flandria" A. Claey's, et "Superia" Ateliers Remi Claey's. Flandria

construisit des usines supplémentaires à Warneton et Zwevezele, et disposait de filiales à Roosendaal, à Sluis, ainsi qu'au Portugal et au Maroc. Superia, quant à elle, ouvrit également une succursale à Sluis et une fonderie à Lichtervelde. Superia continua à produire des cyclomoteurs, mais connut également un succès certain avec des produits tels que des radiateurs. Dans les années 1980, hélas, tout s'arrêta pour tout le monde. Les deux entreprises s'étaient mutuellement détruites à force de se faire concurrence.

L'exposition s'est tenue dans ce qui était autrefois la salle des presses de Flandria, et il était impressionnant d'entendre les histoires racontées par certains visiteurs, notamment quelques-uns des derniers anciens employés. L'affluence fut énorme, soulignant une fois de plus l'importance de ces marques emblématiques de Flandre-Occidentale.

*Nos vifs remerciements à Danny Van Severen et Bart Goovaerts.*

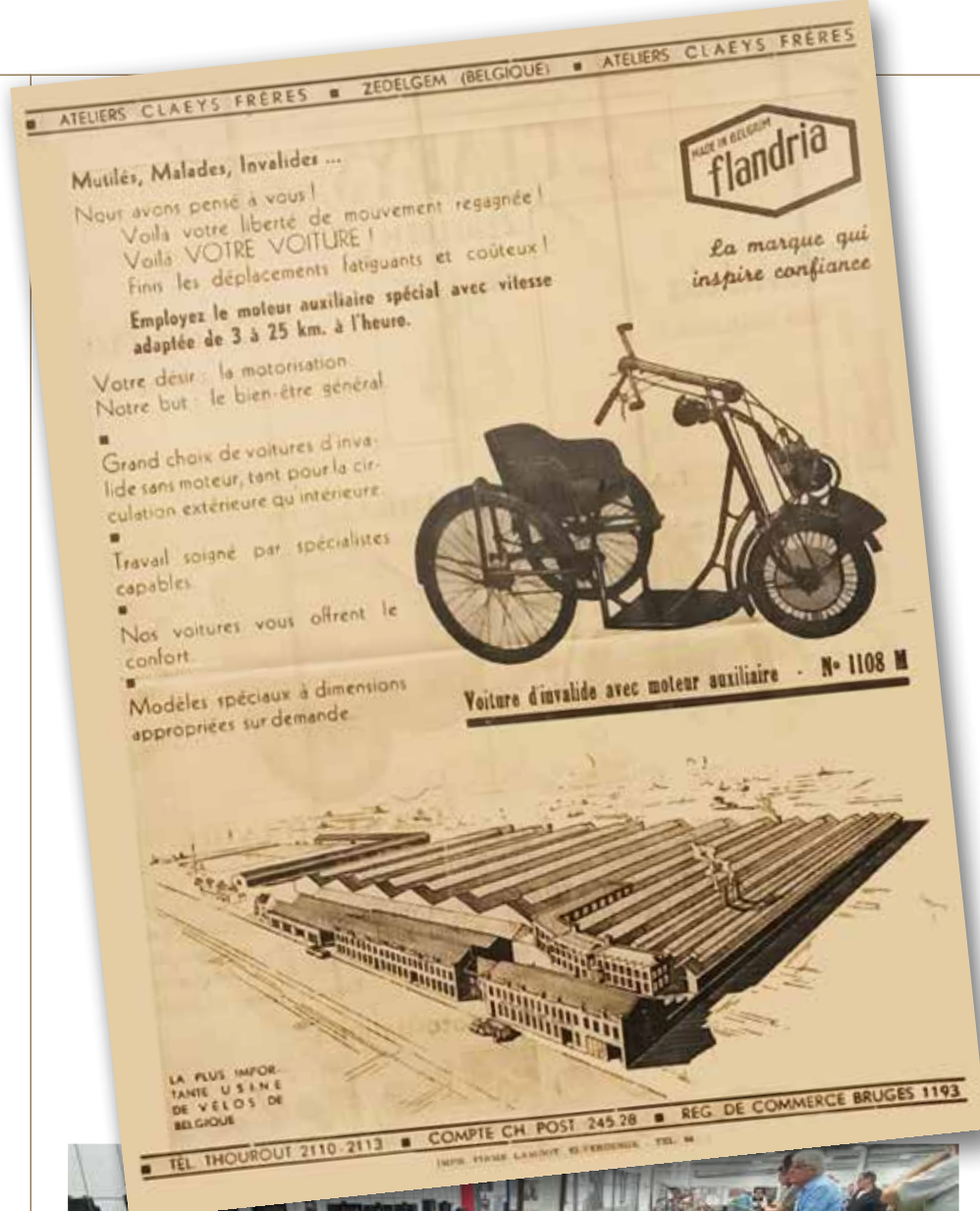




◀ Flandria excellait dans le travail de tôlerie, comme en témoignent les modèles King et Kingline



► Ces petits engins, destinés notamment aux invalides de guerre, ont été conçus avec ou sans moteur. L'usine de Zedelgem a connu une croissance constante



► Vers 1958, inspiré par les go-karts britanniques, deux moteurs Flandria furent montés sur un châssis en polyester. Seulement six exemplaires auraient été fabriqués



► Suite au succès des courses locales en Flandre-Occidentale et Flandre-Orientale, ce cyclomoteur de course avec moteur Itom fut conçu sur un cadre Claeys Zephyr. Il était surnommé «de meesteker», car les cyclistes pédalaient souvent tout en mettant plein gaz







◀ *Le Flandria Rekord, fleuron de la gamme qui connut un grand succès*



◀ *Flandria Rekord FI Special 4-V*



◀ *Les vélos étaient produits dans toutes les tailles et versions, du vélos pour enfants au vélo de course*



► Les derniers modèles Flandria...



► Lors de la scission, la marque Superia alla à Remi Claeys, et Flandria à Aimé Claeys



► Superia fabriqua le Baltour, également appelé «pousse-pousse», pour l'Expo 1958





Mercedes-Benz

# TESTÉES AU-DELÀ DES LIMITES.

NOS VOITURES SONT TESTÉES EN SOUFFLERIE CLIMATIQUE, DANS DES CONDITIONS EXTRÊMES ET PAR DES TEMPÉRATURES DE -40 À +60 DEGRÉS CELSIUS. NOUS GARANTISSONS AINSI UNE QUALITÉ ET UNE FIABILITÉ EXCEPTIONNELLES. OÙ QUE VOUS ALLIEZ, VOUS POUVEZ TOUJOURS COMPTER SUR VOTRE MERCEDES-BENZ.

**PARCE QUE C'EST MERCEDES-BENZ.**



16,6 - 21,4 kWh/100 KM • 0 G/KM CO<sub>2</sub> (WLTP).

Contactez votre concessionnaire pour toute information relative à la fiscalité de votre véhicule. Informations environnementales AR 19/3/2004 : [www.mercedes-benz.be](http://www.mercedes-benz.be) - Donnons priorité à la sécurité.

# Jacky Ickx

## *Le champion incontestable*

Texte: Eric Janssen – Photos: Wout Hendrickx – Copyright: MCTS BV

*Le 1<sup>er</sup> janvier 2025, Jacky Ickx a fêté ses 80 ans. Un âge vénérable pour l'un des rares pilotes d'une époque fascinante mais sombre, encore en vie pour en témoigner. Il est l'un des pilotes les plus polyvalents de tous les temps, à juste titre surnommé le «Rain Master».*

*Une personnalité marquante mais discrète. Gentleman jusqu'au bout des ongles.*

*Son palmarès est difficilement égalable, surtout dans les années 1960, où la plupart des pilotes de Grand Prix étaient des mercenaires qui pouvaient à loisir courir pour différentes marques, dans diverses disciplines. Ainsi Jacky Ickx pilota-t-il pour Ferrari en F1, tout en défendant les couleurs de Ford dans les courses de tourisme et d'endurance.*



▲ Duel jusqu'au finish entre Ickx et Hermann. Le Mans 1969. Ford GT40 (Provence Moulage) et Porsche 908 (Solido) au 1:43

### ■ Une carrière richement remplie

Pilote actif pendant 32 saisons, il a partagé son cockpit avec environ soixante copilotes et navigateurs, outre les courses en monoplace, évidemment. Il remporta huit victoires en Formule 1 avec Brabham et Ferrari, devenant deux fois vice-champion du monde. En 1970, il déclara d'ailleurs que le titre mondial revenait à Jochen Rindt, tragiquement décédé à Monza. En endurance, il décrocha deux titres mondiaux, avec 47 victoires et 80 podiums. Ses six triomphes aux 24 Heures du Mans lui valurent le surnom de «Monsieur Le Mans».

En 1979, il remporta le championnat américain Can-Am au volant d'une Lola T333CS. Comme il l'a souvent confié, c'est en Afrique qu'il a découvert une nouvelle facette de lui-même, en se concentrant sur les choses essentielles de la vie. Mais il démontra également son talent en remportant le Dakar en 1982. Ajoutons ses nombreux titres de champion de Belgique et son sacre comme Sportif de l'année 1982. Jacky Ickx est également une figure des bandes dessinées de Michel Vaillant. Il a d'ailleurs comparé l'auteur Jean Graton à Pininfarina, et il m'a un jour confié



avec un sourire être peu jaloux du héros français, toujours jeune et invincible. L'un de ses amis les plus proches est son contemporain, et autre légende belge, Eddy Merckx.

## ■ Polyvalent par excellence

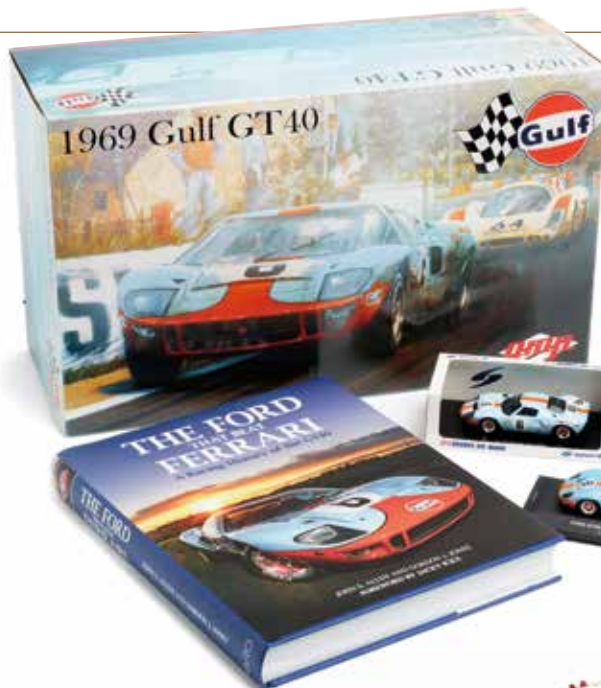
Jacky Ickx participe le 15 mars 1961 à sa première course au guidon d'une Zündapp 50 cc. C'est le début d'une aventure passionnante qui durera plus de trois décennies. Bien sûr, sa carrière ne fut pas exempte de drames. En 1963, il sort violemment de la route lors de la course de côte de La Roche-en-Ardenne avec une BMW 700 Coupé. En 1970, lors du Grand Prix d'Espagne à Jarama, il échappe de justesse à la mort, piégé dans une Ferrari en feu après une collision avec Jacky Oliver. Trois semaines plus tard, il prend le départ du Grand Prix de Monaco. Un exemple de caractère et de persévérance.

Ses premières victoires en auto, il les signe au volant de voitures de tourisme. En 1969, avec l'Allemand Hubert Hahne, il remporte les 24 Heures de Francorchamps. Ford Belgium lui accorde alors sa confiance, et il brille au volant d'Escort, de Cortina et de Mustang sur les circuits de Francorchamps, Zandvoort et Zolder. En 1974, il participe sans succès aux 24 Heures de Spa avec une modeste VW Scirocco.

En 1967, il surprend tout le monde lors du Grand Prix d'Allemagne, où, au volant d'une Matra MS5 F2, il domine de nombreux pilotes de F1. Deux ans plus tard, il remporte le GP du Nürburgring avec une Brabham BT26 Ford, à une vitesse moyenne de 175 km/h!

## ■ Le roi de l'endurance

C'est sans conteste la discipline où il a tout particulièrement excellé pendant vingt ans. Sa première victoire remonte à 1967, lorsqu'il remporte sa catégorie aux 24 Heures de Daytona, avec une Ford GT partagée avec l'Américain Thompson. Puis il accumule victoires et podiums avec des voitures légendaires: Porsche (935, 936, 956, 962), Ford GT, Mirage M1, Gulf Wyer, Ferrari 312 PB, Alfa Romeo 33TT12 et Matra. Ses six



◀ Un très bel exemplaire de la GT40 au 1:12 (GMP) accompagné des exemplaires de Spark Model et Ixo au 1:43

▶ Citroën CX 2400 GTI – Paris-Dakar 1981 – J.Ickx/C.Brasseur – Altaya/Norev



▼ Toyota Landcruiser 1995. Edition limitée au 1:24 sur base d'un kit Tamiya



▼ Peugeot 45 T16 – Paris-Dakar 1989 – Une pièce de monnaie décidait de la victoire. Kit en résine de Provence Moulage au 1:43



▼ Mercedes-Benz 280 GE Texaco des vainqueurs Ickx/Brasseur de l'édition 1981 (Norev/ Série Presse au 1:43)



▲ Porsche 959 Rothmans – Les versions 1985 et 1986 du rallye Paris-Dakar. Spark Model au 1:43



◀ Porsche 924 GTS Gitanes – Boucles de Spa 1982 (Spark Model)



▶ Ferrari 312 PB Longue queue 1973. Ickx/Redman vainqueurs au 1000 km de Monza. Technomodel au 1:43



▼ Le Team Gulf John Wyer avec le camion transporteur et les bolides. Spark Model/Bizarre/Solido et Provence Moulage au 1:43



◀ Le coffret Jacky Ickx Le Mans 1976 - 1981. Une pièce de collection par excellence. Une édition limitée de Trofeu au 1:43



► La famille des Porsche 936



► Porsche 956 Rothmans. Ickx/Bell vainqueurs au Mans en 1985. Spark Model Série Vainqueurs au Mans au 1:43



▼ Brabham BT26A – Ickx vainqueur du Grand Prix d'Allemagne 1969. Spark Model



▼ Une autre 312B moins chère chez Brumm au 1:43



▲ Ensign N176 (1976) et N177 (1977) reproduits par Spark Model



► Ligier JS11 Gitanes F1 au Grand Prix des Pays-Bas en 1979 (Spark Model)



► *Le pilote et l'auteur Eric Janssen: un intérêt certain pour les modèles réduits*



victoires aux 24 Heures du Mans, dont la première en 1969, restent gravées dans les mémoires. Il remporta cette édition mémorable en marchant délibérément vers sa voiture au départ, en partant bon dernier, et en battant Hans Hermann (Porsche 908) dans un sprint final tactique.

### ■ Rallye et rallye-raids

En 1982, Jacky Ickx participe sporadiquement à des rallyes comme les Boucles de Spa, avec une Porsche 924 GTS. Attiré par de nouveaux horizons, il tombe amoureux du Sahara. En 1981, il prend son premier départ au Dakar avec l'acteur Claude Brasseur dans une Citroën CX 2400 GTI. L'année suivante, il triomphe avec le même équipier au volant d'un Mercedes-Benz 230G Texaco. Il convainc également Porsche d'adapter la 953 et

la 959 pour cette épreuve, permettant à René Metge de s'imposer en 1986 grâce à ses conseils. En 1995, il conduit même en solo avec un Toyota Land Cruiser et remporte à cette occasion un trophée spécial. En 2000, il participe une dernière fois avec sa fille Vanina dans un Toyota Land Cruiser, terminant à une honorable 18<sup>e</sup> place.

### ■ Une belle rétrospective à Autoworld

Bref, Jacky Ickx est une icône incontournable pour tout passionné de sport automobile. Jusqu'au 26 janvier 2025, le musée Autoworld de Bruxelles met à l'honneur sa carrière exceptionnelle, avec une exposition qui retrace son parcours au moyen de modèles réduits et autres objets rares. Une célébration bien méritée pour notre légende nationale, qui a pris le volant de pas moins de 25 marques automobiles différentes et a couru comme pilote officiel pour Ferrari, Ford, Porsche, Citroën et Peugeot. Un thème rêvé pour constituer une collection.

La plupart des modèles existent à l'échelle 1/43 et 1/18, avec quelques exceptions à 1/24 et 1/12. Ce n'est pas une mince affaire, car une telle collection compte rapidement plus de 100 exemplaires. Les modèles industriels (diecast) proviennent de marques comme Box, Brumm, Exoto, GMP, Minichamps, Norev, Solido, Trofeu et Vitesse. Les kits en plastique figurent dans les catalogues de FDS, Grand Prix Models et MRE, tandis que des modèles en résine proviennent de Gaffe, Off-Road, Provence Moulage et Starter.

Des modèles construits à la main, souvent d'origine italienne, sont également disponibles via BBR, Looksmart, Tecnomodel ou Spark Model. La collection peut en outre être enrichie d'éléments comme des casques, figurines et autres objets d'automobilia. Et bien sûr, la documentation ne manque pas. Voir la liste ci-dessous.

Toute cette richesse est visible jusqu'au 26 janvier 2025 à Autoworld, à Bruxelles, où la carrière de Jacky Ickx est recréée à échelle réduite grâce à la passion de collectionneurs acharnés.

### ■ Bibliografie

- Jacky Ickx – Mes Souvenirs noirs et blancs (Dennis Asselberghs)
- Historickx – Le petit Jacky illustré (Clovis)
- Jacky Ickx – A bâtons rompus (John J. Goossens)
- Jacky Ickx – L'enfant terrible (Dossiers Michel Vaillant – Jean Gratton)
- Jacky Ickx – (Pierre van Vliet)
- Jacky Ickx – Bande dessinée – deux parties
- Catalogue Expo Merckx/Ickx 70 ans
- Flat 6 Magazine (Février 2020) avec une Interview détaillée exclusive
- Michel Vaillant légendes – Effroyable Saison – Bande dessinée
- Michel Vaillant – Dossier Jacky Ickx – Un «enfant terrible»



# Il faut choisir la bonne route quelle que soit la distance



Dans un monde où l'on se fie à son GPS pour arriver à bon port, quel bonheur de s'amuser à trouver son chemin sans aide et de découvrir les chemins de traverse bien plus jolis que la route la plus rapide qu'il aurait calculée. Surtout quand on a le temps de partir ainsi à l'aventure en voiture. Quel bonheur de prendre le temps de flâner en route.



Chaque weekend, les amateurs d'automobiles sont nombreux à sillonner nos belles routes en groupe, profitant de ce moment de détente et

d'évasion. Au détour de routes détaillées dans des livrets de route ('roadbooks'), ils découvrent de beaux paysages et des sites historiques remarquables. Découvrez ce que ViaFlavia vous propose à ce sujet.

## Des parcours et roadbooks réalisés sur mesure pour tous vos événements



Rallyes touristiques  
pour clubs & associations



Parcours d'essai &  
présentations de modèles



Teambuilding &  
Événements d'entreprise



Jeu-concours &  
rallyes découverte

**ViaFlavia**  
ROADBOOKS AND MORE

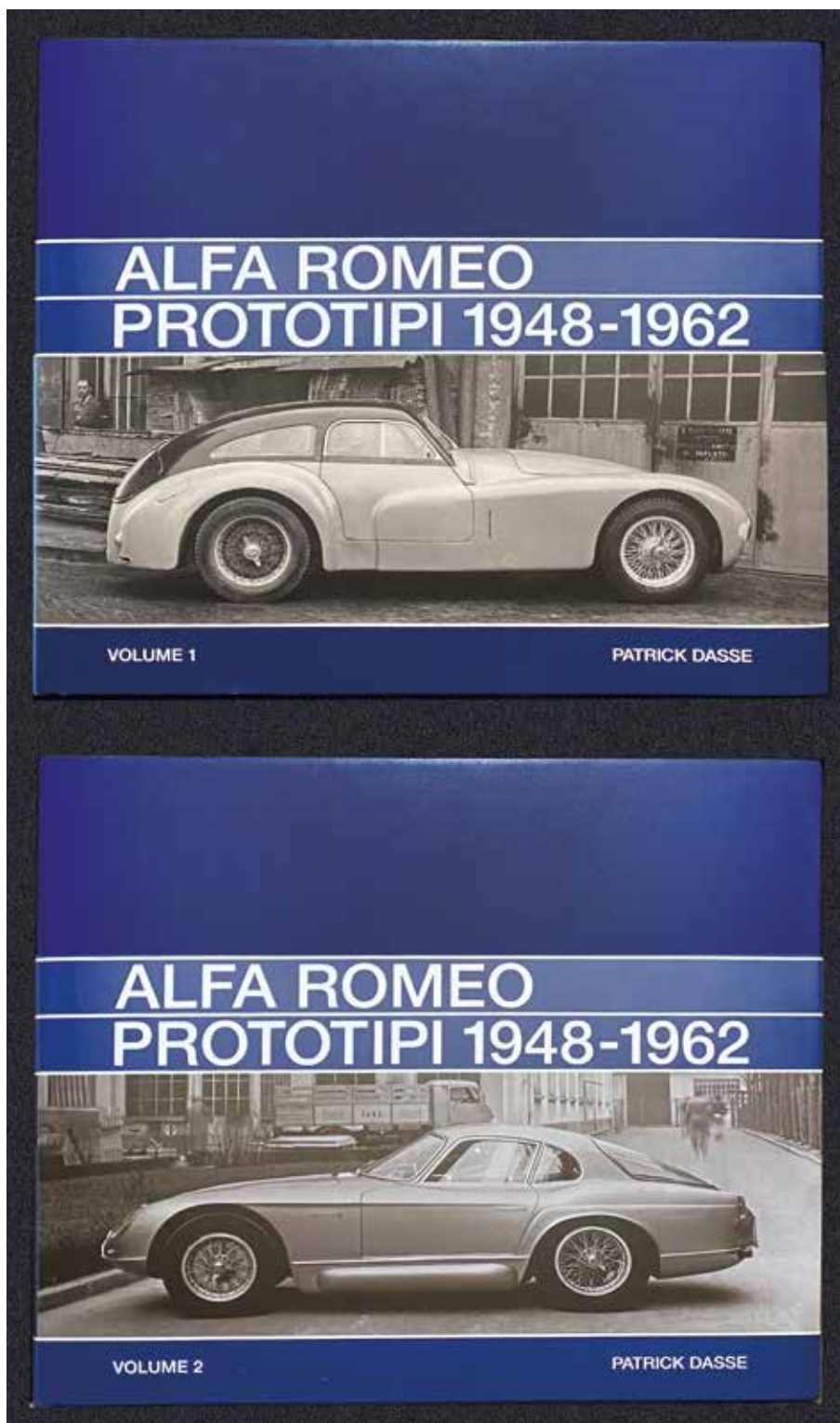
Via Flavia, powered by busybee | Boesbergstraat 12 | 1933 Sterrebeek | Belgium | Tel: +32 475 27 00 03 | Contact: info@busybee.be

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

Quand j'ai rencontré Patrick Dasse par hasard il y a environ 15 ans, ce jeune photographe allemand était déjà un vrai Alfista, un passionné fou d'Alfa Romeo, qui rêvait de rééditer le célèbre livre *Alleggerita* de Tony Adriaenssens. Cet ouvrage jouissait en effet d'un statut de culte parmi les amateurs d'Alfa, mais était épuisé depuis longtemps. Mon ami Tony n'était cependant pas enthousiaste à l'idée d'une réédition. Ayant déjà derrière moi une carrière bien remplie dans l'édition, je trouvais au contraire que l'idée n'était pas mauvaise. Au fruit de moults efforts, j'ai finalement réussi à rapprocher les deux parties, et la suite appartient à l'histoire. Depuis lors, Patrick Dasse a publié une impressionnante bibliographie consacrée à l'histoire d'Alfa Romeo : 18 livres – qui occupent toute une étagère de ma bibliothèque – auxquels se sont ajoutés quatre nouveaux volumes ces 12 derniers mois. Tous sont magnifiquement édités, très joliment présentés, et surtout remarquablement bien documentés. Je suis assez fier d'avoir modestement contribué à la création de ce trésor Alfa Romeo.

# Le Trésor Alfa de Dingwort Verlag

Texte: Leo Van Hoorick





## ■ Alfa Romeo Prototipi 1948–1962

Il y a un an, la maison d'édition de Patrick Dasse, Dingwort Verlag, a publié un ouvrage en deux volumes, présenté dans un élégant coffret – selon la tradition de la maison – consacré aux prototypes Alfa Romeo. Pour cet ouvrage, Patrick a une fois de plus déniché un nombre impressionnant de photos inédites. Alors que d'autres constructeurs avaient souvent pour habitude de détruire leurs prototypes au fil des années, il semble que ce soit grâce à Luigi Fusi, un employé d'Alfa Romeo, que beaucoup de ces véhicules extraordinaires existent encore aujourd'hui. Certains d'entre eux sont d'ailleurs visibles au musée Alfa d'Arese.

Le premier volume s'ouvre sur un aperçu de tous les châssis 6C 2500 Competizione. Ceux-ci ont remporté quelques succès en course, notamment une deuxième place au Giro di Sicilia de 1949, une troisième place aux Mille Miglia de la même année, et une victoire à la course de Pescara. En 1950, deux voitures ont terminé première et sixième au Giro di Sicilia, et Fangio s'est classé deuxième aux Mille Miglia. Le livre contient également des photos de ces compétitions, et de bien d'autres, dont des courses de côtes. Ces voitures ont continué à courir jusqu'en 1952. Le chapitre se termine par une liste des propriétaires et des numéros d'immatriculation italiens.

Une version 3.0 litres avait été construite pour les Mille Miglia de 1950, mais celle-ci fut détruite dans un accident. Pour donner une idée des détails et de la richesse iconographique de l'ouvrage, sachez que ces trois voitures occupent à elles seules les 80 premières pages. La partie suivante couvre les versions 2.0 et 3.0 litres des célèbres Disco Volante, initialement conçues comme des «Show Cars». Parmi celles-ci, un coupé fermé et une des deux spiders ont été envoyées à New York pour le Motor Show. Une troisième version 2.0 litres, avec une carrosserie modifiée, a été utilisée en course.

L'auteur poursuit avec la 6C 3000CM (souvent également appelée Disco Volante, à tort), qui a couru en 1953. C'est en décrochant une deuxième place aux Mille Miglia avec l'un des coupés que

Fangio s'est rendu célèbre. L'histoire en usine se termine avec le spider avec lequel Fangio a remporté la course de Merano. Une fois encore, l'auteur impressionne par le nombre de photos inédites, dont plusieurs montrent le véhicule de développement à empattement court (3000PR) après son accident en 1954.

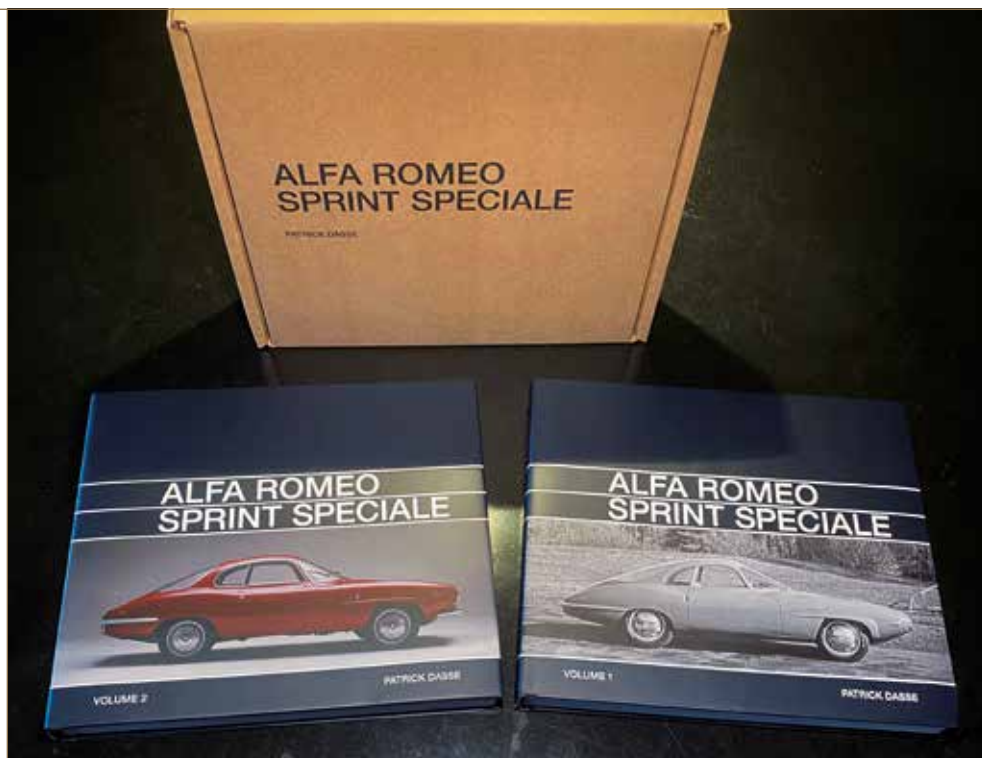
La deuxième partie conclut l'histoire de la 6C 3000CM avant de passer aux prototypes à quatre cylindres des années 1950. Tout naturellement, la remarquable Sportiva y occupe une place importante. Deux exemplaires avaient été construits par Bertone, selon un design de Scaglione. L'ouvrage évoque également une voiture de record signée Abarth, équipée d'un moteur Alfa de 1100 cm<sup>3</sup> monté à l'arrière, qui a établi plusieurs records d'endurance. Le dernier prototype présenté est le précurseur de la célèbrissime TZ du début des années 1960. L'auteur termine son diptyque avec plusieurs chapitres consacrés au musée Alfa Romeo, aux trois légendaires BAT, à une Conrero Alfa, et à quelques modèles atypiques. Ce livre impressionnant retrace ainsi les efforts du département expérimental et de course d'Alfa Romeo avant les grands succès des TZ, TZ2 et autres Tipo 33.

Proposé en anglais et en allemand, l'ouvrage se compose de deux volumes, totalisant 600 pages. Le premier volume compte 300 pages, avec 311 photos en noir et blanc et 28 en couleur. Le second volume contient également 300 pages, avec 302 photos en noir et blanc et 49 en couleur.

## ■ Alfa Romeo Sprint Speciale

Le dernier ouvrage de cette collection est consacré à la Giulietta Sprint Speciale. Il s'agit d'un coffret de deux volumes, soit les numéros 21 et 22 de cette bibliographie Alfa Romeo, si nos comptes sont exacts.

La Sprint Speciale avait été spécialement conçue en 1957 pour les compétitions de la catégorie GT, mais elle ne fut disponible à la vente qu'à la fin juin 1959. Mais dès les premières courses, il est hélas apparu que la Giulietta Sprint Speciale



n'était pas aussi performante qu'espéré. Cela explique peut-être pourquoi l'importance historique des 101 premiers exemplaires, surnommés Muso Basso (« museau bas » en italien), a été oubliée et pourquoi ce modèle n'a pas reçu la reconnaissance qu'il méritait dans l'histoire d'Alfa Romeo. Sans lui, pourtant, il n'y aurait jamais eu de Tipo 101.26 Giulietta Sprint Zagato, qui n'était rien d'autre qu'une Giulietta Sprint Speciale habillée par Zagato.

La décision d'Alfa Romeo de lancer en 1960 la production de la Giulietta Sprint Speciale, avec une carrosserie légèrement modifiée, est en grande partie attribuable au superbe design de Franco Scaglione, alors au service de la Carrozzeria Bertone.

Aujourd'hui, la Sprint Speciale est reconnue comme un modèle iconique du constructeur milanais et reçoit l'hommage qu'elle mérite dans cet ouvrage de 600 pages en anglais et en allemand, divisé en deux volumes.

Volume 1 – 300 pages, comprenant 222 photos en noir et blanc et 30 en couleur. Ce volume documente en détail le développement des modèles suivants: Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20/750 SS, Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20, Giulietta Sprint Speciale U.S.A. Tipo 101.17, et Giulia SS Tipo 101.21.

Il inclut également l'histoire des courses auxquelles la Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20/750 SS a participé en Italie, entre juin 1959 et mai 1960.

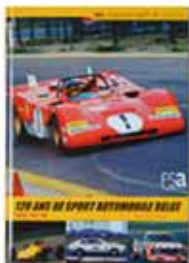
Volume 2 – 300 pages, contenant 231 photos en noir et blanc et 12 en couleur. Ce volume présente: Un registre des 101 premiers exemplaires produits de la Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20/750 SS, Une liste des modèles Giulietta Sprint Speciale Tipo 101.20 et Giulia SS Tipo 101.21 ayant participé à des courses ou rallyes, Une documentation sur des véhicules particulièrement intéressants, identifiés par des annotations spéciales dans le livre de production ou par leur numéro d'identification, numéro de moteur ou date de production.

### ■ Patrick Dasse: Alfista passionné et éditeur dévoué

Patrick Dasse incarne la passion pour Alfa Romeo. On pourrait dire que c'est cette passion qui a donné naissance à sa maison d'édition. Bien que ses futurs projets soient encore inconnus, je suis toujours émerveillé par chaque nouvelle publication, et je me réjouis d'ajouter chaque nouveau titre à ma bibliothèque. Alfa Romeo occupe désormais une section rien qu'à elle sur mes étagères!

[www.dingwort-verlag.de](http://www.dingwort-verlag.de)





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

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



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

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



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

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



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

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



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

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



Paul Frère  
€ 49,00

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



The Pen and Ink Garage  
€ 29,00

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



L'Histoire des Bianchi  
€ 60,00

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

Une partie du site est dédié aux publications de la Fondation Automobile FSA. Des livres sur l'histoire de l'automobile belge, tels *120 ans de Sport Automobile Belge*, *Le Grand Livre de l'Automobile Belge*, la vie d'un de nos plus grands pilotes *Paul Frère*, et bien d'autres. Vous pouvez les commander aisément et ils sont livrés à domicile endéans quelques jours. Attention, vous ne les trouverez pas dans les librairies, mais uniquement sur le site.

www.historicar.be

# Vous êtes unique. Mais jamais seul.

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



Private Banking.  
Avancer ensemble.

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



