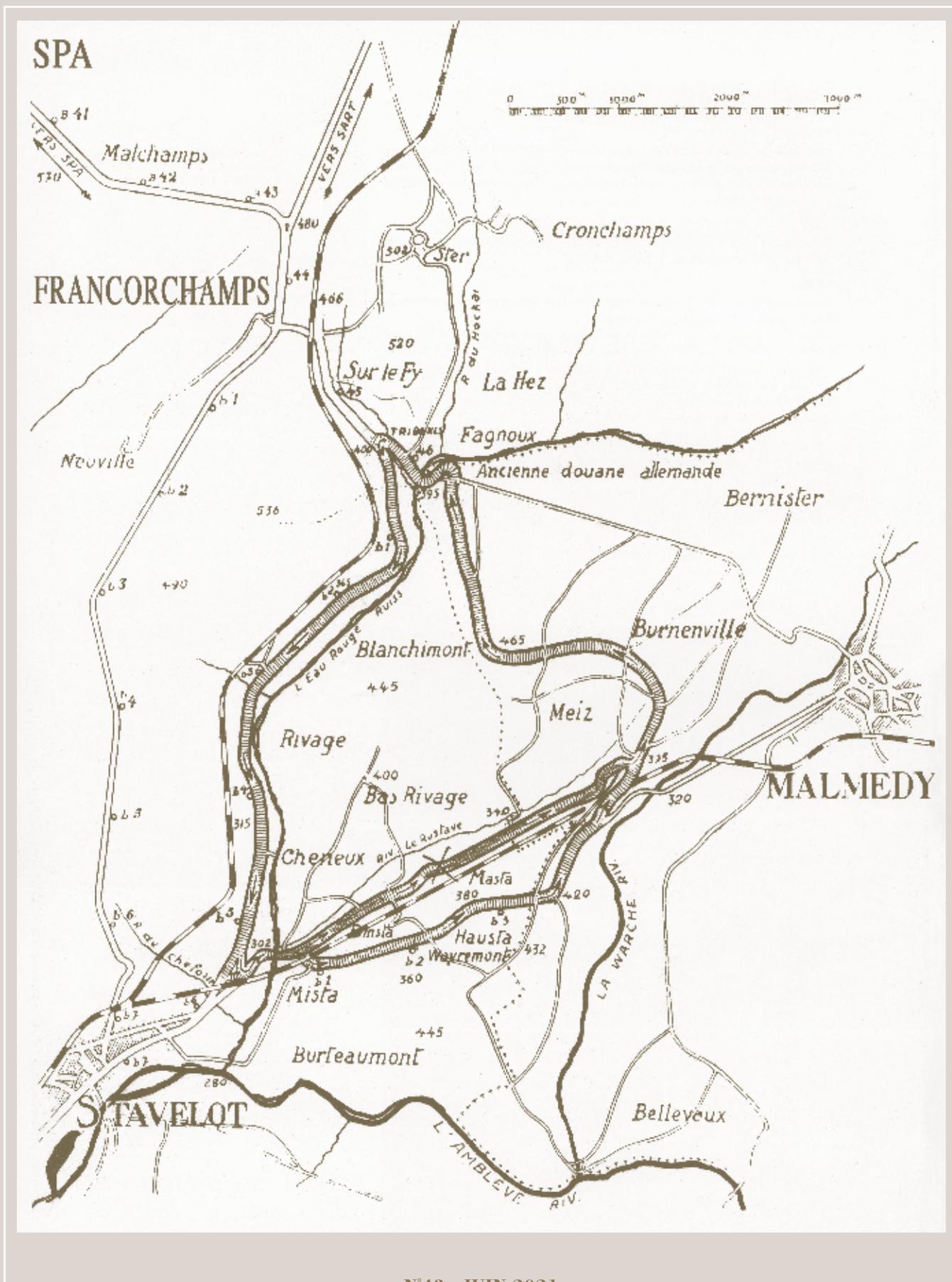


FSA HISTORICAR

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 !

Avenue des Nerviens 85, bte 2 - 1040 Bruxelles - Tel : +32 (0)2 526 00 10 - info@vdh.be - www.vdh.be - Follow us on



HISTORICAR

Editorial

Fsa

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

Rédacteur en chef:

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

Directeur de la publication et éditeur responsable:

Jacques Deneef
Chaussée de Boitsfort 15/85
1050 Bruxelles

Ont collaboré à ce numéro:

Paul E. Frère – Nick Jonckheere –
Philippe Casse - Laurent Zilli

Mise en page:

www.busybee.be

Historicar est notamment soutenu par:

R.V.C.C.B.
Historical Vehicle Club
Belgian Vehicle Heritage
British Classics & Rover Club Belgium
Brussels Classic Car Club
Forties and Fifties American Cars Enthusiasts
A Merry Car Club
Club des Anciennes Citroën
Lancia Club Belgio
Belgian Mercedes Club
Spa Historic Racing Team
Packard Chauffeurs Club
Tank Museum
Austin-Healey Club
Classic Cadillac & La Salle Club
Amicale bruxelloise Club des Décapotables
Italia Car Club Belgium
Jaguar Drivers Club
300SL Gullwing & Roadster Club Belgium
Amicale Panhard Belgique
DKW Auto-Union Club België
The English Drivers Guild
Meetjeslandse Oldtimer Club
Club Lucien Rosengart France
Ecurie Val d'Or
KBC Classic Car Club
Peugeot Club Belgium
Kon. Automobiellclub van Vlaanderen
Rolls Royce Entouasiasts' Club Belux
DwergAutoClub België
Skoda Driver Club

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

Maison d'édition:

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

Les 100 ans du circuit Spa-Francorchamps



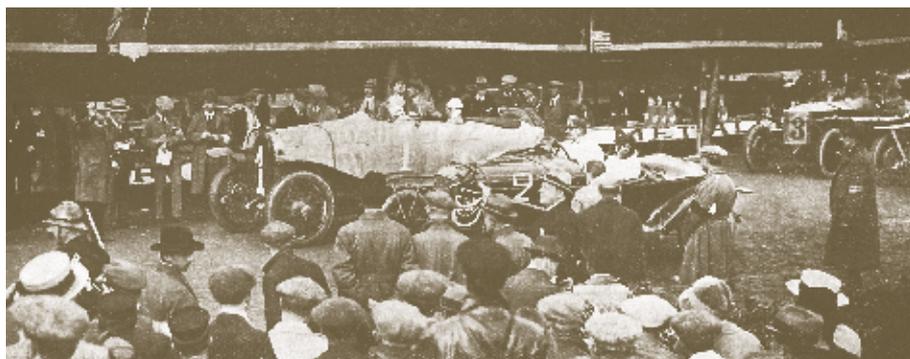
Le 12 août 1921, était inauguré le Circuit de Francorchamps. Mais seulement une voiture étant présente, ce sont finalement quelques courses de motos qui ont eu lieu. Il allait encore falloir attendre un an tout juste avant que se tienne la première course automobile : le Grand Prix du RACB, long de 600 kilomètres. Il fut remporté par un Belge, le Baron de Tornaco, au volant d'une Impéria-Abadal équipée de pneus Englebert. "Une triple victoire belge !", pouvait-on lire dans "L'Automobile Belge" du 20 août 1922. Mais ce n'était que la belle partie de l'histoire car un peu plus loin, on apprenait

aussi qu'aucune des grandes marques, comme Ballot, Peugeot, Sunbeam, Fiat ou Bugatti, ne s'étaient présentées. Pas plus d'ailleurs que les grandes marques belges Minerva, Nagant et Excelsior. En fait, il n'y avait que 12 voitures au départ et... 3 à l'arrivée. Raisons de cette faible participation ? Un règlement qui excluait de nombreuses catégories de voitures, et le fait que nombre de marques ne considéraient pas l'évènement comme assez important pour s'y investir. Heureusement pour le circuit, l'histoire n'allait pas se répéter...

Le premier circuit était composé de trois portions de route ouverte, qui formaient grosso modo un triangle. Avec juste un peu moins de 15 km, le circuit était particulièrement long et suivait le relief naturel, ce qui impliquait de nombreuses montées et des descentes périlleuses, comme la Descente de Masta. Le circuit était aussi plutôt rapide pour l'époque. Il comptait certes son lot de virages serrés, comme la Source et Stavelot, mais aussi de longues lignes droites et des virages piégeux. Cette combinaison s'avéra fatale pour bien des pilotes et en 1970, se tint le dernier Grand Prix sur le tracé originel. A savoir : le record du tour sur le vieux tracé fut établi en 1973 par Henri Pescarolo et sa Matra 670B, avec 3 min 13 sec 4 soit une vitesse moyenne de 262,41 km/h. Quoi qu'il en soit, s'il voulait conserver son rang international, le circuit devait devenir plus court et plus sûr. Le nouveau circuit fut inauguré en 1976. Il était long de 6,9 km, mais utilisait encore une portion de route ouverte. Ce n'est qu'en 2003 qu'il devint un circuit permanent, désormais long de 7,004 km.

On dit – en tout cas les Belges disent – que Spa-Francorchamps est le plus beau circuit du monde. Tous les goûts sont dans la nature, donc chacun jugera. Mais tout le monde s'accorde sur une chose : le Raidillon et l'un des virages les plus légendaires au monde. Et plusieurs fois par an, tous les regards sont rivés dessus.

Leo Van Hoorick



Départ du premier Grand Prix : à l'avant-plan, le futur vainqueur de Tornaco, devant la Chenard-Walker de Dauvergne, qui ne terminera pas la course

16th Antwerp Concours d'Elegance

- Great cars, great scenery -

Sunday, September 5, 2021 (*)
Kasteel Belvédère
Broekstraat 13 - Wijnegem
Doors: 10 A.M.



2021 Special Prewar Exposition 'Pre-45 Sports, Style & Luxury'

+ 8 classes including 70yrs
Lancia Aurelia, Bubblicious,
1950s Grand Sport & Luxe, ...



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 Contact: info@ecuriebelge.com

*Event date subject to approval by the National Security Council.

Antwerp Concours org. reserves the right to cancel the event at any time.
The safety and well-being of our competitors and visitors is our first priority.

Sommaire

3

6 – 13

14 – 20

21 – 24

25 – 29

30 – 35

36 – 38

Annonceurs

Agenda

Edito

Ragheno Peugeot, 2^{ième} partie

Expo: Les Demoiselles d’Herstal

Héritage belge: FN 2700A Pennock

Les voitures de la famille de Laminne

L’automobile: mais comment son histoire a-t-elle commencée? – 3^{ième} partie

Brussels by Evermeulen

2 VdH Assurances

4 Antwerp Concours

13 Delen Private Bank

39 Livres: www.historicar.be

40 CBC Private Banking

• Antwerp Concours d’Elegance: 13 septembre 2021

• SpaItalia: 26 septembre 2021

• Zoute Grand Prix: 7-10 octobre 2021

• Interclassics Brussels: 19-21 novembre 2021

• Interclassics Maastricht: 13 -16 janvier 2022

Autoworld

• Jaguar E-type, an icon turns 60: 4 juin – 29 août 2021

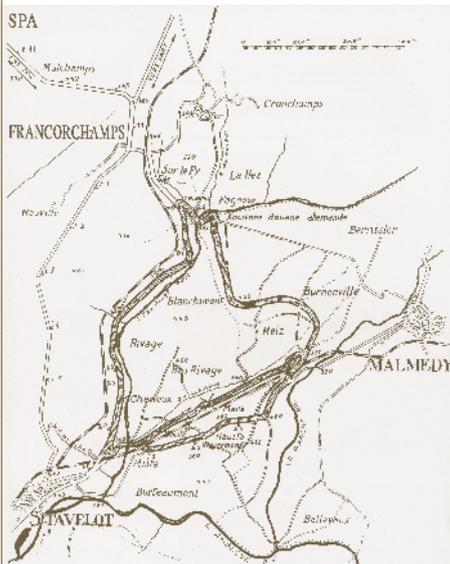
• Vespa 75 Anni: 1 juillet – 15 août 2021

• Gillet 100: 30 octobre – 14 novembre 2021

Pour plus de détails: www.autoworld.be

Couverture

Le Circuit de Francorchamps tel que présenté il y plus de 100 ans par Jules de Thiers du journal “La Meuse”. A souligner: le circuit tournait dans le sens antihoraire. A l’époque, pas encore question du fameux “Raidillon”.



Ragheno Peugeot

Joseph Pieters et l'assemblage Peugeot à Malines – Deuxième partie –

Par Paul E. Frère

Il y a 10 ans, nous avons eu l'occasion de découvrir les coulisses du Musées Peugeot de Sochaux, ainsi que ses archives. Nous avons été guidés par Jean-Louis Laine, un archiviste qui ne vit que pour la marque au Lion. Quand nous lui avons demandé s'il disposait d'infos quant à l'assemblage de Peugeot en Belgique, il avait dû avouer ne pas savoir. Nous nous étions donc plongés dans ses archives, avec l'aide d'une collaboratrice qui avait tenté de tirer les précieuses informations de l'ordinateur, au moyen de mots clés bien choisis. En vain. De retour en Belgique, nous avons décidé de créer nous-mêmes ce dossier. Après des années de recherche, nous avons finalement pu rassembler de nombreuses informations concernant l'assemblage automobile d'après-guerre dans la région de Malines. Dans *Historicar* 42 de décembre 2020, on était arrivé aux investissements de 1955 pour préparer l'arrivée de la Peugeot 403.

Bon nombre des nouveaux employés n'avaient pas la moindre expérience de l'assemblage et au départ, leur salaire était assez bas. Avec l'aide de Désiré Van Daele, secrétaire de la Centrale de l'Industrie du Métal à Malines, une étude fut menée, étude qui donna naissance à un barème appliqué dès octobre 1954, et qui avait été basé sur les salaires alloués par d'autres grandes entreprises d'assemblage, comme General Motors, Chrysler, Renault et D'Ieteren. Initialement, Désiré Van Daelen travaillait comme assistant social. Il était actif au sein de la ABVV (branche flamande de la FGTB) et avait gravi les échelons pour enfin devenir secrétaire de la Centrale pour la région de Malines. C'était un hyper actif qui fut aussi membre du Conseil Communal de Malines à partir de 1946, occupa un poste d'échevin de 1947 à 1967, et succéda à Antoon Spinoy à la fonction de bourgmestre au décès de ce dernier. Durant toute sa carrière, il avait été lié d'une façon ou d'une autre au destin d'Usines Ragheno. C'est ainsi lui qui conseilla la direction aux débuts de *Ragheno-Peugeot* au moment de définir les horaires de travail. Les échanges de correspondances montrent qu'il était initialement question de 48 heures/semaine, mais que Van Daelen insista pour qu'on applique les 44 heures/semaine et la semaine de 5 jours, règle qui venait d'être inscrite dans les statuts de la Centrale de l'Industrie du Métal.



L'équipe des ouvriers Ragheno qui ont assemblé cette première Peugeot type 203

Frans Jacobs débuta sa carrière chez *Ragheno-Peugeot* en 1955. Après une formation suivie à ce qu'on appelait alors l'école professionnelle, il sem-



blait destiné à travailler à l'Arsenal. Mais Frans était surtout intéressé par l'automobile et grâce à une relation familiale qui travaillait dans les bureaux de Ragheno, il fut engagé chez Peugeot. Aujourd'hui âgé de 83 ans, il était alors le plus jeune employé de la société. Son premier job fut le montage des phares, fonction à laquelle il remplaçait une personne absente pour plusieurs semaines. Par la suite, il allait accomplir des tâches nombreuses et variées. Chaque matin vers 8 heures, les ouvriers voyaient arriver sur le site des wagons chargés de carrosseries nues et de caisses pleines de pièces

détachées. A l'époque, il existait encore une liaison ferroviaire directe avec la gare de triage de Muizen. Une équipe était chargée de vider les wagons et de stocker le matériel, puis le train repartait immédiatement à vide vers la France. Le désavantage de ce système est qu'il n'y avait pratiquement pas de stock. Alors que le site Ragheno disposait d'un très grand hangar, seul était livré le matériel nécessaire pour un journée, voire deux. Et quand il y avait un conflit avec la France, cela se ressentait immédiatement sur le site. Les ouvriers de Malines étaient du coup régulièrement en chômage technique.

Avec l'aide de techniciens de Sochaux, une première ligne de production a été mise en place dans les anciens bâtiments de la branche ferroviaire chez Ragheno

Le bâtiment principal de Ragheno, toujours en activité en 2019. Notez la sortie de chemin de fer qui se dirige vers le hall d'assemblage





Les carrosseries nues et les pièces détachées étaient livrées chaque matin

Parfois pour plusieurs semaines. Mais le contrat devait toujours être honoré, et les retards d'assemblage devaient donc souvent être rattrapés le samedi. A l'époque, on ne badinait pas avec les chiffres de production.

Les carrosseries étaient placées sur des petits chariots sur rails et envoyées à l'atelier peinture. Là, elles étaient lavées, poncées et peintes. Quelques années plus tard, les carrosseries reçurent une couche protectrice à l'usine de Sochaux avant de prendre le train pour Malines. Initialement, la chaîne de montage n'était pas automatisée. Après la peinture, les chariots étaient poussés dans le hall d'assemblage, où on habillait intégralement les carrosseries. On installait les panneaux de portes, les sièges, le tableau de bord et les tapis. Venait ensuite ce que les ouvriers appelaient le mariage: la carrosserie, qui avaient alors été soulevée, était posée sur l'en-

Les pièces nécessaires à un ou deux jours d'assemblage étaient stockées dans le magasin



semble formé par le moteur, la boîte de vitesse et la transmission. Et enfin, la voiture arrivait à la finition, partie qu'on appelait aussi les 25 mètres. Il s'agissait du contrôle qualité, dont Frans Jacob et Jean in't Ven furent responsables durant 7 ans. Les voitures étaient placées sur quatre rangées, et chacune était testée sur un petit circuit situé juste à côté du hall d'assemblage. Quatre essayeurs s'occupaient d'effectuer une dizaine de tours de circuit avec chaque voiture. Ce circuit comprenait différentes parties: une en gravier, une en pavés, et bien sûr une asphaltée. Ensuite, les voitures passaient à la douche pour un test d'étanchéité. Puis quatre ouvrières les séchaient. Après tout cela, chaque Peugeot était placée sur un des 6 ponts pour une inspection scrupuleuse. On inscrivait sur le parebrise les défauts observés, tels que rayures, bosses, portes fermant mal, vitres fissurées ou toit ouvrant pas étanche. Si nécessaire, les voitures étaient alors poussées hors de la file et les défauts étaient corrigés. Ce département était l'un des plus actifs et vers la fin, plus de 100 ouvriers y travaillaient. Par ailleurs, des contrôles indépendants étaient aussi menés par Jean-Baptiste Leys, surnommé Le Tist. Son rôle était de prendre une voiture au hasard, et de lui faire passer un test approfondi en dehors du site Ragheno. Ces contrôles étaient effectués à la demande de Peugeot, car rappelons que *Ragheno-Peugeot* faisait partie de la *SA Ragheno*, pas du groupe Peugeot. L'entreprise était totalement indépendante du constructeur, se fournissait en pièces tant en France qu'en Belgique, et son activité était l'assemblage de véhicules qui étaient ensuite vendus finis à une branche de Peugeot.

Frans Jacobs travailla plus de 20 ans pour *Ragheno-Peugeot*. Il se sentait très bien dans la société, et ce en dépit de nombreux conflits sociaux comme les grèves contre la loi unique, ou les éternelles discussions autour des primes à la production. La chaîne de montage n'ayant été automatisée qu'en 1969, c'étaient avant cela les ouvriers qui déterminaient le rythme de production. Ils étaient payés à l'heure mais recevaient en guise de motivation une prime par voiture produite. Les négo-

ciations autour de cette prime occasionnèrent de nombreux palabres, coups de sang et autres courtes grèves, tant chez *Raghenno-Peugeot* que chez les concurrents de I.M.A.-Mercedes. En 1955 par exemple, il y eut de grosses divergences d'opinion concernant la nouvelle Peugeot 403. Les ouvriers estimaient qu'assembler une 403 prenait 1,5 fois plus longtemps qu'une 203, tandis que la direction estimait qu'il fallait seulement 1,075 fois plus de temps. Et bien sûr, ce fut le blocage.

Les témoignages de Frans Jacobs nous montrent à quel point le monde du travail était alors différent. Durant les premières années, les ouvriers venaient par exemple avec leurs propres vêtements de travail, et qu'ils les lavaient aussi à la maison. Les repas de midi étaient pris dans le hall de production. Parfois, les ouvriers mangeaient dans une voiture en cours d'assemblage. Ce n'est que des années plus tard qu'un réfectoire allait être mis à leur disposition. A cette époque, on avait aussi encore le temps de rire. Par exemple, le début de la journée de travail était annoncé par un coup de cloche, et il arrivait régulièrement qu'un ouvrier bourre cette dernière de graisse pour l'empêcher de sonner. On envoyait le petit de nouveau au stock pour prendre une boîte... de court-circuit. Et bien sûr, le matériel avait une curieuse tendance à disparaître. Presque tout le monde dans la société roulait en Peugeot. S'il fallait remplacer une ampoule, on se servait donc discrètement. Quand apparurent les premières ceintures de sécurité, tous les employés rêvaient d'en avoir dans leur voiture. Imaginez combien de ceintures se sont évaporées... Un jour, on retrouva carrément un moteur posé contre un mur à l'extérieur du site, qui attendait d'être récupéré en douce. Enfin l'un des incidents les plus remarquables survint le jour où le directeur Joseph Pieters, gros fumeur de son état, s'offrit une cigarette à la fenêtre du premier étage juste au moment où un train vide repartait pour Sochaux. Quelle ne fut pas sa surprise de voir plusieurs pneus neufs sur les wagons. On appela alors la police, certains ouvriers passèrent une nuit en cellule et à partir de ce jour, on renforça les contrôles aux portes du site.



Au sein de l'entreprise, on parlait majoritairement le néerlandais. Quand était lancé un nouveau modèle, quelques techniciens de Sochaux étaient envoyés à Malines, et bien sûr ceux-ci ne parlaient que français. Heureusement, quelques brigadiers et contremaîtres pouvaient assurer la traduction. Les contacts avec ces techniciens étaient toujours excellents. Ils logeaient durant quelques semaines à l'hôtel Drie Paardjes de Malines. A l'époque, le service militaire était encore dans les mœurs et le 2 janvier 1958, Frans Jacobs fut à son tour appelé sous les drapeaux pour 18 mois. Quand il revint chez Peugeot à l'été 1959, il fut accueilli à bras ouverts. Par la suite, il fut rappelé deux fois dans le cadre de la crise au Congo. C'est à cette occasion, après un saut en parachute qui termina sur une termitière, qu'il se détruisit un genou et dû en recevoir un artificiel. Et après chaque tour de

Les carrosseries nues étaient soigneusement nettoyées et dégraissées. Ici, quelques type 403. Initialement, les ouvriers fournissaient leurs propres vêtements de travail

Le nettoyage/dégraissage était une tâche salissante. Tous les modèles étaient assemblés côte à côte. Ici, une 403 et quelques 404





Le transport avait lieu sur des chariots poussés à la main. Le transport n'était automatisé que dans le département peinture

Le séchage était assuré par des lampes. Les premières années, on travaillait même le samedi. C'était jour de nettoyage et une des tâches les plus insalubres était le nettoyage de ces lampes

service, il reprenait aussitôt son service chez Peugeot.

■ Fermeture de la branche ferroviaire

Dans le rapport annuel du 31 décembre 1971, la direction d'Usines Ragheno dresse le constat d'une situation guère réjouissante. La plupart des commandes avaient été honorées et à l'exception des quelques-unes destinées au Congo Belge, plus aucune nouvelle commande venant de l'étranger n'avait été enregistrée. Lors d'une réunion avec les syndicats en novembre 1971, le direc-

teur Pieters annonça que le département Matériel Roulant devait de toute urgence trouver de quoi s'occuper, puisque les commandes en cours ne garantissaient l'activité que jusqu'à l'été 1972. En 1971, ce département employait encore 165 personnes. Leur emploi était donc assuré jusqu'en mai 1972 mais après cela, la société risquait d'être à l'arrêt. Selon le directeur Pieters, la situation s'expliquait par un changement de relation entre les différents constructeurs de matériel ferroviaire de Belgique. Jusque-là, les quatre entreprises belges du secteur se répartissaient parfaitement les marchés publics. Cet accord tacite fut rompu quand les commandes devinrent insuffisantes. Une bataille à mort commença alors, à grands coups d'offres de prix irréalistes. A cela s'ajoute le fait que les salaires dans notre pays étaient assez élevés. Le département Matériel Roulant ferma définitivement le 1^{er} août 1972. Certains des employés se retrouvèrent alors au chômage, tandis que d'autres purent être placés chez *Ragheno-Peugeot*. Pendant un temps, il y eut des rumeurs selon lesquelles Nissan envisageait d'assembler en Europe, et serait intéressée par la reprise du site Ragheno. Mais rien n'arriva.

Pendant ce temps, *Ragheno-Peugeot* s'en sortait plutôt bien. La production était passée de seulement 18 voitures par jour en 1955, à 120 voitures par jour. Pour y arriver, on avait investi en 1969 dans une chaîne automatisée. Jusque-là principalement destinées au Benelux, les voitures assemblées à Malines partaient maintenant pour la France. En octobre 1971, on assembla les premiers exemplaires de la 504, le tout nouveau modèle haut de gamme. L'entreprise est alors en pleine confiance. En 1974, l'assemblage de la 204 est remplacé par celui de la 104. Un changement qui occasionna de nombreux problèmes durant les premiers mois en raison d'un continuel manque de pièces. Le directeur Pieters nota aussi qu'à cause d'un fort taux d'absentéisme, des dizaines de voitures inachevées attendaient sur la piste d'essai. Il faut enfin savoir que la production était à peu près équitablement répartie entre les 104, 304 et 504.





■ 1976: la fermeture

Les initiés comprirent vite qu'avec la suppression définitive des droits de douane au 1^{er} juillet 1968, les choses allaient tôt ou tard se corser pour *Raghenno-Peugeot*. La concurrence avec les usines françaises de la marque ne pourrait en effet jouer en faveur de Raghenno que si la productivité était suffisamment élevée. Lors de ses rencontres avec les syndicats, le directeur Joseph Pieters avait averti à plusieurs reprises que Raghenno n'était pas en position de force dans ses négociations avec Peugeot. Cela étant, au début des années 1970, *Raghenno-Peugeot* n'en présenta pas moins de très bons chiffres. Mais les membres du comité d'entreprise savaient que le renouvellement en 1974 du contrat de 3 ans avait été âprement discuté.

Lors du comité d'entreprise de janvier 1976, Joseph Pieters annonça que la *SA Automobiles Peugeot* avait exprimé le souhait de ne pas renouveler le contrat actuel, qui courait jusqu'au 31 décembre 1976. Après quelque 344.000 voitures assemblées, les Français décidèrent de mettre fin à leur collaboration avec *Usines Raghenno*, n'entamant même pas de nouvelles négociations. Selon eux, les nécessités industrielles et économiques leur imposaient ce changement de cap. Cela signifiait donc irrévocablement la fermeture de *Raghenno-Peugeot*. Le directeur Pieters souligna dans sa déclaration que *Raghenno-Peugeot* avait toujours réalisé tous les investissements demandés par

la maison mère, rejeta entièrement la responsabilité des événements sur la *SA Automobiles Peugeot*, et dit qu'il aurait espéré qu'un nouvel accord puisse être conclu avec Peugeot.

La bourgmestre de Malines ne baissa pas tout de suite les bras, et rencontra le Secrétaire d'État D'Hoore le 3 février. Selon ce dernier, environ la moitié des travailleurs concernés allaient pouvoir retrouver du travail chez Renault à Haren, qui envisageait de s'agrandir.

Le 17 février 1976, une délégation malinoise conduite par le bourgmestre Désiré Van Daele se rendit à Paris, où elle fut reçue par M. Pelletier, Directeur général des investissements étrangers de la *SA Automobiles Peugeot*. Ce fut une grande déception. Peugeot campa sur ses positions, ne laissant entrevoir

Après le mariage, quelques dernières tâches étaient réalisées avant d'envoyer les voitures au contrôle final

Ici, la préparation du mariage de la carrosserie finie et de la ligne de transmission. En haut de la photo, on voit comment les deux éléments étaient amenés





▲▲ Au contrôle final, chaque voiture était scrupuleusement inspectée pour les défauts techniques, les dégâts de carrosserie et l'étanchéité. La Peugeot 404 fut longtemps assemblée à Malines

▲ Durant les années 70, la production culmina à une moyenne de 120 voitures par jour. A l'époque, on assemblait des milliers de 203 et 304. Sur la photo, on peut même déjà voir une 504

▼ Chaque voiture assemblée parcourait à rythme soutenu quelques tours de la piste d'essai, avant de passer sur le pont pour subir une inspection technique



qu'une possibilité d'éventuellement assembler des cyclomoteurs à Malines. Pelletier précisa que d'importants investissements étaient en cours en France, destinés à créer une nouvelle unité de production près de Mulhouse. Les Français s'engagèrent toutefois à honorer le contrat jusqu'à la date prévue du 31 décembre 1976. Schepen Vanstappen rappela alors à Peugeot qu'en mars 1973, ils avaient demandé à disposer d'un site de 60 hectares à Malines en vue d'y créer un nouveau site. Dans sa réponse, Pelletier resta prudemment dans le vague. Peugeot avait en effet entamé des discussions avec la Commune de Malines en 1973, et ce à l'insu de la direction de Ragheno. Entretemps, Peugeot avait discrètement rejeté ces plans, préférant réserver ses investissements à la France. Par ailleurs, la crise pétrolière avait profondément secoué la France. Le président Valéry Giscard d'Estaing avait dû faire face à une explosion du chômage et pour contenter syndicats et électeurs, on préféra fermer les unités de production étrangères pour favoriser autant que possible la production en France. N'oublions pas de mentionner que Peugeot venait alors de reprendre Citroën, en grande difficulté en ces temps de crise. Bref, dès l'instant où Peugeot annonça à Paris le non-renouvellement du contrat avec Ragheno, commença la recherche fébrile d'activités de remplacement. Les journaux suivirent le dossier de très près. Par exemple, la «Gazet van Mechelen» rapportait le 20 décembre 1976 que «Mazda ne viendra pas à Malines». Le constructeur japonais cherchait alors effectivement un site où implanter un centre logistique, mais son choix se porta finalement sur Willebroek. Des pourparlers eurent également lieu avec le japonais Hino, qui avait l'intention d'assembler des tracteurs. Deux entreprises britanniques étaient aussi candidates. L'une d'elle produisait des réfrigérateurs, et aurait pu donner du travail à 200 personnes. L'autre était British Panther, qui recherchait un partenaire pour assembler une nouvelle voiture de sport pour le compte de General Motors, à raison de 5.000 à 10.000 unités par an. Panther discuta cependant aussi avec I.M.A., la société malinoise qui avait assemblé des



voitures particulières Mercedes-Benz puis assura l'assemblage de Saab. Hélas, toutes ces conversations restèrent lettre morte. En 1977, l'entrepreneur Joseph Beherman entra en scène, et vit tout le potentiel du site obsolète de Ragheno. En octobre 1977, par l'intermédiaire des sociétés S.A. *International Mechanical Industries* (ou I.M.I.)

et S.A. *Hennin*, il parvint à acquérir la majorité des parts de la S.A. *Usines Ragheno*. En 1979, il organisa la fusion entre deux de ses sociétés: la S.A. *Bruxelloise d'Auto-Transports* (ou B.A.T.), et la S.A. *Usines Ragheno*. Enfin, c'est en 1985 que fut définitivement adopté le nom S.A. *Beherman Auto-Transports*.

Initialement, la production de Ragheno-Peugeot était principalement destinée au Benelux. Les voitures étaient directement envoyées aux concessionnaires par camion



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

DELEN

PRIVATE BANK

Les demoiselles d'Herstal

Moto Expo: jusqu'au 10 octobre au Musée de la Vie Wallonne de Liège

Texte et images: Leo Van Hoorick



La Belgique, et plus particulièrement le bassin liégeois, a joué un rôle majeur dans l'essor mondial de la moto durant la première moitié du 20^{ème} siècle. Nonobstant une production assez limitée, des dizaines d'entreprises familiales étaient réputées pour la qualité indéniable et reconnue de leurs produits. Trois de ces entreprises étaient largement au-dessus du lot: Saroléa, Fabrique Nationale (FN) et Gillet, surnommées "Les demoiselles d'Herstal". Leur renommée allait bien au-delà de nos frontières, si bien qu'elles produisaient ensemble quelque 20.000 motos par an. Ces marques s'admiraient et se défiaient mutuellement et jusqu'au début des années 60, cette saine rivalité donna naissance à des motos hors du commun, se tenant au coude à coude en matière de technologie et de succès sportifs.

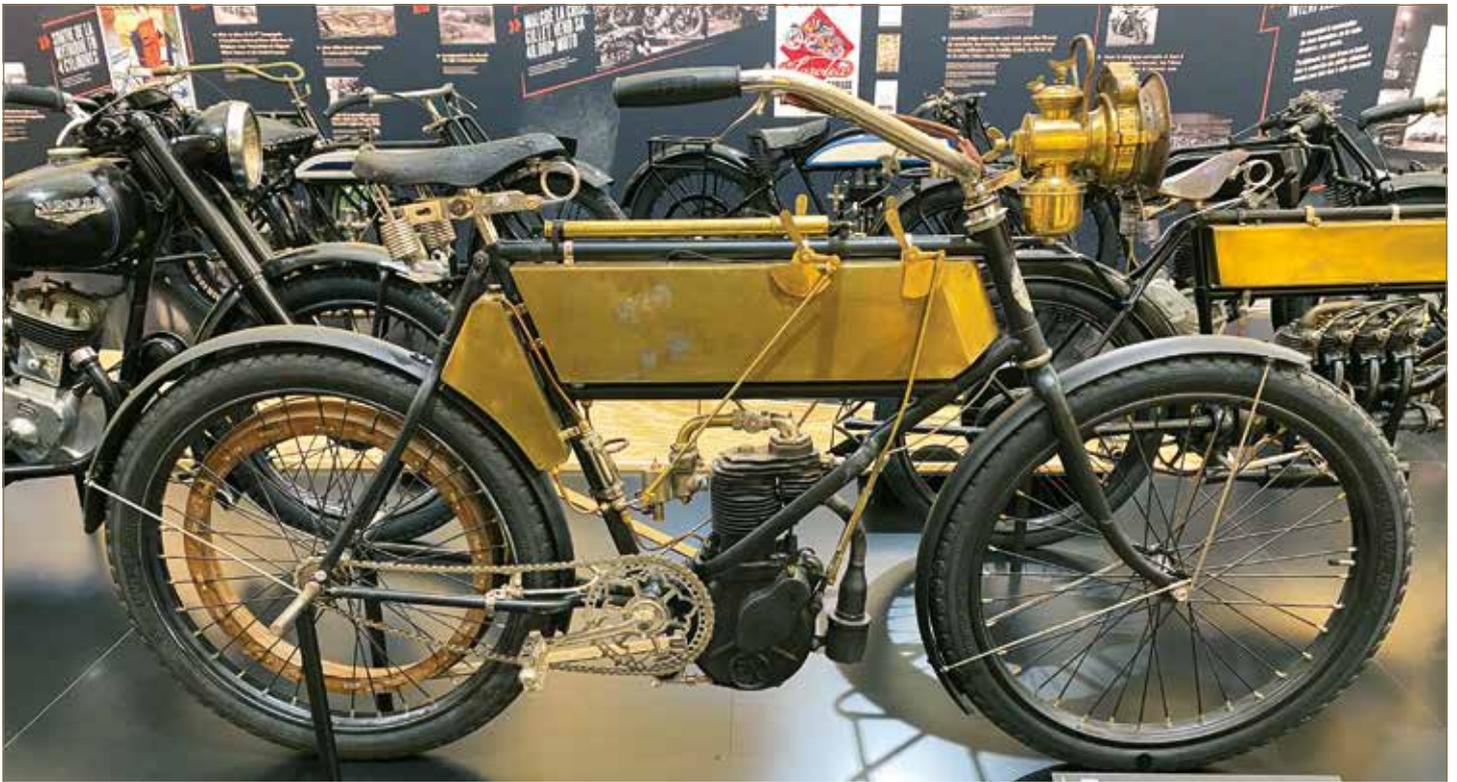
Le Musée de la Vie Wallonne de Liège expose actuellement une septantaine de ces motos, pour la plupart très anciennes, et liégeoises. Cette collection a été composée par différents dons et acquisitions au fil des ans, et c'est vers 2013 qu'a débuté la restauration de cet héritage pas comme les autres. Aujourd'hui, il est protégé avec le plus grand respect des particularités historiques de chaque engin. Pour cette exposition, entièrement dédiée à cet héritage, les collaborateurs du musée William Ramacciotti et Sandra Damus ont réalisé un énorme travail de recherches, qui n'est pas seulement d'une grande valeur pour l'expo, mais a aussi été d'une aide précieuse pour la rédaction de cet article.

■ Les premières motos belges

A la fin du 19^{ème} siècle, nombre de fabricants d'armes et d'entrepreneurs liégeois se sont lancés dans la fabrication de vélos. Ce nouveau mode de déplacement était alors en évolution constante, et sa popularité était expo-

nentielle. En 1892, Saroléa lance le "Royal Saroléa" et quatre ans plus tard, FN présente son Acatène, un vélo doté d'un cardan plutôt que d'une chaîne. Savoir-faire technique, main d'œuvre efficace et matériaux disponible à l'envi: tout était en place pour une transition rapide vers la production de motocyclettes. Au début du 20^{ème} siècle, c'était ainsi des centaines de petites entreprises qui fabriquaient des motos hors du commun. Citons par exemple Antoine, Bovy, Brondoit, Eole, Légia, Marck, Piedboeuf, Spring, etc.

Les premières motos n'étaient finalement rien d'autre que des vélos inconfortables et dangereux, pourvus d'un moteur. Ce moteur entraînait la roue arrière via une courroie de cuir, sans boîte de vitesse ni embrayage. Les pédales étaient utilisées pour lancer le moteur. Pour freiner, on pédalait en arrière ou on utilisait des blocs de freins. C'est à la main qu'il fallait régler la juste quantité d'air, d'essence et d'huile. A partir de 1905, les évolutions technologiques rendent enfin les motos plus faciles à utiliser.



■ Au-delà des armes

Pour répondre à une gigantesque commande de l'Etat, douze fabricants d'armes se tapent dans la main en 1889 et construisent ensemble une nouvelle usine à Herstal: la Fabrique Nationale d'Armes de Guerres, abrégée en FN. Sept ans plus tard, l'activité est déjà étendue à la production de vélos, puis de motos à partir de 1902. Le modèle lancé en 1905 pose de nouveaux jalons. La fabrique présente en effet ce qui sera le porte-drapeau de la marque: une moto à moteur 4 cylindres. Une première mondiale !

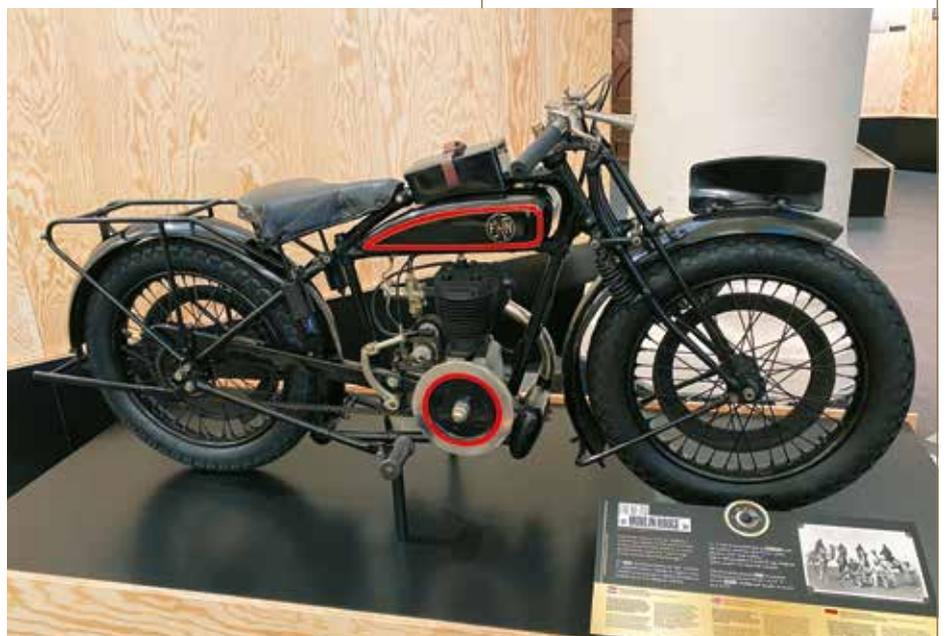
En 1923, la marque innove encore avec la M-60 à transmission par chaîne. La moto décrochera pas moins de 17 records mondiaux. Elle enchaine aussi les compétitions à bon rythme et dans toutes les disciplines, de la vitesse au raid, du trial au cross, elle affiche des performances de top niveau. Dans les années 50, la production de grosses cylindrées commence visiblement à décliner. La direction décide alors de se concentrer sur les motos plus modestes, comme la Rocket et la Princess, mais en 1965, le rideau tombe définitivement sur la production de motos.

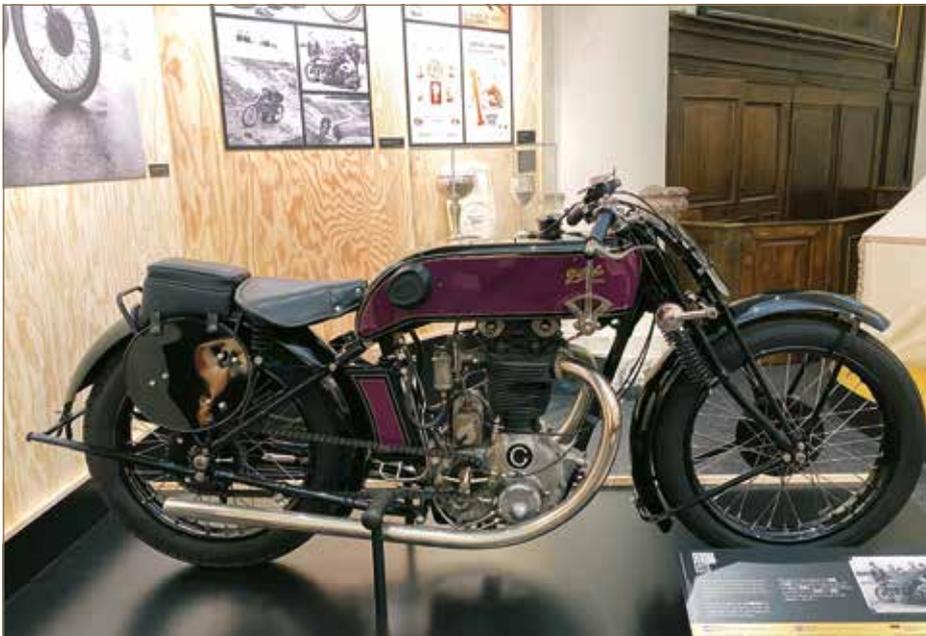
■ La benjamine

Gillet a été fondée en 1919. La jeune entreprise engagea alors Fernand Laguesse pour développer une robuste moto à moteur monocylindre deux temps. Dès 1920, cette moto rencontre un succès certain auprès du public. Gillet décroche alors 85 records du monde, et remporte trois fois la célèbre course d'endurance du Bol d'Or. Raison pour laquelle les gammes de motos de 1930 à 1937 porteront le nom de cette épreuve de légende. Ces victoires font affluer les commandes du monde entier. Si bien qu'en 1931, Gillet produisit sa 40.000^{ème} moto.

FN monocylindre 300 cc, 2 ¾ ch, 1904. Vendu à 6000 ex. il marque le début de l'ascension extraordinaire des motos FN

FN M-70 «Moulin Rouge» 1927, monocylindre quatre temps 350 cc. Créée en 1926 par l'ingénieur Guinsbourg. Munie d'un volant de distribution décoré d'un cercle rouge, elle est surnommée «Moulin Rouge». C'est avec une machine pareille que le capitaine Bruneteau, le lieutenant Gimié et le mécanicien Weerens traversent en 1927 le Sahara, un exploit jamais réussi en moto auparavant. Elle est produite jusqu'en 1936, plus de 41.000 modèles sont écoulés, un record pour la FN





▲ Gillet 600, monocylindre quatre temps 600 cc, culbuté 1926

► Gillet à courroie «Dames et Ecclésiastiques», monocylindre deux temps 350 cc, 1925. Dans les années vingt, quelques rares modèles sont mis sur le marché pour satisfaire une clientèle négligée jusque-là

▼ Saroléa Monotube «Grégoire» 1935, monocylindre 500 cc. quatre temps. Robert Grégoire était un pilote de légende chez Saroléa. Il remporte de nombreuses victoires, dont le Championnat de Belgique 500 cc en 1932 et 1933. On lui doit aussi le record du kilomètre en départ arrêté avec une moyenne de 134,68 km/h. Il se tue pendant un entrainement en 1933

En dépit du succès de la 250 cc Superconfort de 1947, du lancement dans les années 50 de petites motos comme la gamme Milan et des scooters Gillet Bernadette, l'érosion de la production est inéluctable. En 1959, la commune d'Herstal rachète le terrain et les bâtiments de Gillet, ce qui signifiera la fin de cette marque légendaire.

■ La doyenne

Joseph Saroléa a fondé sa fabrique d'armes en 1850, et se lance dans la production de vélos en 1892. Après son décès, sa veuve Dieudonné-Dessart reprend les rênes, assisté de Martin Fagard. C'est sous son impulsion que la marque lance sa première moto en 1901. La renommée internationale

de Saroléa se développe grâce à des innovations comme la 23G Supersport, une 500 cc qui atteignit les 120 km/h en 1924. Les excellentes ventes de cette moto furent encore renforcées par les succès sportifs de champions comme Robert Grégoire, Jacques Ickx et René Baeten. Entre 1923 et 1930, plus de 28.000 motos furent écoulées. Mais malgré ce succès et les liens de collaboration établis avec ses deux grands concurrents, il était déjà clair à la moitié du siècle dernier que rien ne pourrait sauver la marque. En 1959, Saroléa se retira de toute compétition. En 1960, elle fut rachetée par Gillet. Et si quelques contrats furent encore signés avec l'Armée Belge, l'histoire prit définitivement fin en 1973.





■ Pour la Mère Patrie

Le 30 mars 1913, le jeune soldat liégeois Albert Snyers organise un test pour convaincre l'Armée Belge d'utiliser des motos à des fins militaires. Le succès de la démonstration poussa le Général Leman à créer la "Compagnie d'Estafettes Motocyclistes Militaires" lorsque la guerre éclata en août 1914. Son rôle était d'observer, de rapporter et de transmettre des messages. Par cette décision, la Belgique prit un rôle d'avant-garde dans l'histoire de la moto militaire. Cela étant, on continua encore à recourir aux chevaux, en parallèle aux motos.

En 1935, l'Armée Belge lança aux Demoiselles d'Herstal le défi de créer

des motos capables d'emmener au moins trois soldats et leurs armes, à une vitesse de 80 km/h. Le défi fut brillamment relevé par la FN M-12, la Gillet 720 cc et la Saroléa 38H, qui disposaient toutes d'une marche arrière et d'une transmission pour la roue du side-car. Et ne croyez pas que la fin de la guerre marqua la fin des commandes militaires, comme le prouve la FN Série XIII de 1953.

■ Aventuriers et pionniers

Dès le début du 20^{ème} Siècle, on chercha à mettre en lumière les capacités des machines au moyen de grandes expéditions motocyclistes. Au début, il s'agissait surtout de prouver et d'améliorer leur robustesse sur route

▲ *Saroléa 24S, monocylindre quatre temps 500 cc culbuté, 1929. L'aspect de cette moto est radicalement différent des autres modèles avec un cadre surbaissé et avec un réservoir en selle*

◀ *Saroléa monocylindre 300 cc de 1903*

▼ *Gillet Sport «Tour du Monde», monocylindre deux temps 350 cc, 1926. En 1926, le journaliste Français Sexé et son acolyte Andrieu traversent plus de 50 villes au départ de Paris. Après 22.000 km parcourus en six mois, le 350 cc Sport est rebaptisé «Tour du Monde»*





▲ En 1957, les Bruxellois Robert et Eva Dupont partent pour un voyage vers le Cap en Afrique du Sud. Leur FN M-22 bicylindre deux temps 250 cc. est munie d'une remorque chargée de plus de 200 kg de vivres et matériel. Le couple atteint sa destination après 4 mois et rejoint Bruxelles le 11 juillet 1958, avec 42.000 km au compteur

► La Gillet Sport «Tour du Monde» 350 cc. du lieutenant Fabry

▼ FN Série XIII «Raid Kamina» 1950, monocylindre 450 cc quatre temps. Moto équipée spécialement pour une mission militaire au ex-Congo belge: réservoirs supplémentaires, porte-bagages renforcé et roue de rechange

non revêtue et en conditions extrêmes. Ces expéditions permirent aussi de révéler les talents de célèbres pilotes, ce qui ajoutait encore plus de lustre au nom des marques pour lesquelles ils vivaient ces aventures.

Repousser les frontières, l'appel des lointains horizons, la soif de liberté, l'envie de connaître de nouvelles populations... Les raisons de se lancer dans ces road trips ne manquaient pas.

■ L'Afrique à moto

En 1925, la liaison aérienne entre la Belgique et le Congo suivait de nombreux détours. Le Lieutenant d'aviation Robert Fabry rêvait d'un vol direct par-dessus le Sahara, mais

cette route ne pouvait être tracée... que depuis le sol. C'est ainsi qu'en 1927, il se lance dans un périlleux voyage à travers le désert, n'évitant de nombreuses catastrophes que de justesse. Sa moto Gillet Sport "Tour du monde" à side-car pouvait emporter 350 kg de matériel. Et parce qu'il était impossible de rouler sur certains terrains, la machine a dû être démontée et remontée 27 fois, et être transportée à dos bêtes de somme sur de longues distances. Après cette expédition épique digne d'un film d'aventure, il arriva 10 mois et 20.000 km plus tard à Elisabethville, où il fut accueilli avec les honneurs. En 1930, Fabry inaugura en personne la ligne aérienne qu'il avait si durement tracée.





■ Performances incroyables

Justine Tibesar, jeune femme de 22 ans originaire d'Arlon, se lança en 1931 dans le plus grand challenge de sa vie: relier le Vietnam à la Belgique à moto.

Pour ce faire, elle avait choisi une FN M-70 350 cc. En 3 jours à peine, elle avait décroché son permis de conduire et était prête à partir pour le Cambodge. Même une lourde chute ne put l'empêcher de poursuivre son voyage à travers l'Asie. Partout où elle passait, elle éveillait un intérêt certain. Pour traverser les paysages arides du Pakistan, de l'Iran et de la Perse, elle s'équipa d'un side-car dans lequel elle transporta ses réserves d'eau et de carburant. La dernière partie

de son voyage lui fit découvrir l'Europe de l'Est et en janvier 1932, elle arriva à Arlon, avec 22.000 km au compteur. Elle fut triomphalement accueillie à Herstal par les directeurs de la division moto de la Fabrique Nationale.

■ De la boue et des bosses

Le motocross, qui se dispute sur un circuit "campagnard", a décollé en Belgique vers 1950, grâce à des pionniers comme Victor Leloup ou René Baeten. Et c'est dès 1964, quand Joël Robert a commencé à accumuler les victoires, que la Belgique est devenue l'un des grands pays de la discipline. Dans les années 70, 80 et 90, le motocross a connu d'autres moments de gloire avec Gaston Rahier, André Malherbe, Georges Jobé,

▲ FN M-86 avec side-car, monocylindre quatre temps 500 cc, 1935. Doté d'une boîte quatre vitesses elle atteint 130 km/h. Il existe aussi une version course que remporte 81 records et nombre de Grand Prix. Un des chefs-d'œuvre de la marque

◀ Quatre cylindres, quatre temps, 380 cc, 1912. Cette nouvelle FN, imaginée par l'ir. Clarus, fut présenté au Salon de Bruxelles 1905. Il va bouleverser l'univers de la moto

▼ Gillet Milan, monocylindre quatre temps 250 cc, 1953. Renommée Milan après la victoire au Liège-Milan-Liège de Kempeneers un an plus tôt. C'est la dernière moto presque entièrement réalisée dans les ateliers





▲ Socovel, moteur électrique 45 Ah, 1941. Une pénurie d'essence oblige les constructeurs à se tourner vers l'électricité. Le modèle de moto le plus abouti est la Socovel des frères Limelette. Ce modèle pèse 75 kg, possède une autonomie de 50 km pour une vitesse maxi de 25 km/h. Les 3 batteries de 6V se rechargent en 10 heures. 500 ex furent produites jusqu'en 1943

▼ La Mondiale, type Tourisme à Selle, monocylindre deux temps 3,5 hp, 1923. La mécanique est dissimulée par un châssis imposant et par une cache frontal servant également de pare-jambes. La selle est sur le réservoir et les échappements dans les repose-pieds. La production s'arrête en 1934

et plus récemment Joël Smets. Depuis la création du Championnat du Monde en 1957, la Belgique a décroché pas moins de 56 victoires, raison pour laquelle notre pays figure parmi les cadors de ce sport.

En trial, où la vitesse compte moins que l'agilité, ce sont les familles Crosset et Lejeune qui ont brillé depuis les années 80. Là encore, la Belgique jouit d'une reconnaissance internationale, notamment grâce à la manche du Championnat du Monde organisée depuis de nombreuses années à Comblain-au-Pont, manche que certains appelle le "Monaco" du trial.

■ Le déclin

Entre deux guerres mondiales, des crises financières et la démocratisation de la voiture, le marché de la moto a subi de sérieux revers. A la moitié du siècle dernier, l'arrivée de voitures bon mar-

ché et le succès grandissant de petites motos étrangères on lentement relégué la "vraie" moto au rang de véhicule de loisirs. Puis la production de masse et l'électronique se sont emparées du monde de la moto. Et c'est ainsi que les années 50 marquèrent le début de la fin de la belle histoire liégeoise. Puis l'arrivée en 1966 de l'étonnante Honda CB450 Black Bomber, symbole de ce déclin, porta un coup fatal à la production de motos à Liège. Saroléa, Gillet et FN eurent beau tirer la sonnette d'alarme auprès de l'Etat belge, aucune taxe à l'importation ne fut imposée. Pour ces entreprises qui firent notre fierté, incapables de faire face à la concurrence de marques principalement japonaises, il fallut donc se résoudre à mettre fin à la production, voire à déposer le bilan.

Aujourd'hui pourtant, on construit toujours des motos en région liégeoise. Quelques artisans proposent en effet des machines de très haut vol. On citera ainsi les créations mondialement célèbres du Liégeois Krugger, et la renaissance de Saroléa, grâce à l'investissement des frères Robbens.

■ Visite

Musée de la Vie wallonne
Cour des Mineurs,
4000 Liège
www.viewalonne.be

Ouvert du mardi au dimanche de
9h30 à 18h

**Gratuit tous les premiers
dimanches du mois**





Héritage belge

FN 2700A Coupé Landalet Pennock

Texte et images: Leo Van Hoorick

Notre recherche de voitures belges nous amène cette fois à Wervicq. Plus précisément chez Albert Valcke, figure connue de l'univers Minerva en raison des nombreuses voitures qu'il a vendu, dont certaines furent ramenées des USA. Mais aujourd'hui, on ne parle pas de Minerva. On parle d'une FN à carrosserie unique signée Pennock, de La Haye. Il ne sera donc pas seulement question d'héritage belge, mais aussi d'héritage néerlandais.

Le fabricant d'armes FN a démarré la production de vélos en 1896. En 1899, a suivi une petite voiturette équipée d'un bicylindre vertical de 3,5 ch. La première moto arrive en 1901. Le succès fut tel qu'on arrivait à peine à répondre à la demande. Pour ce qui est de la production automobile, la marque liégeoise s'orienta rapidement vers des modèles légers, à moteurs 4

cylindres de 1.400 et 2.000 cc. Un nouveau modèle fut lancé en 1911: la type 2400 de 16/24 ch, à 4 cylindres et soupapes latérales. C'était alors la voiture la plus imposante de la gamme, et elle était équipée d'une boîte 4 rapports. En 1913, la 2400 devient 2700, avec une cylindrée portée à 2.740 cc et une puissance de 24 ch.





La carrosserie est un coupé-chauffeur-landaulet, avec partie arrière découvrable



La FN a été vue dans la série télé "In Vlaamse velden". C'était la voiture du personnage principal, le Dr. Boesman

■ Histoire coloniale

L'histoire de notre voiture commence le 10 mars 1914, jour où le châssis n° 1005 quitte l'usine d'Herstal en direction de La Haye, aux Pays-Bas. Cinq mois plus tard, la Première Guerre Mondiale éclatera, mais les Pays-Bas resteront neutres, raison pour laquelle la voiture échappera aux affres de la guerre. Le châssis fut donc livré chez Pennock, carrossier de La Haye fondé en 1884, et spécialisé à l'origine dans les véhicules ferroviaires. C'est le succès grandissant de l'automobile qui réoriente l'entreprise vers la carrosserie, principalement dans le segment du luxe. Ce fut l'un des plus importants carrossiers néerlandais mais comme pour tant d'autres, les affaires deviennent très difficiles après la Seconde Guerre Mondiale, et les activités – entretemps réduites à la construction de camions et de bus – s'arrêtent définitivement en 1954.

Mais revenons à 1914. Le châssis FN fut équipé d'une carrosserie coupé-chauffeur, dans laquelle le chauffeur assis à

l'avant était plus ou moins exposé aux éléments, tandis que les passagers arrière étaient installés dans une cabine fermée. On ignore qui avait passé commande chez Pennock. Le fait est que ce type de voiture était très cher, et n'était réalisé que sur demande. La voiture se retrouve ensuite à Java, alors encore une colonie néerlandaise. Elle appartenait au Sultan Hamengkoe Boewono VIII, qui résidait à Yogyakarta, au pied du volcan Merapi. On ignore aussi en quelle année la voiture fut envoyée dans les Indes néerlandaises. Dans le livre "Autopioniers van Insulinde" (Pionniers automobiles d'Insulinde) de F.F. Habnit, on peut lire ceci à propos de la FN: 1916 "intérêt pour l'automobile à Yogyakarta, le Prince héritier achète une limousine FN." En 1968, le conservateur des biens du Prince fait la déclaration suivante: "Quand le Sultan Hamengkoe Boewono VIII a visité les Pays-Bas, il a emmené la voiture avec lui. L'achat proprement dit a eu lieu en 1918, quand l'automobile fut exposée à Semarang". La voiture aurait donc été emportée par le Sultan



suite à sa visite au Pays-Bas, en 1918. Cela nous semble plus logique, pas question en effet de transporter une voiture particulière à l'autre bout de la terre pendant les hostilités. Il ajoute par ailleurs que la voiture ne fut conduite que par des "Blandas", autrement dit, des Hollandais.

En 1936, la voiture est définitivement mise à la retraite, et est rangée dans la "chambre des voitures" du Palais Royal où elle est oubliée pendant 30 ans. En juin 1967, entre en scène un certain M. Van Huystee, employé de Deli, entreprise commerciale d'Amsterdam qui exploite quelques plantations en Indonésie. L'homme



◀ La FN présente encore un ancien numéro de plaque mais comme mentionné sans le précédent *Historicar*, cette immatriculation date d'après 1914, période à laquelle elles se composaient de 5 chiffres blancs entre 10000 et 30000, sur fond bleu clair

◀ Le tableau de bord est sobre, réalisé en bois incrusté. Des instruments ont été ajoutés au fil du temps mais le grand compteur kilométrique est d'origine. A droite, le grand levier pour les freins arrière, ou frein à main



▲ *Intérieur cosu avec de superbes boiseries incrustées. De l'intérieur, on ne réalise pas que toute la partie arrière peut être ouverte*

► *Deux strapontins s'escamotent dans la paroi centrale*

écrit ceci à M. Louwman du Musée Automobile National de Leidschendam: "Je n'ai aucune idée du prix pour lequel le Sultan voudrait vendre cette voiture." On évoque la somme de 10.000 Florins, soit à peu près 5.000 euros). Mais le deal ne se fait pas. Peu de temps après, la voiture est achetée par K.J. Mellaert, directeur de Philips Indonésie. Mais il ne la garde pas longtemps, préférant s'offrir une Spyker. La FN est alors vendue à un certain M. Bartels, directeur d'un consortium d'entrepreneurs néerlandais en Indonésie. Il décide de faire restaurer la mécanique, et fait donc retirer la carrosserie du châssis. Il s'avère que la FN est alors en excellent état. chaque pièce est encore comme neuve, et on ne relève aucune trace de corrosion. Cela étant, la voiture est modernisée, puisqu'on l'équipe d'une dynamo pour alimenter les phares électriques (qui remplacent les lampes à acétylène), et de clignotants.

En 1974, la voiture revient aux Pays-Bas mais un an plus tard, son propriétaire doit retourner pour quelques années en Indonésie. La FN est alors prêtée au Lips Autotron Museum de Drunen, où elle restera jusqu'en 1992.

Albert Valcke a acheté la voiture au début des années 2000. Elle passa une inspection technique scrupuleuse, montrant qu'il y avait tout de même pas mal de travail. Le carburateur FN d'origine n'était pas monté correctement, un système de vide était installé sur l'admission de carburant (à l'époque, le réservoir devait être mis sous pression), et d'autres détails de ce genre, se souvient Valcke. Il étrennera finalement la voiture en 2002, à l'occasion du tout premier Circuit des Ardennes, événement auquel il a maintenant participé trois fois. Il nous raconte d'ailleurs que la dernière fois, il a même pu mettre à



► *Quatre cylindres, 2700 cc et 24 ch, carburateur FN d'origine très inspiré d'un carburateur Zenith*



◀◀ Communication avec le chauffeur...

◀ Roues en bois à jantes d'acier

▼ Les nombreux points de graissage sont élégamment dissimulés



l'épreuve l'étanchéité de sa FN. Test passé haut la main.

■ Prête pour le départ

La FN est toujours en grande partie d'origine. Comme nous l'avons dit, les phares sont maintenant électriques, luxe qui n'existait pas avant la Première Guerre Mondiale. Les lampes à hauteur du pare-brise sont en revanche toujours à acétylène. La voiture repose sur des roues en bois amovibles et ne dispose que de freins arrière, qu'on actionne via un grand levier à côté du chauffeur. A l'époque, on ne parlait pas encore de freins avant, mais les voitures disposaient tout de même d'un frein sur la transmission, relié à la pédale de frein. Bien sûr, c'est à peine assez pour arrêter un engin de 1.800 kilos, surtout sur les routes ardennaises. Albert Valecke a de fait pu constater que chaque descente est un défi périlleux.

La carrosserie est de type coupé-chauffeur, de surcroît avec landaulet: la partie arrière de la cabine peut être découverte. Ce qui nous frappe, c'est que le toit au-dessus des passagers n'est pas en toile, mais en bois. Lorsque la partie arrière est ouverte, ce panneau est rabattu vers l'avant. Seule la "face arrière" est donc en toile et se plie en arrière comme sur un cabriolet.

Le compartiment du chauffeur est pourvu de sièges en cuir brun. Le tableau de bord en bois ne présente que quelques instruments, dont le compteur de vitesse est celui qu'on remarque le plus. Dans la cabine des passagers, les sièges sont tendus de velours, avec un accoudoir fixe

au milieu. Tout cela rappelle vraiment un compartiment de train de l'époque, et ce n'est pas par hasard, puisque c'est le domaine dans lequel Pennock était actif au départ. Les panneaux latéraux et les portes sont en bois, et les motifs incrustés sont encore dans un état remarquable. Ces boiseries sont-elles de Pennock, ou ont-elles été réalisées en Indonésie à la demande du Sultan ? La question reste dans réponse. On trouve aussi à bord deux strapontins qui s'escamotent dans la paroi centrale. Toutes les vitres sont ouvrables, elles rentrent dans les portes ou dans la paroi. On note qu'elles ne disposent pas encore de mécanisme d'ouverture, mais juste d'une sangle permettant de les ajuster à la position souhaitée.

Bref, une voiture vraiment unique, conservée dans un état très original. (Sources: *Le Grand Livre de l'Automobile Belge* (Kupélian, Sirtaine); *Automobiel, vers 1998* (John A. Mulder).

■ Concours Soestdijk

Les 28 et 29 août prochains, sera organisé pour la seconde fois un Concours au Palais Soestdijk, aux Pays-Bas. L'évènement proposera aussi une "classe d'exposition" des carrossiers néerlandais. En tant que carrossier le plus important du pays (avec Spyker, mais qui produira aussi ses propres voitures), Pennock sera évidemment très bien représenté. Peut-être notre FN sera-t-elle exposée.

Les voitures de la famille de Laminne

Nick Jonckheere

Les frères Chevaliers Jules (1876-1957) et Louis (1882-1966) de Laminne, étaient les fils du second mariage du Chevalier Ernest de Laminne (1821-1888) avec Hélène Schwab. Jules avait obtenu un doctorat en droit à l'université de Liège et était un homme d'affaires dans l'industrie du zinc, siégeant aux conseils d'administration de compagnies de chemin de fer, d'une usine de papier et d'une usine de soie végétale. Tous deux s'intéressaient de près à l'automobile et participèrent, à partir de 1904, à des courses telles que la Semaine d'Ostende, la Semaine de Spa et la Coupe de la Meuse. Ils eurent d'abord des voitures de la marque De Dion Bouton puis des Rochet-Schneider et Vivinus, préférées par la suite.

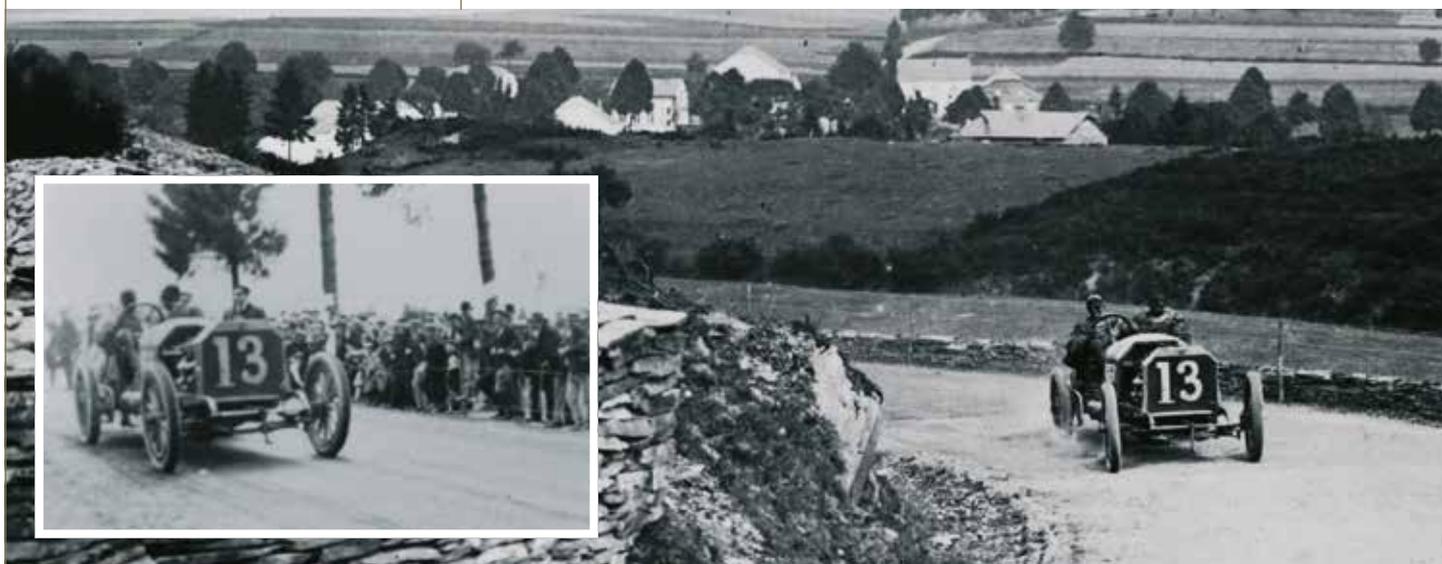
Le Chevalier Louis de Laminne a obtenu la quatrième place dans la classe Grand Prix au Circuit des Ardennes en 1907. (Pol Sonet)

La voiture était selon une source une de Laminne-Duchesne, une autre source mentionne une Rochet-Schneider belge. À l'époque, FN construisait des Rochet-Schneider sous licence et les appelait également La Locomotrice. (Pol Sonet)

Louis de Laminne était administrateur dans des entreprises telles que l'Usine des Vennes, qui fabriquait des pièces moulées pour les conduites d'eau. En 1905, il dirigeait avec Jules Dehon l'agence Minerva à Liège, sur la Place St-Lambert. Mais ses ambitions étaient encore plus grandes. En 1907, il apparaît au départ du Circuit des Ardennes, alors une course internationale réunissant les meilleurs coureurs d'Europe. Sa voiture de course était selon une source une Laminne-Duchesne, selon une autre une Rochet-Schneider belge (aussi appelée La Locomotrice). Les deux sont possibles, la FN de Liège avait à l'époque un droit de licence

pour construire des voitures de cette marque pour le marché belge. C'est probablement ce certain Duchesne qui, avec Louis de Laminne, a développé une version de course de cette voiture.

Cette édition du Circuit des Ardennes était une course organisée dans le cadre du concours Kaiserpreis, comme celle organisée en Allemagne avec un énorme succès quelques semaines plus tôt. C'est également au Circuit des Ardennes que le plus grand nombre de participants a concouru dans cette classe de voitures d'une cylindrée maximale de 8 litres. Mais il y avait aussi une classe Grand Prix sans limite de cylindrée. Seules six





voitures ont pris le départ, parmi lesquelles Camille Jenatzy et le Baron Pierre de Caters (chacun avec une Mercedes), Guinness avec une Darracq, Laxen et Harrison avec chacun une Weigel. Louis de Laminne est parti avec le numéro 13, ce qui ne lui a pas porté malheur puisqu'il a terminé quatrième au classement final,

avec une vitesse moyenne de 81 km/h. Le vainqueur, le Baron de Caters avait atteint une moyenne de 92 km/h.

L'aviation naissante en Europe suscite également leur intérêt, et c'est Louis qui, en 1909, construit son propre avion, inspiré du biplan des frères Wright,

◀ *Le Chevalier Ludovic de Laminne de Bex (un cousin de Jules) n'a pas eu de chance avec sa Renault, vers 1908. (Cédric Olbrechts)*

▲ *En 1906, Louis de Laminne participe à la Semaine d'Ostende avec sa Rochet-Schneider, ici lors de l'arrêt à Blankenberge. (Famille Ghys)*

► *Le Chevalier Jules de Laminne, cofondateur de l'aérodrome de Kiewit, a effectué de nombreux vols avec son Farman en 1910 et 1911. (Daniel de Moffarts)*

▼ *En 1892, la veuve d'Ernest de Laminne achète le château d'Oudoumont à Verlainne. Cette photo a été prise dans le parc de ce domaine le 5 septembre 1911. Le Chevalier Jules de Laminne était venu avec son Farman de Kiewit. (Daniel de Moffarts)*



Les voitures de la famille de Laminne



Fernand de Laminne de Bex, sa fiancée Monique de Potter d'Indoye et sa soeur Martine (future épouse d'Alfred van Wassenhove) organisaient un voyage en automobile dans les Vosges en septembre 1929. Cette photo a été prise au moment du départ au château de Harzé, propriété de la veuve d'Edgard de Potter d'Indoye. (Daniel de Moffarts)

propulsé par un moteur Vivinus de 60 ch. Il y a eu des tentatives de vol, mais ce ne fut pas un grand succès...

L'intérêt de son frère Jules était également croissant, mais son approche était différente. Le 2 mai 1910, il obtenait le neuvième brevet de pilote belge et, avec les autres pionniers de l'aviation que sont Allard, Benselin et Lanser, il construit l'aérodrome de Kiewit, près de Hasselt, qui est toujours utilisé aujourd'hui. Son avion était un Farman français et, en juillet de cette année-là, il a offert au tsar Ferdinand de Bulgarie, alors en visite aux usines Cockerill à Liège, (et à ses deux fils) un baptême de l'air. Jules était également un membre fondateur de l'aviation militaire belge. En juillet 1910, il effectue un vol inaugural avec le général Hellebaut, ministre de la Guerre, et forme les deux premiers pilotes militaires. En 1910 et 1911, Jules effectue de nombreux vols avec son Farman, entre autres en octobre 1910 et septembre 1911 au château d'Oudoumont à Verlainne appartenant à sa mère qui fit également son baptême de l'air!

D'autres membres de la famille Laminne s'intéressent également à l'automobile. Les descendants du premier mariage



Fernand et Monique de Laminne de Bex en 1930, peu après leur mariage, dans une Ford A Roadster de 1930. (Daniel de Moffarts)

d'Ernest de Laminne, le Chevalier Fernand de Laminne de Bex, sa soeur Martine entreprirent un voyage dans les Vosges en 1929, au départ du Château de Harzé, propriété de Gabrielle Dekens, veuve d'Edgard de Potter d'Indoye. Le groupe comprenait également Monique de Potter d'Indoye, fille d'Edgard et de Gabrielle et fiancée de Fernand de Laminne de Bex, des membres des familles Laminne, Patoul, van Wassenhove et Briers de Lumey.

Le Chevalier Fernand de Laminne de Bex épouse Monique de Potter d'Indoye en 1930, et nous voyons sur les photos les jeunes mariés, et plus tard leur fille aînée avec une Ford A Roadster de 1930.

Bien des années plus tard, on retrouve le nom Laminne sur la voiture de mariage du roi Baudouin et de Fabiola, une Cadillac carrossée par Vesters & Neirinck. Le toit en plexiglas a été fabriqué par la société liégeoise Obra, dirigée à l'époque par Pierre de Laminne et Paul de Hemptinne.

Avec les remerciements à Daniel de Moffarts, Christian de Hemptinne, Pol Sonet et Stephan Ghys. Sources aéronautiques: Vieillestiges.be et Luchtvaartgeschiedenis.be



▼ La Ford A en 1932 avec Michèle de Laminne de Bex, la fille aînée de Fernand de Laminne et Monique de Potter d'Indoye. Michèle a épousé le Baron Emmanuel de Moffarts, parents de Daniel. (Daniel de Moffarts)

Ci-dessous toujours la Ford A, à gauche Michèle de Laminne de Bex, à droite Françoise van Wassenhove sa cousine germaine fille d'Alfred et de Martine de Laminne de Bex. (Daniel de Moffarts)



La voiture du mariage de Baudouin et Fabiola en 1960 était une Cadillac avec une carrosserie spéciale de Vesters & Neirinck de Bruxelles. Le toit en plexiglas est une création de la société liégeoise Obra, alors dirigée par Pierre de Laminne et Paul de Hemptinne. (Christian de Hemptinne)

L'Automobile : mais comment son histoire a-t-elle commencé

– Troisième partie –

Texte: Philippe Casse

Il existe de nombreuses raisons pour accorder à Philippe Casse, riche d'une longue carrière dans le monde de l'automobile, le titre d'historien auto. Il est actif dans ce petit monde aujourd'hui encore, mais désormais à titre de hobby. L'histoire de l'automobile, c'est sa passion, avec une prédilection pour l'époque de son émergence. Il a déjà donné d'innombrables conférences sur le sujet, et a maintenant accepté de publier ses écrits en la matière. Le premier épisode a été publié dans notre n° 41, en voici le troisième et dernier.

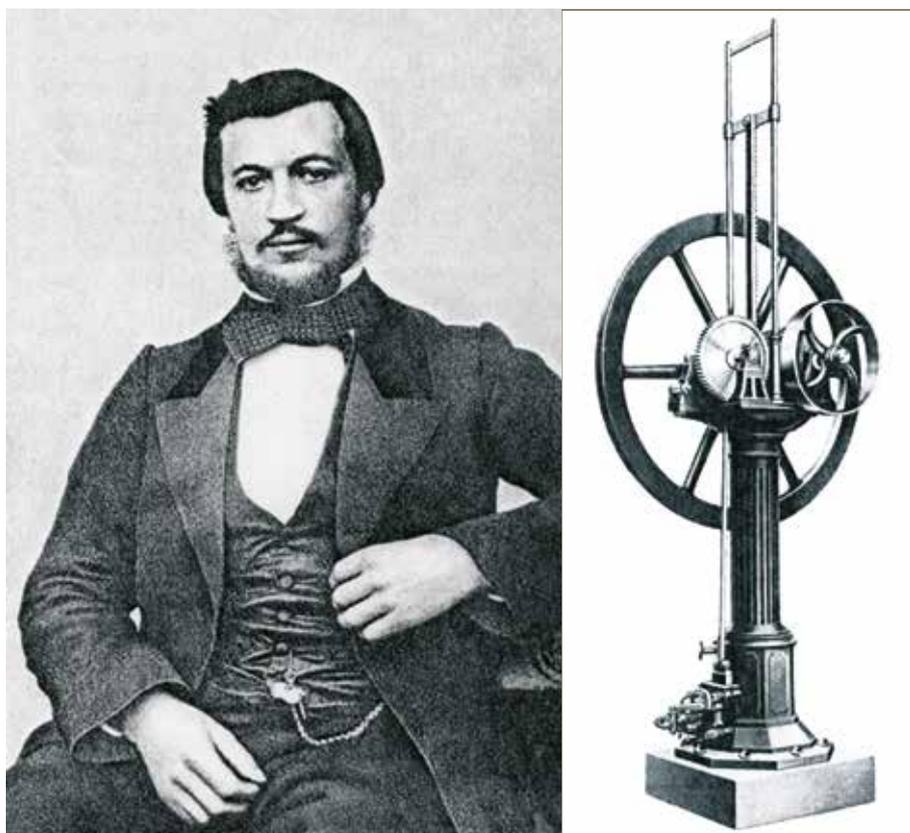
August Otto et le moteur Otto à quatre temps

En 1860, un Allemand, Gottlieb Daimler, arriva à Paris de sa Stuttgart natale muni d'un diplôme technique. Il découvrit un moteur Lenoir et il en comprit rapidement ses faiblesses. Mais il cherchait aussi un emploi et il en décrocha un dans la construction de machines à bois à l'usine Périn, une entreprise qui, curieuse coïncidence, deviendra Panhard & Levassor en 1886.

Un autre Allemand examinera aussi un moteur Lenoir mais à Cologne cette fois. C'était August Otto qui arriva aux mêmes conclusions que Daimler. En jouant longtemps avec tous les éléments de ce moteur et parce qu'il

ne disposait pas d'une pompe pour en compresser la charge d'admission, il trouva l'idée toute simple d'en utiliser tout simplement le piston pour y arriver et «Eureka»: le moteur à quatre temps était inventé! Pour générer la puissance nécessaire à ce cycle de compression, il conçut un moteur à 4 cylindres. Nous étions alors en 1862.

August Otto s'associa à Eugen Langen dans la production de ce qui n'était donc rien d'autre qu'un moteur Barsanti et Matteucci, mais amélioré. Ce faisant, ils privèrent les Italiens d'un profit mérité. Les moteurs Otto & Langen étaient trop encombrants pour être montés dans un véhicule et, eux aussi,



ne connurent le succès que comme moteurs stationnaires.

Mais Langen était effrayé par ce rêveur d'Otto et il s'en débarrassa de façon peu élégante pour fonder la société Deutz où Daimler finit par trouver un emploi dans les moteurs le 1^{er} juillet 1872. Juste avant cela, Deutz et Langen avaient aussi engagé le génial mais très modeste Wilhelm Maybach que Daimler exploita tant d'années comme source des inventions qu'il avait rêvé lui-même de créer.

En 1881, Daimler quitta Deutz pour fonder sa propre société sans oublier d'y emmener Maybach. En 1883, le premier moteur Daimler n'était donc rien d'autre qu'un moteur Maybach! Il est aussi étrange de constater que Daimler, Otto, Panhard et Levassor firent connaissance grâce au Belge Edouard Sarrazin.

Edouard Sarrazin était l'agent commercial de Daimler en France et il en vendit la licence de production à Panhard et Levassor. Il mourut la veille de Noël 1887 à l'âge de 47 ans mais sa veuve Louise reprit le business de

son défunt mari et, trois ans plus tard, elle épousa même en secondes noces Emile Levassor!

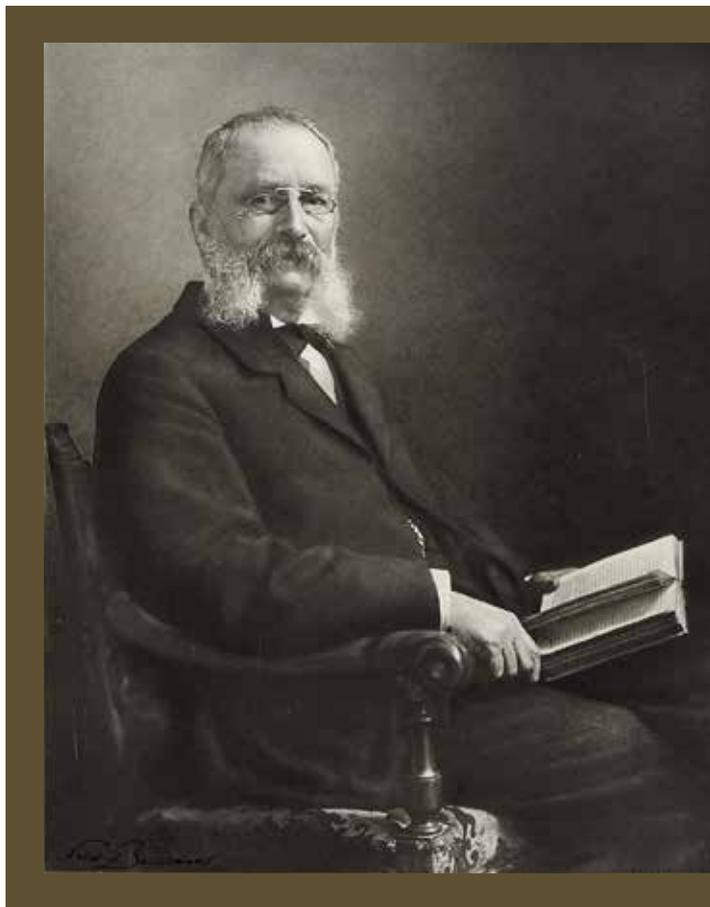
Mais il a été démontré qu'à la fin de 1887 un tricycle à pétrole circula dans les rues de Bruxelles et, avec certitude, dans la soirée du 9 janvier 1888 où il fit plusieurs allers/retours entre 5 et 8 km/h entre les portes de Schaerbeek et Louise en transportant comme passagers successifs rencontrés par hasard: Léon Monnoyer et Paul Janson. Un mécanicien forgeron, Jean Dheyne, en avait conçu le moteur à pétrole avec allumage électrique à pile. Je n'ai pas trouvé de description précise de ce moteur mais il me semble avoir été un deux temps composé d'un cylindre et d'une pompe d'induction. Il est réputé avoir pesé 90 kg. Comme vous pouvez le voir, cet étrange véhicule avait 2 roues motrices à l'avant et une roue directrice arrière.

De leur côté, à Mannheim, l'ingénieur Carl Benz et sa ravissante épouse Bertha étaient au bord de la faillite de leur entreprise de matériaux de construction mais ils rêvaient eux aussi de produire des moteurs. Apparemment,



Wilhelm Maybach

Edouard Sarrazin et son épouse Louise, qui deviendra Mme Levassor





La voiture mystérieuse de Dheyne

Daimler et Benz ne se rencontrèrent jamais mais ils devinrent rapidement des concurrents. La première réalisation de Daimler n'était qu'une motocyclette élémentaire en bois qu'il appela «Einspur» ou «monotrace» en français. Ce n'était rien d'autre qu'un rustique banc d'essai destiné à permettre la mise au point du très intelligent moteur Maybach.

Benz Patentmotorwagen de 1886, la première voiture de l'histoire



Le 10 novembre 1886, Daimler est réputé avoir parcouru 3 km sur cette étrange moto en bois de Bad-Cannstadt à Untertürkheim dans les faubourgs de Stuttgart.

Quelques jours plus tard, le 31 décembre 1886, le moteur de Carl Benz tourna au banc! En comparaison avec celui de Daimler, le projet de Benz était totalement différent parce qu'il avait conçu son moteur léger pour faire partie intégrante de la structure d'un petit véhicule motorisé à 3 roues avec une roue avant directrice. Il avait une transmission à deux vitesses par une courroie primaire et des chaînes secondaires.

Mais Benz était typiquement un ingénieur et semble-t-il même assez introverti. Il croyait pouvoir atteindre le succès de ses idées rien qu'en testant tout seul son engin dans sa cour et parfois en d'audacieux tours du bloc. Mais sa charmante épouse avait bien compris les principes élémentaires de ce que l'on appelle aujourd'hui la promotion des idées.

On sait aussi qu'elle partageait vraiment tout le développement de leur «Patentwagen» - la voiture brevet - avec son mari et tous les deux avec leurs deux fils Richard et Eugène alors âgés de 12 et 14 ans. Mais Bertha désirait plus que tout que le public découvre enfin l'existence de la voiture et du moteur de son mari et qu'on en parle!

Personne n'a été le témoin de la conversation que Bertha a sans doute eue avec son mari le soir du 4 août 1888 mais il est facile d'imaginer Bertha disant à son mari: «*Mon chéri, demain, je vais aller voir maman avec nos deux fils. Je prendrai le premier train pour Pforzheim (à 106 km de Mannheim). Tu n'auras pas besoin de te réveiller! Je t'enverrai un télégramme dès que nous y serons arrivés*». Et, sans doute comme tous les bons maris, Carl aura pris ce discours à la lettre.

Mais l'astucieuse Bertha avait une autre idée en tête. Avant l'aube le lendemain matin, elle poussa la Patentwagen de Carl hors de l'atelier avec ses deux



Bertha Ringer, alias Mme Benz, la première conductrice de l'histoire

filles et les voilà parti sur les chemins de l'époque. Ils devaient trouver le carburant chez les droguistes car le moteur fonctionnait au naphthe rectifié, le produit de l'époque que l'on utilisait dans le nettoyage à sec. Ils durent également faire régulièrement le plein d'eau car le refroidissement fonctionnait à eau perdue sans radiateur. Et au bout de 20 heures, ils arrivèrent à destination.

Ce jour-là, Bertha Benz avait simplement inventé l'Automobilisme. Et



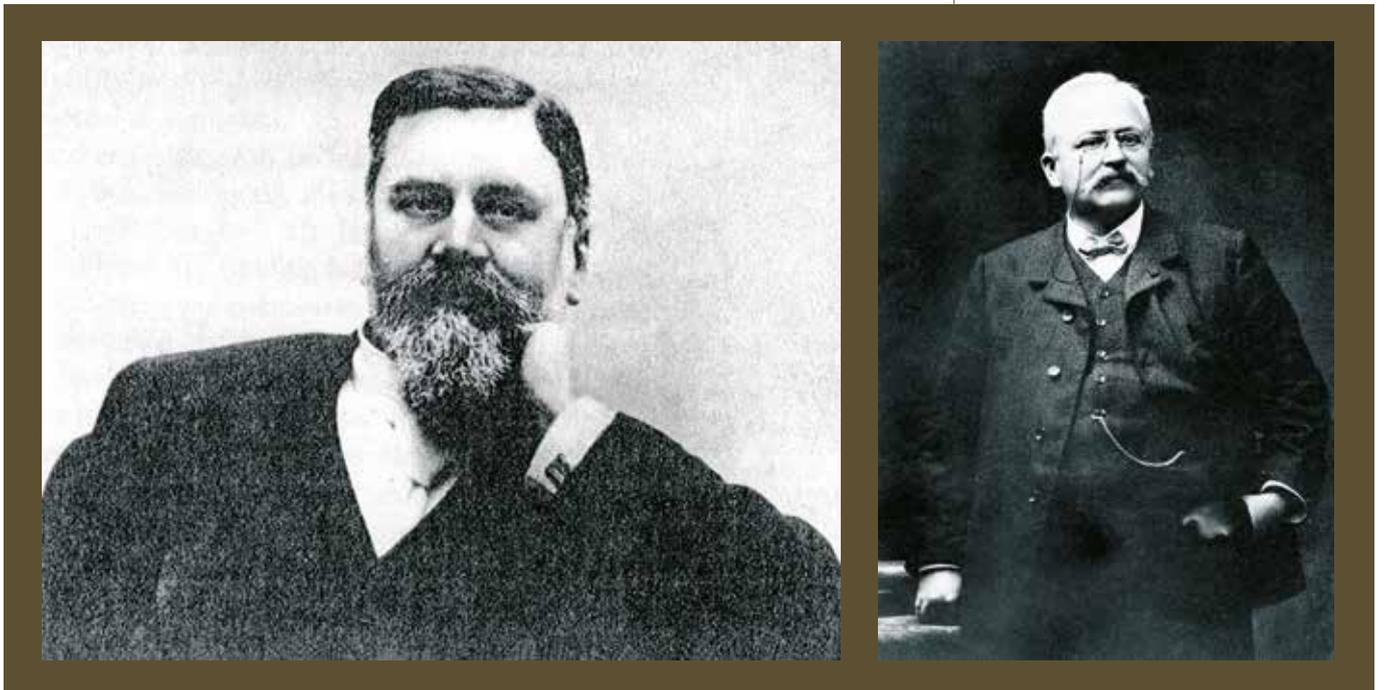
Le premier voyage en automobile, mise en scène récente dans un film publicitaire pour compte de Mercedes-Benz

tous les automobilistes du monde le doivent à cette dame aussi charmante qu'audacieuse.

La presse commenta cette balade aventureuse et, de l'autre côté de la frontière, Armand Peugeot pensa que l'automobile pourrait bien être un développement intéressant pour son entreprise spécialisée dans la production de scies, d'outils et de matériel de cuisine.

De son côté, la Veuve Sarrazin vendit des moteurs Daimler à Panhard et Levassor.

Emile Levassor et Armand Peugeot





Panhard-Levassor et Peugeot furent donc la première étincelle qui lança le marketing de la voiture à pétrole, comme on les appelait il y a 130 ans.

Des centaines d'autres marques naissent et beaucoup utiliseront ces moteurs de Benz et Daimler ou d'autres producteurs qui leur emboîtèrent le pas comme le Marquis Albert de Dion, encore un autre Belge!

En effet, dès 1880, de Dion avait produit à Paris une variété de petits véhicules à vapeur légers mais il comprit à temps que leur usage serait bien plus universel s'ils étaient équipés d'un moteur à pétrole. Son associé Georges Bouton conçut un intelligent moteur monocylindrique à 4 temps qui connut un immense succès.

Des centaines de petits fabricants l'utiliseront qui ne voulaient pas se préoccuper de produire leurs propres moteurs. Et même le très brillant Louis Renault fut l'un d'entre eux au début de sa superbe carrière.

Il restait juste un élément à inventer pour faciliter la conduite et en particulier pour rouler vite quelle que soit la signification de ce dernier mot: mettre de l'air entre les roues et la route!

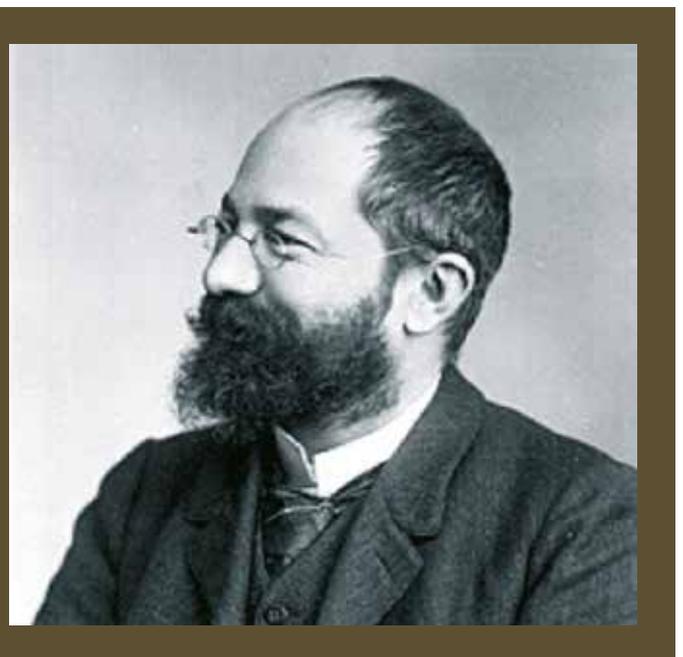
Le vétérinaire John Boyd Dunlop fut le premier à réussir à fabriquer un pneu gonflable pour le vélo de son fils en

Ce vis-à-vis de Dion-Bouton avec carrosserie par Rothschild est exposé à Autoworld. En 1901 c'était la voiture personnelle du compte de Dion

Il y a bien sûr quelques raisons qui expliquent pourquoi la France a été le premier pays où les automobiles connurent un début de succès commercial.

Les Français et plus particulièrement les Parisiens ont toujours été friands des nouvelles modes et les premières automobiles furent un jouet typique pour les riches qui les utilisèrent sans autre but que de se montrer à leur volant ou queue de vache en train de prendre plaisir à foncer même à 15 à l'heure. Il ne faut pas oublier non plus que la France disposait à l'époque du plus beau réseau routier de l'époque.

Les frères Michelin





Le premier volant de l'histoire de l'automobile a été trouvé sur la Panhard & Levassor de Vacheron dans le légendaire Paris-Rouen de 1894, la première course automobile de l'histoire

1887 mais on doit à André et Edouard Michelin sans oublier l'Écossaise Elisabeth Pugh-Parker la première production industrielle de pneumatiques pour automobile.

Mais le développement prodigieux de l'automobile doit être aussi mis au crédit de l'esprit qui habitait ces premiers automobilistes. En effet, l'automobile est devenue un sport avant même de devenir un outil de travail! La compétition naîtra dès 1894 et elle deviendra d'emblée tout

à la fois le facteur majeur du progrès technologique en même temps qu'un formidable moyen publicitaire.

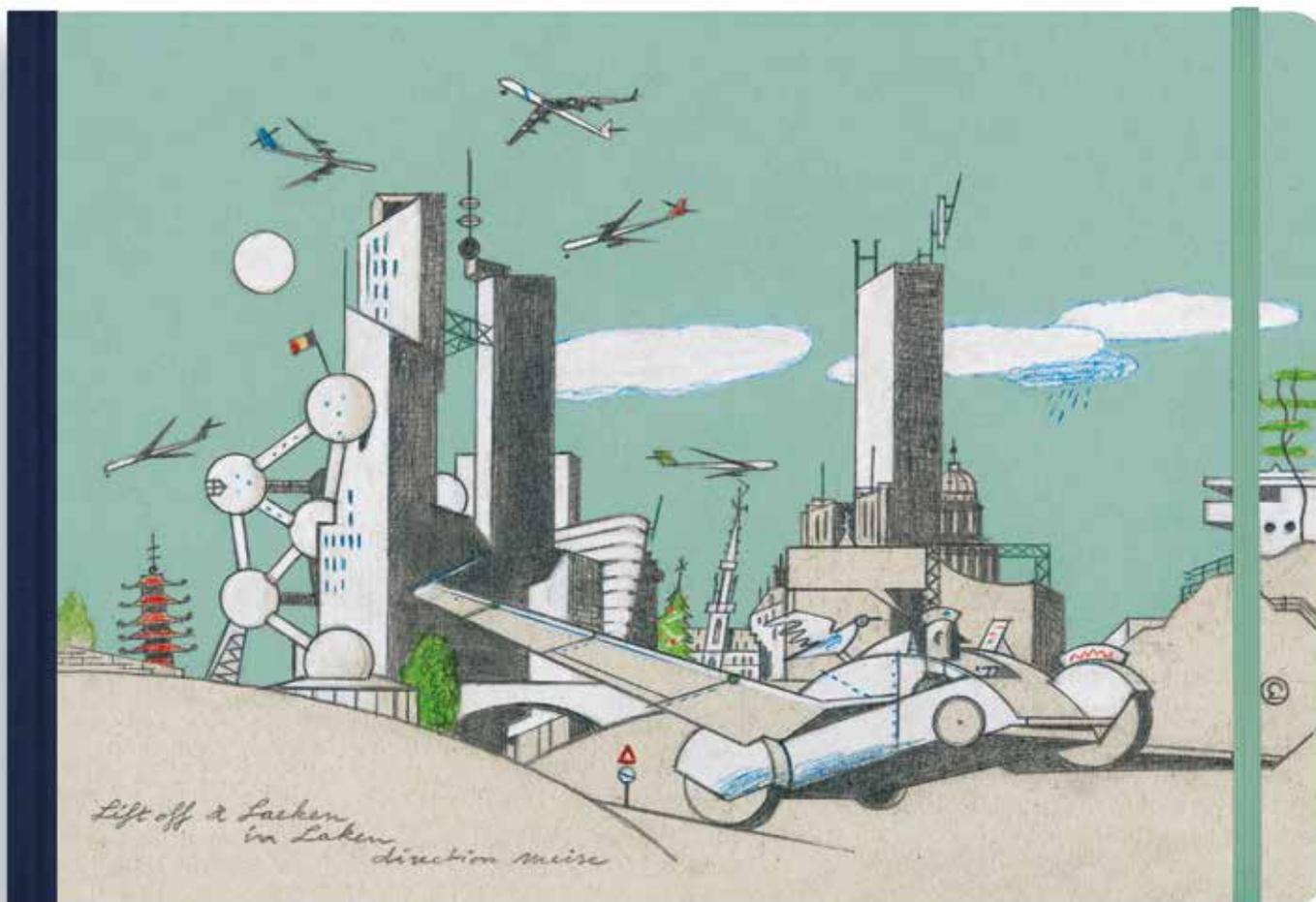
La concurrence entre le pétrole, la vapeur et l'électricité dura un temps mais dès le début du XX^{ème} siècle, le pétrole prit la domination absolue jusqu'à ce jour où, pour de nombreuses raisons souvent exogènes à l'automobile, on voit revenir l'électricité. Mais ça, c'est une autre histoire...



Est-ce que la voiture électrique est la voiture de demain? On oublierait presque qu'en 1899 le premier record de vitesse – 105 km/h! - était établi par une voiture électrique, la Jamais Contente du belge Camille Jenatton

Brussels by Ever Meulen

Le maroquinier – malletier si vous préférez – Louis Vuitton a lancé il y a quelques temps une série de livres consacrés aux villes qui comptent, et s’est pour cela adjoint le concours d’artistes ayant un lien particulier avec leur ville. Bruxelles ne pouvait évidemment que figurer dans ce panthéon, et Vuitton s’est adressée à un Bruxellois d’adoption: Eddy Vermeulen, de son nom d’artiste Ever («sanglier» en vieux flamand) Meulen («moulin», idem).

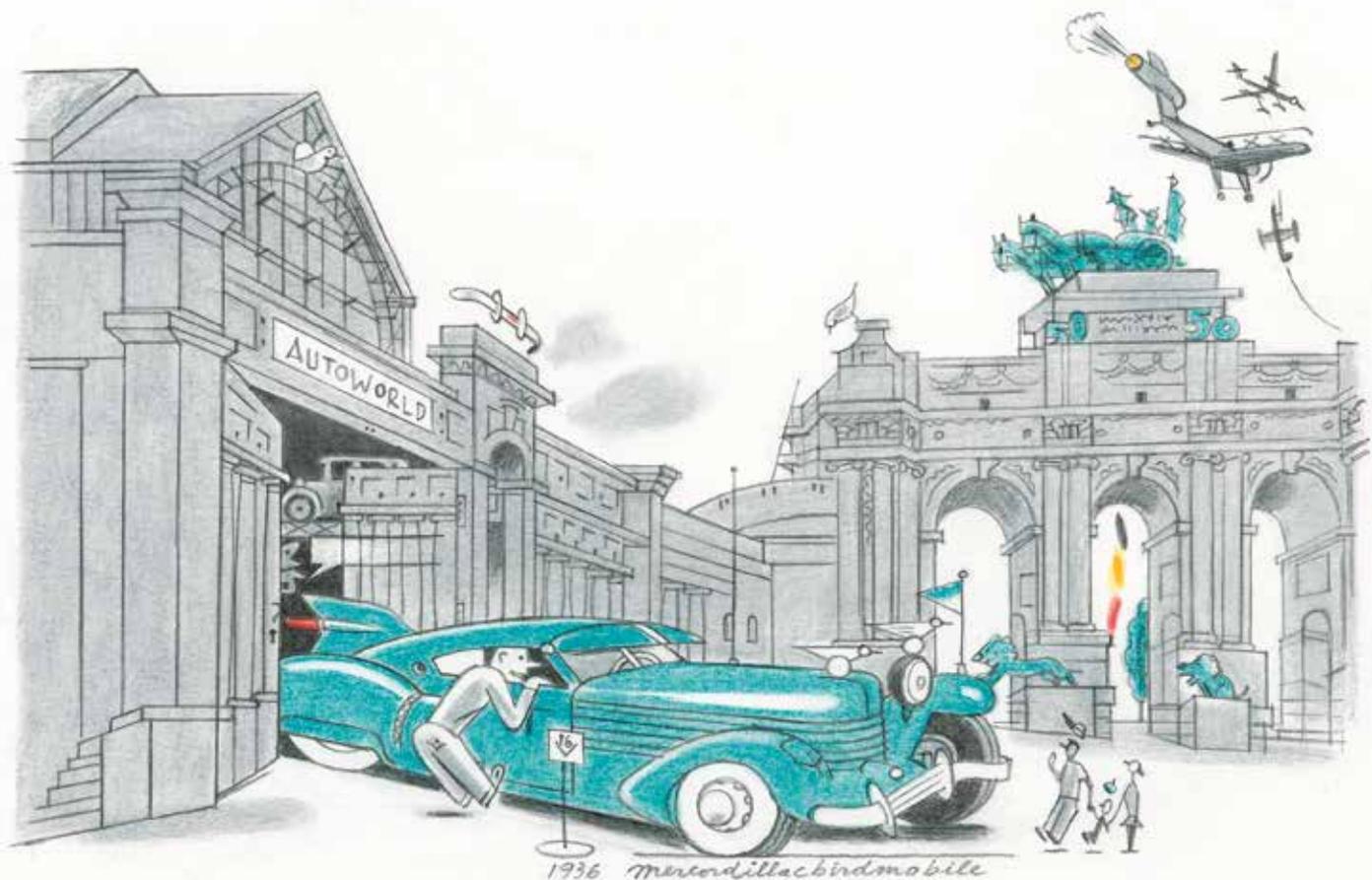


Ever Meulen, graphiste réputé jouissant d’une discrète renommée internationale, jusqu’aux USA. L’ironie est omniprésente dans son œuvre, marquée par un langage unique et étonnant qu’il a développé au cours du temps. Il a inventé son propre monde, libre, poétique et spirituel, dans lequel les carrosseries de voitures classiques sont souvent ses modèles de choix. La clarté de son style désormais célèbre est aujourd’hui imité bien au-delà de nos frontières. Il travaille pour des magazines d’ici et d’ailleurs, crée des affiches, des timbres et des pochettes de disques. En Belgique, il est surtout connu pour son travail pour le magazine flamand Humo

et pour ses affiches de festivals de musique. Il est originaire de Kuurne, en Flandre Occidentale, mais est resté à Bruxelles après ses études à l’institut Sint-Lukas.

“J’ai choisi de rendre hommage à Bruxelles parce que je lui dois tout: elle m’a offert mes héros – René Magritte, Hergé, Jacques Brel, Eddy Merckx, Jacky Ickx, Arno – et la modernité. De plus, j’aime dessiner les choses que j’aime et, donc, que je connais bien”, dit-il.

Eddy aime les bagnoles. Il possède une Oldsmobile Rocket qui n’est pas prête à rouler, et se déplace volontiers ces



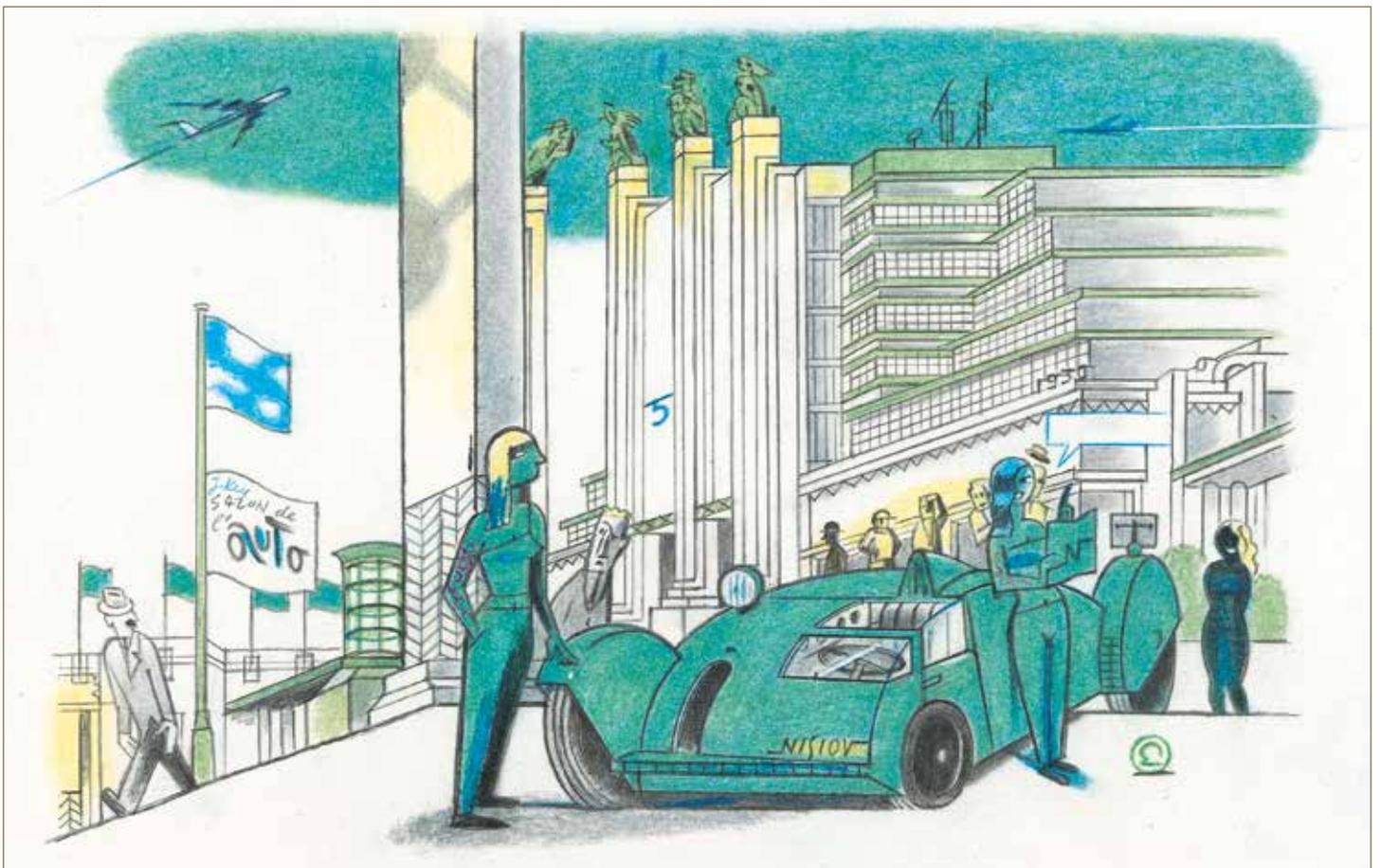
dernières années dans une magnifique Chevrolet Corvaire Coupé 1960 entièrement d'origine, de couleur Cascade Green. Car il a un truc pour le vert, la couleur bien sûr, comme le montrent ses œuvres. Son amour pour l'automobile transparait dans presque tous ses dessins. Il y en a une qu'on revoit régulièrement: la Nisiov, improbable petite auto asymétrique. Nisiov est une anagramme de (Gabriel) Voisin, artiste de l'automobile et de l'aéronautique qui, avec son "Laboratoire", a fourni l'inspiration.

Evermeulen a encore d'autres dadas qui apparaissent régulièrement dans le chaos organisé que sont ses dessins, comme l'homme à la pipe et au chapeau (tiens, je me demande si Eddy fume... encore), un oiseau et un avion. Ou encore ces perspectives fictives. Il est adepte de la "ligne claire" rendue célèbre par Hergé, mais il aime lui donner un petit twist. Quand il dessine des bâtiments, et il ne fait rien d'autre dans ce livre, on croirait qu'il adapte son propre style à celui de l'architecte concerné. Chaque dessin est un récit en soi, et il y a tant de références et de double lecture que c'est un plaisir de tous les déchiffrer.



Et malgré cela, beaucoup de choses nous échappent sûrement encore. La géométrie est une constante, avec des formes tranchantes et un regard ironique, souvent nostalgique, sur les petits et grands changements de la ville.

"Ma Bruxelles est plutôt celle de la périphérie que du centre, de l'Atomium plutôt que de la Grand-Place. Je me suis éloigné des cartes postales. J'ai cherché ailleurs."



Ever Meulen, Brussels

Louis Vuitton, 152 pages.
45,00 euro (Français,
néerlandais et anglais).

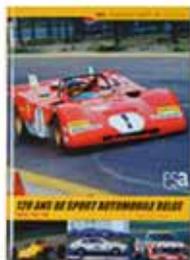
Exposition du 17 juin
au 5 septembre au MAD
de Bruxelles.

Dans sa Bruxelles, il y a en tout cas de la place pour l'automobile. Pour chaque voiture dessinée, c'est un défi que de deviner d'où vient son inspiration, mais il est clair que les "Américaines" ont sa préférence.

"Brussels" est aussi un échantillon de son style unique, si souvent imité... mais jamais égalé, pardon pour le cliché. Un bel ouvrage, d'une telle

fraîcheur qu'on se demande si l'encre est vraiment sèche. Des heures de plaisir visuel nostalgique, non seulement pour les amoureux de la capitale européenne et de son architecture, mais aussi pour les fous de voitures, et bien évidemment pour les amateurs de petits détails et de gags visuels. Non, vous ne trouverez ici pas les "meilleures adresses" de notre capitale, mais vous ressentirez l'envie irrésistible de l'explorer.





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

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



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

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



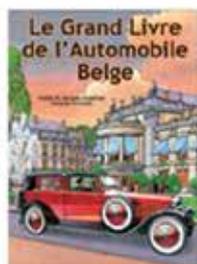
BOX : 120 Ans de Sport
Automobile Belge
€ 195,00

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



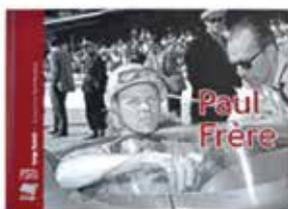
L'Odysée des autos-canon-
mitrailleurs
€ 35,00

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



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

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



Paul Frère
€ 49,00

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



The Pen and Ink Garage
€ 29,00

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



L'Histoire des Bianchi
€ 60,00

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

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



www.kbcprivatebanking.be



Private Banking