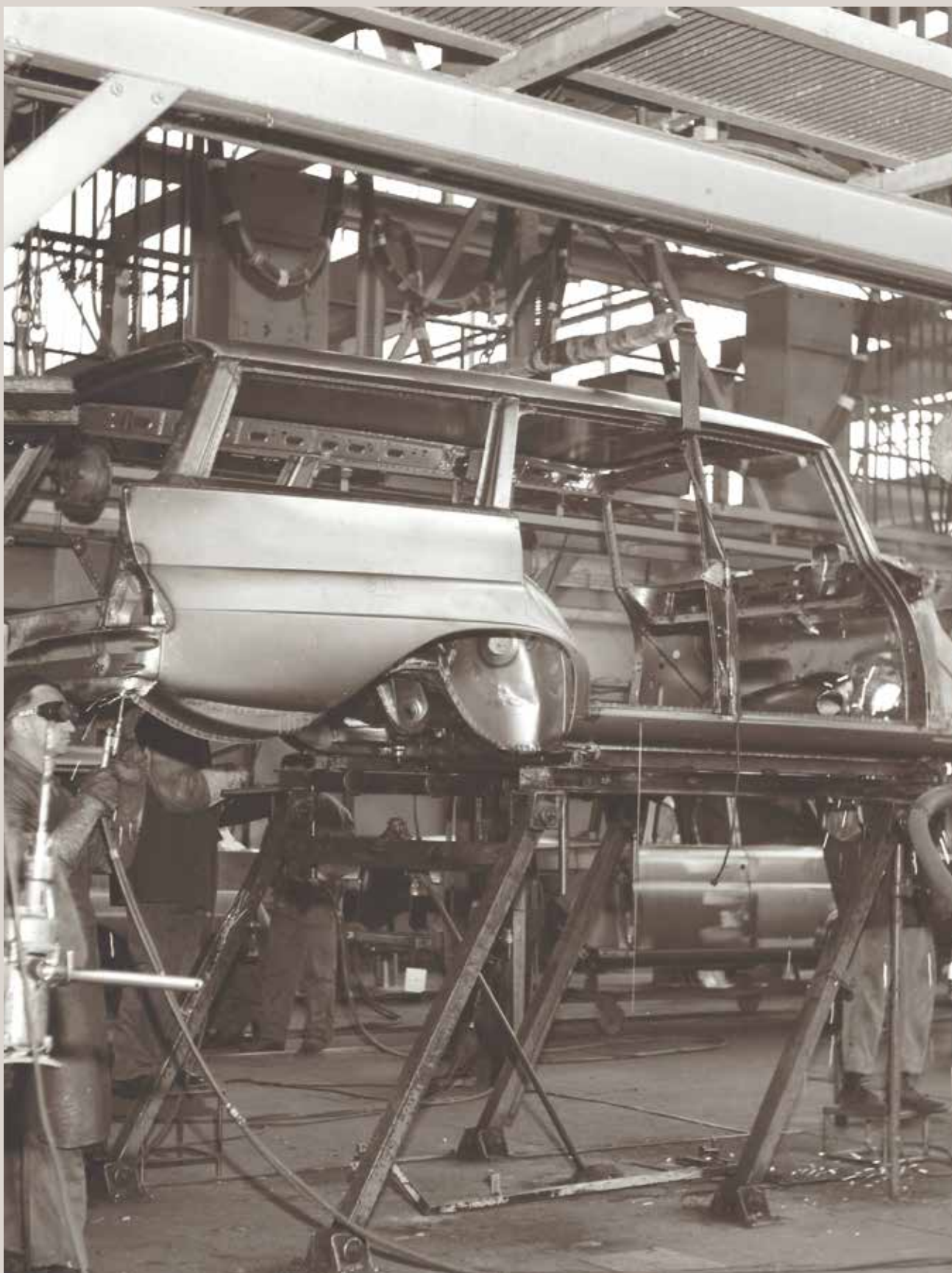


Fsa HISTORICAR

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



**IMPORTANT COLLECTORS'
MOTOR CARS, MOTORCYCLES,
WATCHES AND AUTOMOBILIA**

Thursday 8 February 2018
Paris, France

FINAL CALL FOR ENTRIES

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2017, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history. Bonhams will be holding a sale of exceptional motor cars, motorcycles, watches and automobilia.

ENQUIRIES
Philip Kantor
0476 879 471

Gregory Tuytens
0471 71 27 36

eurocars@bonhams.com

LES GRANDES MARQUES
DU MONDE
— AU —
**GRAND
PALAIS**



*From the Jacques Vander Stappen Collection, including
three examples of Minerva's legendary 40hp Model, from 1907 to 1934*

**1934 MINERVA TYPE AL 40CV
CABRIOLET IMPERIAL
BY D'IETEREN**

**1907 MINERVA TYPE K 40CV
TRANSFORMABLE OPEN DRIVE
LIMOUSINE/TORPEDO**

**1934 MINERVA TYPE AL 40CV COUPÉ
BY JACQUES DEN**

Bonhams

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:

Jacques Deneef – Dominique Cruyt
Paul E. Frère – Nick Jonckheere
Bart Lenaerts - Lies De Mol - Laurent Zilli

Mise en page:

Olivier Godart, Trait d'Esprit

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
CBC Classic Car Club

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

Maison d'édition:

S.A. Draaiboeken
Herststraat 24, B-1761 Roosdaal
TVA: BE0414-830-002

Notre hobby en statistiques



La FBVA a réalisé une enquête à grande échelle concernant la possession des voitures anciennes en Belgique. Une excellente idée, car cela permettra d'être mieux préparés face aux autorités, et de mieux débattre avec elles de façon constructive à propos des petites règles de plus en plus sévères, qui mettent à mal notre hobby. Qu'il existe bel et bien un monde de l'oldtimer est un fait aujourd'hui bien compris jusqu'au plus haut niveau de pouvoir. Mais ce monde est surtout décrit à grands coups de clichés par ses détracteurs, parmi lesquels les décideurs occupent une bonne place. Et il est par ailleurs complètement insensé que dans un petit

pays comme le nôtre, il faut, pour bien des décisions, tenir compte de trois régions, plutôt que d'une seule autorité centrale. Voilà qui complique sensiblement la tâche de la Fédération.

La Fédération compte aujourd'hui 58.000 membres, dont à peu près 10.000 ont pris part à l'étude, la rendant ainsi très fiable. Sans surprise, 98% des amateurs sont des hommes. Moins réjouissant pour l'avenir, 15% des membres seulement ont moins de 40 ans, tandis que 31% ont plus de 60 ans. Mais en conclure que l'amateur de voiture ancienne est une espèce en voie d'extinction serait un raccourci malheureux. Ensemble, ces membres sont en possession de 120.000 véhicules immatriculés, véhicules évidemment âgés d'au moins 25 ans. 43% des sondés ne possèdent qu'un véhicule, 24% en ont deux, 32% en ont trois ou plus. Le poids économique de tout ceci est évident: selon l'étude, quelques 300 millions d'euros sont consacrés chaque année aux voitures anciennes en Belgique, soit à peu près un budget moyen de 5.837€ par personne. Selon les statistiques, 1.750€ de cette somme vont à la restauration, viennent ensuite l'entretien et le carburant (1.194€) et les pièces détachées (786€). La moitié des interrogés s'adressent à des professionnels pour les entretiens, et 58% d'entre eux pour la restauration. Plus de 20% du budget passe dans les événements, tels salons ou meetings.

Grâce à la Coccinelle, Volkswagen est la marque la plus populaire parmi les possesseurs de voitures anciennes (10%), suivie de Porsche (9%) et Mercedes (7%). Du côté des motos, Honda est la marque de pointe (12% des membres sont motards). L'étude révèle encore que le parc est composé à 29% de youngtimers (1980 et plus récentes), les années 60 représentent 28% des véhicules, les années 70 suivent avec 23% et les années 50 arrivent à 12%. Seuls 8% des oldtimers datent d'avant les fifties. 70% des véhicules sont immatriculés et dispensés de contrôle, tandis que 12% passent au contrôle annuellement et enfin 8% des véhicules ne sont pas immatriculés.



Et quand on pose la question de la voiture de rêve, Porsche domine de la tête et des épaules: 20% des interrogés rêvent d'en posséder une. Mercedes, BMW et Volkswagen sont à égalité à 14%, et Alfa fait rêver 12% des sondés.

Les amateurs d'anciennes ne sont pas très rassurés quant au futur de leur hobby. Les zones basses émissions sont désignées par 84% d'entre-eux comme la plus grande menace, 70% évoquent les normes d'émissions de plus en plus sévères et la disponibilité des carburants vient en troisième place de leurs préoccupations, avec 55%.

Leo Van Hoorick

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -
AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -
JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - ALVIS - OPEL -
CITROEN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN -
- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

ASSICURO AND CHUBB PRESENT

INTERCLASSICS MAASTRICHT '18

11 / 12 / 13 / 14 JANVIER 2018

MECC MAASTRICHT

COMMANDEZ EN LIGNE AVEC RÉDUCTION!

> [INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL](http://interclassicsmaastricht.nl)

25

CELEBRATING
25 YEARS
INTERCLASSICS

SPONSORS



Assicuro

CHUBB



RSM

GASSAN

interclassicsmaastricht.nl



DUTCH
CAR RESTORERS
ASSOCIATION



COYS
FOUNDED 1919

DREAMS
POWERED BY
TOP SHOPS

Sommaire

3	Edito
6-7	Photos d'antan
8-18	Entreprises marquantes : Moorkens - 2^{ème} Partie
20-26	Héritage belge: Mercedes Universal
27	Jenatzy expo
28-30	Cyclecars et Grand Sport
32-36	Porsche 911 R
37-44	Logos hippophanes
45-46	Livre: APAL

Annonces

2	Bonhams
4	Interclassics
11	Société Générale
19	CRC
25	Mercedes
31	American Dream Cars
47	www.historicar.be
48	CBC

Agenda

- *Interclassics & Topmobiel, MECC Maastricht 11-14/01/2018*
- *Rétromobile Paris, 7-11/02/2018*
- *Antwerp Classic Salon, 2-4/03/2018*
- *Techno Classica Essen, 21-25/03/2018*
- *Spa Classic, 18-20/05/2018*
- *Rétromoteur Ciney, 19-21/05/2018*

Autoworld

- *Jusqu'au 28 janvier: American Dream Cars*
- *11 février: VW Love Bugs Parade*
- *Avril: Citroën 2CV 70 Years*
- *Mai: The Belgians at Le Mans*

Pour plus de détails: www.autoworld.be

Couverture

Presque plus personne ne s'en souvient, mais on a construit des Mercedes Breaks pour le monde entier à Malines, et ce jusqu'en 1973. L'histoire débute à la fin de 1964, quand I.M.A. reçoit le feu vert de Stuttgart pour la production d'un break qui a été développé en grande partie en Belgique, sur base de la W110 "Heckflosse": l'Universal.



Nous avons encore reçu quelques belles photos de la part du dessinateur Steven (Wilsens).

Nos vifs remerciements à lui et à Geert Renckens.

En 1907, Frans van Hoeck ramena chez lui cette photo de son lieu de travail. Lui-même est à droite, dans la rangée du bas, avec un large sourire. Frans travaillait à la construction et aux pièces forgées chez Minerva, à Anvers. Sur la photo, on voit des hommes jeunes et moins jeunes poser à côté de leur dernière œuvre d'art.



Cette relique, une Germain de la première heure, est photographiée devant le garage du Château de Looi, à Lummen. La voiture fut achetée vers 1900 par le châtelain de Fabribeckers (grand-père de designer Touring Louis de Fabribeckers), et resta en sa possession durant tout le 20^{ème} siècle. Elle demeura longtemps sans pneus, mais toujours en état de marche. L'homme la conduisait lors des défilés carnavalesques, avec un bidon de gaz sur la banquette, à côté de lui. La voiture peut aujourd'hui être admirée au musée Autoworld de Bruxelles (Photo: Anton Wilsens)



Les frères Blanckaert étaient des photographes de renom du début du siècle dernier, à Hasselt. Ils savaient faire le bon achat au bon moment, comme avec une automobile Nagant de 1913. Nagant avait alors de vastes ateliers sur le Quai de Coronmeuse, à Liège. Les voitures avaient un moteur 4 cylindres 3.800 cc, et les armes de Liège trônaient sur le radiateur. Nouveauté pour 1913, un grand 'N' entouré de lauriers sur la grille de radiateur. Deux des frères Blanckaert sont assis dans une Torpedo, à droite, tandis que le troisième prenait la photo devant le célèbre magasin familial. A ceux qui auraient des doutes, le "coupé chauffeur" à gauche sur la photo est aussi une Nagant.



Il y a peu, nous sommes allés visiter la collection Tiriac à Bucarest (Roumanie). Cette collection compte quelques 150 voitures, toutes en parfait état de marche. C'est le seul musée qui possède au-moins un exemplaire de chacune des six séries de Rolls-Royce Phantom. Cette Phantom II Landaulet de 1930 a particulièrement attiré notre attention, en raison de sa très rare carrosserie, signée du carrossier néerlandais Van Rijswijk.

Renault a fêté cette année ses 40 ans en Formule 1. Au début des années 70, le constructeur français développa avec Gordini un V6 Turbo. A l'origine, ce moteur était destiné aux voitures de sport-prototype Alpine-Renault. Son premier grand succès fut la victoire aux 24 Heures du Mans 1978, avec la Renault-Alpine A442B pilotée par Pironi et Jassaud. A partir de 1977, Renault utilisa un moteur V6 Turbo 1.500 cc dans sa première F1, la RS01. Au début, Renault était moquée par les autres écuries de Formule 1 mais quelques années plus tard, tous les concurrents de la catégorie reine s'étaient mis au turbo. Renault remporta son premier Grand Prix le 1^{er} juillet 1979 à Dijon, avec

Jean-Pierre Jabouille. Et ce fut aussi la première victoire du turbo dans l'histoire de la Formule 1. Sur cette photo, la RS01-04 de 1978, à côté d'un camion Renault Saviem SG5.



C'est aussi à Bucarest qu'on trouve la seule et unique Rolls-Royce Silver Shadow II "Shooting Brake", construite en 1980 à la demande de John Entwistle, bassiste des Who. La transformation fut vraisemblablement réalisée par Panelcraft, de Londres. A l'exception de la calandre, tout ce qui est normalement chromé est ici doré, jusqu'au porte-bagages.



Nous faisons appel à vous

Si vous possédez un album familial comportant des photos "historiques" de voitures (ou motos), n'hésitez pas à nous les soumettre en prenant contact par email à: leo@historicar.be.

Nous accordons la préférence aux véhicules d'avant-guerre car les illustrations de ceux-ci sont plus rares. Bonne recherche !



*Axel et Jean-Albert côte-à-côte
dans la Zündapp Janus,
qui trône aujourd'hui
dans le hall de l'entreprise
à Kontich.*

Jean-Albert Moorkens, que nous connaissons aussi en tant qu'administrateur de la FSA (Fondation-Stichting Automobile, à la base du magazine *Historicar*), a écrit en 2011, à l'occasion du 75^{ème} anniversaire de l'entreprise familiale, un bref historique se clôturant sur la mort de son père en 1979. Avec Axel Moorkens, fils de Léopold et actuel Président du Conseil d'Administration, il nous guide à travers l'histoire de l'entreprise qui a bien grandi pour devenir la Holding Alcopa, dont les ramifications s'étendent dans toute l'Europe.

Leo Van Hoorick

Figures marquantes - Deuxième partie

La Dynastie Moorkens

La première partie de ce récit (voir *Historicar* 35 de juin 2017) nous avait laissés en décembre 1963, avec l'inauguration du nouveau hall d'assemblage à Kontich par M. Spinnoy, alors Ministre des Affaires Economiques. Soit dit en passant, il avait été décidé d'interrompre la production de la 700 qui se vendait pourtant encore bien, pour se consacrer pleinement à la production de la berline 1500 de la « Neue Klasse », sur laquelle BMW fondait tous ses espoirs.

Quand Moorkens commença à vendre les microcars Isetta, il y avait encore à l'époque un importateur de la "grosse" gamme BMW, le "Garage du Rond-Point de l'Avenue Louise", à Bruxelles. Mais les ventes des grandes

BMW étaient désastreuses et en 1962, l'importateur décida de jeter l'éponge et vendit son entreprise à Moorkens.

■ La gamme "standing"

Fin 1961 déjà, BMW avait présenté un modèle pour les classes moyennes, connu sous le nom de "Neue Klasse". Les premières BMW 1500 furent proposées à la vente en Belgique début 1963, en tant que la gamme "Standing". Pour Moorkens, c'était là la découverte d'un tout nouveau segment du marché, puisque le tarif avoisinait les 125.000 francs. Le parc automobile belge comptait alors quelques 915.000 voitures, soit à peu près une voiture pour 10 habitants. Les principales concurrentes de la BMW étaient la Mercedes



Visite de marque au Salon de Bruxelles 1960. A gauche, Albert et Gérard Moorkens. A droite, la Princesse Paola et le Prince Albert, qui conduisaient à l'époque une BMW 507.

180, la Fiat 1800, la Citroën ID et la Peugeot 404. Bien que les voitures arrivaient en Belgique complètement assemblées, l'austère intérieur allemand était adapté aux goûts locaux. La société d'habillage EKA s'occupait en effet de modifier les sièges avant et les garnitures de portes.

Le réseau de concessionnaires de Moorkens était devant de grands défis. En moins de cinq ans, les vendeurs de motos avaient dû être formés d'abord à la vente de microcars, puis de petites voitures et enfin de modèles pour classes moyennes supérieures. Tous ne purent suivre cette évolution et furent donc remplacés par de nouveaux distributeurs, provenant souvent de marques ayant disparu du marché. Mais dans les grandes agglomérations, les choses restaient compliquées. Albert Moorkens croyait fortement en sa marque, et continuait à investir sans compter. Un nouveau centre administratif fut érigé à Kontich, et deux concessions "filiales" furent établies, l'une à Bruxelles, l'autre à Charleroi.

La maison mère BMW sortait alors d'une période extrêmement difficile. Il s'en était fallu de peu pour que la marque disparaisse. Comme nous l'avons déjà écrit, c'est d'Herbert Quandt, soutenu par de petits actionnaires, qu'était venu le salut. Ensemble, ils avaient échangé leurs

parts de Mercedes (alors actionnaire important de BMW) contre des parts de BMW, obtenant ainsi 51% de ces parts. La faillite de Borgward en 1963 eut aussi son importance dans l'histoire. Une partie des cadres de la marque défunte vinrent en effet renforcer les rangs de BMW et sous leur impulsion, l'accent fut mis sur l'expansion internationale et le développement du réseau de distribution sur le marché domestique. Dans la grande banlieue de Munich, le nom de BMW signifiait officiellement "Borgward Macht Weiter" (Borgward vit encore).

En 1964, BMW produisit 54.800 voitures. Les ventes de la 700 chutèrent sévèrement en Allemagne et ne repré-

La BMW "Neue Klasse", dont la carrosserie avait été dessinée par Michelotti, a été présentée en 1961.



La ligne d'assemblage BMW, vers 1965. Jusqu'à 24 voitures étaient assemblées quotidiennement à Kontich.



sentèrent plus que 50% des ventes de la "Neue Klasse". La Belgique représentait alors 19% des ventes totales de BMW.

Entretemps, la production de la 1500 avait aussi été lancée à Kontich. Les activités d'assemblage connaissaient alors une période difficile, puisque la capacité de production qui avait été prévue pour la 700 n'était que partiellement utilisée pour le plus grand modèle. C'est à cette période que Moorkens fut approché par Saab. La Suède n'était pas encore membre de l'Union Européenne et ses voitures étaient frappées par de lourdes taxes à l'importation. C'est d'ailleurs à cette même période et pour la même raison que Volvo a démarré la production de l'Amazon à Gand. Saab envisageait donc d'accorder à

Moorkens les droits d'assemblage exclusifs pour tous les marchés de la Communauté Européenne. Mais BMW ne voyait pas cela d'un bon œil et en guise de compensation, le directeur Hahnemann subventionne Moorkens pour les droits d'assemblage de la plus compacte 1602, qui sera lancée en Belgique en 1966 au prix de 99.960 francs, soit à peu près 2.000 francs de moins qu'en Allemagne. Chez BMW, on ne comprend d'ailleurs pas comment Moorkens a pu continuer assembler sans afficher de pertes, même après s'être acquitté des droits de douane. Jean-Albert se souvient qu'ils n'avaient pu que constater avec stupéfaction que pour les pièces achetées "sur place" en Belgique, comme les jantes, les pneus, les batteries et le vitrage, Moorkens payait 2.300 francs de moins que la maison mère allemande à ses sous-traitants. Quand BMW s'aperçut de cela, un bureau d'achat fut mis sur pied et sa mission était de rechercher les fournisseurs les plus avantageux. Avant cela, seuls des fournisseurs allemands étaient pris en compte.

Bientôt sont lancées la 1800 et sa version plus sportive 1800 Ti. Plus tard, la 1602 sera accompagnée de la 2002. Avant la guerre, BMW proposait encore la légendaire 328, une voiture de sport qui s'était construit un impressionnant palmarès en compétition. BMW cherchait une suite à donner à cette image sportive, et décida de le faire en s'adressant à un autre public, les jeunes managers à la recherche d'une

Contrôle de la peinture avant l'assemblage. Moorkens avait racheté l'atelier peinture à Zündapp.





PROFITEZ PLEINEMENT DE VOS PROCHES

NOUS GÉRONS VOTRE PATRIMOINE

Pour vous permettre de profiter des moments qui comptent vraiment, nos experts vous offrent des solutions sur-mesure en gestion de patrimoine.

privatebanking.societegenerale.com



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
Private Banking

**DEVELOPPONS ENSEMBLE
L'ESPRIT D'ÉQUIPE**

*Meilleure Banque Privée pour son Engagement et sa Relation Client.

Société Générale Private Banking est la marque désignant les activités de banque privée de Société Générale et de ses filiales ou succursales à l'international. Société Générale est réglementée et autorisée par l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution et l'Autorité des Marchés Financiers, et à des fins prudentielles par la Banque Centrale Européenne (BCE). Le présent document est communiqué à titre purement informatif et n'a pas de valeur contractuelle. Certains produits et services peuvent ne pas être mis en place au sein de toutes les entités de Société Générale Private Banking. Votre conseiller privé est à votre disposition pour de plus amples informations. © 2017 Groupe Société Générale et ses filiales et succursales. © Aurélien Chauvaud. FRED & FARID Paris



En 1966, André et René Milhoux avaient développé un break sur base de la BMW 1600. Sur la photo, René Milhoux et Pascal Ickx et à moitié caché, Jacques Ickx, le père de ce dernier (et de Jacky), journaliste de renom à l'époque.

voiture au profil dynamique et sportif. BMW se (re)lança alors dans la compétition et remporta les 24 Heures de Francorchamps en 1965 (Pascal Ickx-Gérald Langlois, 1800 TI) et 1966 (Jacky Ickx en Hubert Hahne, 2000 TI). Les campagnes publicitaires du constructeur sont alors très "agressives", pour mettre en avant la puissance: "Si vous voyez cette voiture dans vos rétroviseurs, mettez-vous sur le côté." Ce n'est qu'en 1969 que l'accent sera plus porté sur la sécurité.

En 1966, André et René Milhoux développèrent un break basé sur la berline, dans l'espoir de pouvoir le produire à Kontich pour tout le réseau BMW. L'importateur belge de Mercedes ne l'avait-il pas déjà fait l'année précédente, avec le break Universal produit à Mechelen? L'initiative fut accueillie positivement à Munich, mais il

allait encore falloir attendre de longues années avant que BMW ajoute un break à son catalogue, et il ne fut pas construit en Belgique.

Entre 1967 et 1972, Moorkens vendit tout ce que la maison mère permettait de vendre. En d'autres termes, Moorkens était limité car BMW devait chaque année servir de plus en plus de marchés, et le marché domestique avait évidemment la priorité absolue. L'usine de Kontich tournait jour et nuit et livrait 24 voitures par jour, 236 jours par an, soit annuellement 5.664 voitures, auxquelles on pouvait encore ajouter quelques centaines d'exemplaires de la très belle 3200 CS Coupé.

En 1971, la 50.000^{ème} BMW sortit de l'usine Moorkens, et la chose fut célébrée par un match de football opposant Anderlecht au Bayern de Munich. Tous les propriétaires de BMW furent invités au stade du Heysel.

La production à Kontich fut stoppée en juin 1972. L'outil de production était peu à peu devenu obsolète, les droits de douane n'étaient plus levés et les voitures produites chez nous avaient donc cessé d'être moins chères que celles produites en Allemagne. Au total, 55.372 BMW ont été assemblées à Kontich. La fermeture de cette usine ne suscita guère d'émotion, car la grande majorité des ouvriers purent immédiatement se remettre au travail dans la nouvelle usine d'Opel à Anvers (Plant 2). La ligne d'assemblage quant à elle fut vendue et envoyée au Portugal.



En 1966 au Salon de Bruxelles, le carrossier Coune présente lui aussi un break basé sur la BMW 1800.

Chez BMW, le vent tourne quand arrive un nouveau patron: Eberhard van Künheim, surnommé par son prédécesseur Hahnemann "l'élève le plus cher de BMW". La marque décida alors de reprendre en main la distribution internationale autant que possible. Rien d'exceptionnel à l'époque, car Mercedes et Volvo s'y étaient déjà mis. On a beaucoup dit, écrit et spéculé sur la chose à l'époque, mais Moorkens n'obtint finalement qu'une période de transition d'un an, qui se termina en 1974.

■ Pegaso

A l'époque où la production des BMW fut interrompue, Pegaso se lançait dans un plan d'expansion sur le marché européen. La Suisse, qui n'appliquait aucune mesure de rétorsion à l'encontre du régime de Franco, fut le premier pays à accueillir une concession Pegaso. Moorkens vit là une solution, lui qui, après l'arrêt de la production des BMW, devait garantir du travail à une dizaine d'employés suite à un accord syndical. En même temps, il y avait là la possibilité d'étendre les activités de l'entreprise à un marché sur lequel Moorkens n'était pas encore présent. Le plan était donc d'assembler des camions et des tracteurs à Kontich. Le lancement du nouveau produit eut lieu au Salon du Véhicule Utilitaire de Bruxelles de 1973. Mais le projet

était né sous une mauvaise étoile. Les camions Pegaso ne brillaient pas par leur fiabilité, ne disposaient pas de cabines basculantes contrairement à l'intégralité des concurrents, et le moteur de 240 ch était trop "léger" pour ce que demandait le marché. Les véhicules utilitaires et camions légers de la marque étaient déjà dépassés, et donc pratiquement invendables. Seule la gamme supérieure à 19 tonnes avait une chance, certes pas en tant que concurrente des produits des ténors du genre (DAF, Volvo, Scania, Mercedes et MAN), mais de ceux de l'arrière-garde (Fiat, Saviem, Berliet en Renault). On put toutefois compter sur quelques succès, mais il s'avéra vite que le marché belge était trop

BMW Quick Service, photo publicitaire tirée d'un folder, vers 1965.



L'usine d'assemblage de Kontich, vers 1966. Au-dessus, on distingue encore une carrière d'argile utilisée pour la fabrication de briques. Carrière qui sera ensuite comblée.



petit que pour atteindre l'équilibre financier. On regarda donc au-delà des frontières et peu de temps après, le marché néerlandais fut à son tour servi par Moorkens. Puis Moorkens France fut fondée en septembre 1974, en pleine crise pétrolière, dans le but de distribuer les camions Pegaso dans l'Hexagone aussi. Mais moins d'un an plus tard déjà, Albert Moorkens décida de se retirer du marché français, pour diverses raisons. C'est à peu près à la même période que le service après-vente se vit confier la tâche de réviser une centaine de tracteurs: remplacement des roulements de pont arrière, et renforcement du vilebrequin. La chose fut évidemment néfaste pour l'image de la marque. Entretemps, l'importateur suisse avait fait faillite et en Autriche aussi, le distributeur avait déjà retiré la prise. En 1976, les montants que devait payer le constructeur à Moorkens pour les applications de garantie dépassaient ceux des ventes de camions neufs. La distribution vécut encore jusqu'en 1977 grâce à l'arrivée d'un nouveau moteur 306 ch et d'un autocar assez convaincant, pourvu d'une carrosserie du constructeur espagnol de bus Obradors. 27 exemplaires de ce véhicule furent vendus en décembre 1977 et en 1978, Pegaso fut même leader du marché belge de l'autocar, avec 51 immatriculations, mieux que Van Hool. Mais il s'agissait d'un dernier coup d'éclat. La collaboration avec

Pegaso fut arrêtée en 1979 et peu de temps après, la moribonde marque espagnole fut rachetée par le groupe Iveco nouvellement créé.

■ Mitsubishi

Au début des années 70, la Chrysler Corp. était, avec 15% des parts, l'un des actionnaires principaux de Mitsubishi Motors et distribuait la marque aux USA. En Europe, le géant américain s'occupait peu du sort de la marque japonaise, car il y était associé à Talbot-Simca. Mitsubishi était cependant en pleine expansion mondiale et décida alors de conquérir elle-même le marché européen, sous l'égide de la société commerciale japonaise Itochu. Toutes les grandes marques nipponnes disposaient déjà d'une représentation sur les marchés européens. Et suite à la décision de BMW de prendre en main sa propre distribution, nombre d'importantes entreprises européennes d'importation avaient "de la place" pour une autre marque. Mitsubishi fit bon usage de cette situation. Ils s'adressèrent à Moorkens et la distribution de la marque en Belgique démarra assez rapidement. Les concessionnaires BMW restèrent évidemment fidèle à leur puissante marque, Moorkens dut donc chercher de nouveaux candidats. Là encore, les choses allèrent bon train car à cette époque, l'industrie automobile britannique commençait sérieusement à décliner et de nombreux garages étaient à la recherche d'une

nouvelle marque à représenter. Erik Van den Heuvel, qui était jusqu'à sa récente retraite Directeur des Relations Publiques de Mercedes en Belgique, avait démarré sa carrière dans la toute jeune société Mitsubishi Belgium, en 1975. Les bureaux étaient installés dans un appartement à Mechelen et au rez-de-chaussée, il y avait un petit show-room. Erik était l'un des cinq "petits jeunes" à recevoir leur première chance professionnelle de la part de Léopold Moorkens. "Nous avons reçu tous les atouts pour réussir, c'est une sorte de tradition familiale", se rappelle-t-il. Il se souvient aussi que son bureau était installé dans la cuisine. Le premier modèle lancé en Belgique fut la Lancer 1400cc. Axel Moorkens se souvient à ce sujet que son grand-père n'était guère satisfait de sa nouvelle voiture de fonction, qui disposait encore d'un pont rigide et une suspension à lames. Lui qui était habitué au confort des BMW...

La marque connut une expansion très forte. La première année, 3.000 voitures furent vendues, puis le chiffre passa à 6.000 unités l'année suivante et ainsi de suite. "Le coup de génie a été d'être les premiers à offrir 3 ans de garantie. Avec ça, nous avons pu solidement installer la marque sur le marché", se rappelle Erik Van den Heuvel. "N'oubliez pas qu'à l'époque, les japonais représentaient 30% du marché", ajoute Axel. "Mitsubishi était une marque d'ingénieurs. Ils étaient

à l'époque les meilleurs en diesel, ils ont été les premiers à avoir l'intercooler... Par contre, ils étaient mauvais commerçants." La gamme fut ensuite étendue avec la Celeste puis la Galant. "Il n'y avait que deux options: la peinture métallisée et la servodirection. Et le modèle n'était disponible qu'en 5 couleurs. C'était très facile, pour nous. Mais la grande percée a eu lieu en 1979 avec la Colt. Avec la version turbodiesel, nous représentions 2% du marché belge. Avec un seul modèle, vous vous rendez compte?", explique encore Axel. "Les mauvaises langues disent d'ailleurs que Peugeot avait acheté une Colt, et que la 205 en est très inspirée. On dit la même chose de la Space Wagon, l'une des toutes premières voitures familiales, qui aurait inspiré le Renault Espace.", poursuit-il. Puis un autre véhicule à succès fut le Pajero, un 4x4 à la fois luxueux et abordable.

En 1979, un nouveau siège social fut inauguré pour Mitsubishi, en présence du Dr Kubo, alors président de la Mitsubishi Corporation. La branche belge avait à cette époque trois divisions: la Car Division, la Truck Division (incluant la ligne d'assemblage de l'utilitaire léger Canter à Kontich) et la Forklift Division. Parmi les nombreuses initiatives visant à développer la notoriété de la marque, Erik Van den Heuvel se souvient entre-autres de la caravane publicitaire qui suivait les deux étapes belges du Tour de France 1980. Il y avait deux voitures

Le premier siège belge de Mitsubishi était à Mechelen. Les bureaux étaient installés dans un appartement du premier étage. La photo date de 1977.



Ouverture du nouveau siège Mitsubishi en 1979, en présence du Dr Kubo, Président de la Mitsubishi Corporation. A gauche, on reconnaît Léopold Moorkens et à droite, Albert avec son épouse Constance "Coco" Belpaire.



par concessionnaire, soient quelques 70 Mitsubishi. En 1982, c'est en inscrivant le Mitsubishi Dealer Team au Championnat de Belgique des Rallyes qu'on travailla à la notoriété. Les Néerlandais étaient aussi de la partie, et Mitsubishi put compter sur la collaboration du champion belge Willy Plas et du français Chavan, entre-autres. Les voitures étaient des Lancer Turbo, préparées en Belgique.

Dans ses meilleures années, la marque revendiquait 4% de parts de marché

en Belgique. Et les affaires marchaient d'autant mieux que dans certains pays européens, les importations Mitsubishi étaient soumises à des quotas. Mais ce n'était pas le cas en Belgique, de nombreuses voitures arrivées chez nous repartaient donc aussitôt pour d'autres marchés, principalement dans le sud de l'Europe. Mais cette histoire-là aussi a une fin. En 2002, Mitsubishi décida à son tour de reprendre à son compte les importations.

La Mitsubishi Dealer Team au départ du Rallye de Ypres, 1982.



■ Hyundai

En 1977, Albert et Dominique Moorkens prirent part à une mission économique en Corée du Sud, sous la présidence du Prince Albert. Léopold, qui entretenait d'excellents contacts avec Mitsubishi, avait entendu dire que les japonais avaient mis leur savoir-faire au service du groupe Hyundai, et que celui-ci avait développé sa propre voiture: la Pony. Le but de la mission était donc de signer un accord de distribution pour le Belux,

■ Alcopa

Albert Moorkens était un homme très entreprenant, et ses centres d'intérêt très variés l'amènèrent à travailler dans des domaines allant bien au-delà de l'automobile. Prenons un moment pour évoquer deux de ses initiatives les plus marquantes. Dès le début des années 60, Moorkens s'avéra être un skipper très actif, et prit part à différentes compétitions de voile. Au bout de quelques années, sa flotte était riche de plusieurs bateaux. Il



La Hyundai Pony fut la première voiture coréenne vendue en Belgique, en 1978. Moorkens fut aussi l'un des premiers au monde à importer des voitures coréennes.

et c'est ce qui arriva. Avec ce contrat, Moorkens devint l'un des tout premiers distributeurs Hyundai hors de Corée. Le premier modèle avait été développé par d'ex-ingénieurs de British Leyland, la mécanique provenait de chez Mitsubishi et la carrosserie était signée Giugiaro. Mais la voiture restait tout de même rudimentaire et bon-marché. Les premières Pony apparurent sur notre marché en 1978. Les débuts furent difficiles, bien qu'une part de marché de 0,35% fut atteinte dès la première année. Le gros inconvénient était que les prix étaient liés au cours du dollar, et qu'ils s'envolèrent donc quelque peu quand la devise américaine, sous l'administration Reagan, fit plus que doubler sa valeur. Bref, ce n'est qu'au cours des dernières années que la marque connut enfin son évolution phénoménale.

entra aussi en contact avec un jeune Néerlandais à la tête du chantier naval Falk Lewin, dans le capital duquel il entra à hauteur de 50%. Durant la mission économique en Corée dont nous venons de parler, avait aussi été conclu un accord portant sur la construction de canots de sauvetage en polyester. Son partenaire Lewin passa du coup énormément de temps en Corée, aux dépens du chantier hollandais. Ajoutez à cela des taux d'intérêt très élevés à la fin des années 70 (18-19%), et vous comprendrez que Moorkens ait préféré se retirer de cette entreprise.

A la fin des années 60, Albert Moorkens et certains de ses fils apprirent aussi à piloter des avions. C'est ainsi qu'il entra en contact avec l'importateur de Piper, qui était alors dans une situation financière délicate.

Dans le holding familial Alcopa l'automobile joue toujours un rôle prépondérant. Via la division Alcadis, le groupe représente plusieurs marques dont Isuzu dans le Benelux et en Pologne.



Son entreprise European Air Services, ou EAS, fut rachetée et restructurée pour devenir NEAS (N pour New). Des locaux furent construits pour l'entreprise à Zaventem et un certain Red Dewaelhens, ancien chef de patrouille des Red Devils et instructeur de vol d'Albert et de ses fils, en prit la direction. Les affaires décollèrent (!) très vite et bientôt, l'entreprise fut aussi active sur les marchés néerlandais et français. En 1978, pas moins de 89 Piper furent vendus. Mais là encore, les taux d'intérêt très élevés allaient venir gripper la machine. En 1979, les ventes chutèrent à 7 appareils seulement. Alcopa décida donc de se retirer de ce secteur et en 1980, la société Piper fut déclarée en faillite.

Entretiens, Albert Moorkens était décédé. Il fut emporté en 1979 par une insuffisance cardiaque, lors d'une compétition de voile en Grande-Bretagne. Il n'avait pas encore 65 ans. Sa mort prématurée et inattendue mit sa famille face à un grand défi, car rien n'avait été préparé. Les enfants durent donc se mettre au travail ensemble, et trouver des solutions. "Notre grand-mère Constance a joué un rôle essentiel, à cette période", raconte Axel. "Elle était notre CEO: Chief Emotionnal Officer."

L'héritage d'Albert Moorkens déboucha en 1980 sur la création de la holding familiale Alcopa. Celle-ci regroupe aujourd'hui plus de 160 entreprises, actives dans un

large éventail de secteurs. La holding est subdivisée en cinq "Lines of Business", et l'automobile joue toujours un rôle prépondérant. Via la division Alcadis, le groupe représente les marques Hyundai dans le Belux et en Suisse, SsangYong dans le Benelux, en Pologne, en Allemagne et en Suisse, Suzuki dans le Belux et Isuzu dans le Benelux et en Pologne. Le groupe est aussi fortement représenté dans la distribution de différentes marques automobiles via la société Modis. Cette division compte 800 collaborateurs et gère quelques 35.000 voitures par an. Sur le marché des deux roues, activité de l'entité Moteo, le groupe représente Suzuki (depuis 1960), Peugeot (depuis 1978), Derbi et Sym (depuis 2001). Alcopa Dev est la division qui réunit diverses initiatives récentes, et compte aujourd'hui six entreprises. L'une d'elles est Alcopa Auctions, une société française connaissant une forte croissance, active dans des ventes publiques sur le marché de l'occasion de voitures provenant du leasing et des flottes. Le groupe joue aussi un rôle de premier ordre à l'échelle européenne dans le commerce de pièces détachées, avec entre-autres CBM et Orangemarine. Alcopaimmo est composée de diverses entreprises immobilières, actives dans plusieurs pays d'Europe. L'une des plus spectaculaires initiatives de cette branche fut le rachat du site de Renault Vilvorde.



FOR EVERY PART OF THE JOB.



Cleaners



Speciality



Lubricants



Additives



Anti-corrosion

www.crcind.com



Mercedes Universal

Héritage belge

Le 8 janvier 2018, cela fera 49 ans que la dernière Mercedes Universal est sortie de l'usine IMA de Malines.

Leo Van Hoorick

Avant 1965, Mercedes n'avait pas de break au catalogue. Celui qui en désirait un pouvait s'adresser directement aux quelques entreprises de carrosserie spécialisées, dont Binz et Miesen étaient les plus importantes. Ces entreprises construisaient surtout des ambulances et des corbillards sur

base de la 170V dont Mercedes avait relancé la production après la guerre, puis ensuite sur base de la "Ponton". Les W110 et W111 "Heckflossen" – nommée ainsi en raison des petits "ailerons" des ailes postérieures – servirent également de base.



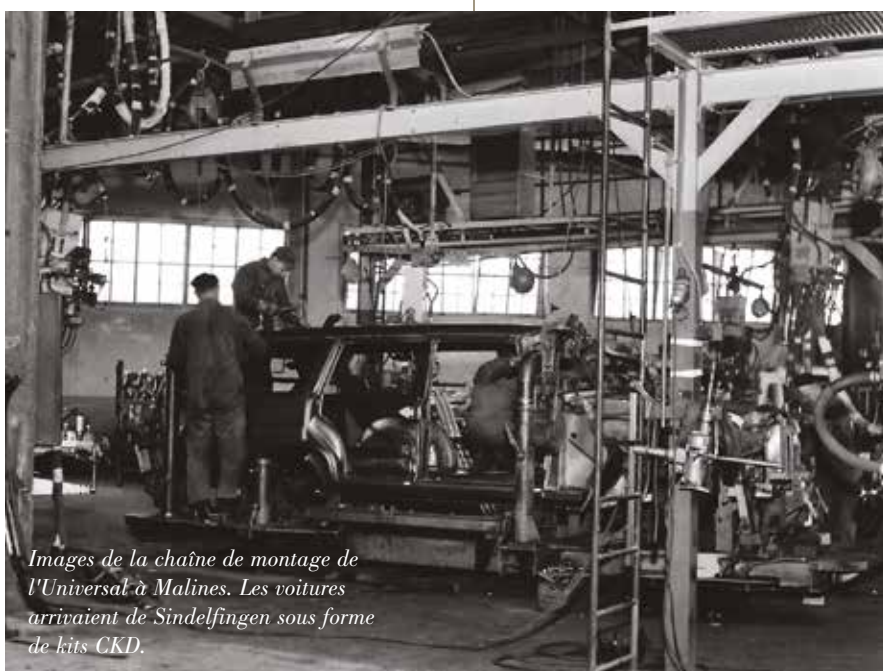
Au Salon de Bruxelles de janvier 1963, le carrossier bruxellois Coune présente un break basé sur une 220 SE. C'était deux ans avant l'Universal de I.M.A.

Chez nous, c'est le carrossier bruxellois Coune qui construisit un break sur base W111, et le présenta au Salon de Bruxelles de 1963. Le projet ne passa pas inaperçu auprès de I.M.A., l'importateur Mercedes-Benz de l'époque, et on peut raisonnablement penser que c'est ce qui leur donna l'idée de demander à leur designer Jos Vermeersch de créer un break. Dans une interview accordée à mon confrère Tony de Mesel, parue de le quotidien flamand 'Het Nieuwsblad' du 23 janvier 2005, le designer racontait: "Quand Mercedes a lancé sa nouvelle 190-200 en 1963, mon patron Gustaf Elmer m'a dit qu'il était temps pour moi de vraiment montrer de quoi j'étais capable. J'ai alors dessiné un break sur base du nouveau modèle, et je suis parti avec des plans finalisés à Stuttgart. Là, ils ont été surpris par le niveau de détail de mon design. Mais pour les hauts responsables allemands, un "break Mercedes" sonnait comme un sacrilège. En Europe, le break était encore un véhicule de boulanger ou de plombier, alors qu'en Amérique, ces voitures rencontraient déjà un énorme succès auprès des familles. Au bout du compte, ils ont tout de même vu le potentiel du projet et ont donné le feu vert." Le dessin fut retravaillé en collaboration avec les ingénieurs de la maison mère, et I.M.A. fut autorisé à construire la voiture pour le marché mondial.

■ I.M.A. Malines

I.M.A. est l'acronyme de "Importateur des Moteurs et d'Automobiles", et l'entreprise était alors importatrice de plusieurs marques automobiles, dont Mercedes. Elle avait été fondée en 1951 et était à l'origine installée à Bruxelles. En 1955, la firme mit en service une nouvelle société d'assemblage, installée au 14 de la Rode Kruisplein de Malines: "I.M.A. Malines". Des berlines Mercedes y étaient assemblées, ce qui permettait de contourner les 24% de taxe d'importation, instaurée en 1952.

Fin 1964, commença la production des breaks Universal destinés au monde entier. Les voitures étaient livrées à Malines en kit dits "CKD", pour



Images de la chaîne de montage de l'Universal à Malines. Les voitures arrivaient de Sindelfingen sous forme de kits CKD.

"Completely Knocked Down" (complètement démonté). Les carrosseries – sans toit, ni ailes arrière ni porte de coffre – arrivaient de Sindelfingen, les moteurs et les boîtes d'Untertürkheim. Les éléments de carrosserie restants étaient livrés nus, non peints, au mieux enduits de l'une ou l'autre couche protectrice, ce qui avait au début pour effet de rendre les Mercedes produites à Malines un peu sensibles à la rouille. Une personne bien placée m'a d'ailleurs dit un jour "qu'elles rouillaient toutes avant même d'être assemblées".

Différentes pièces étaient aussi fabriquées sur place, comme les grands panneaux de toit, les ailes arrière, les portières arrière et la porte de coffre. D'autres encore étaient achetées sur



le marché local, comme les vitrages de chez Soliver. La production de la première génération d'Universal s'arrêta officiellement le 8 janvier 1969, après 2.754 exemplaires. Quelques 350 personnes travaillaient alors chez I.M.A., et la production atteignait 25 voitures par jour, breaks et berlines confondus. I.M.A. fut ensuite le producteur exclusif de la remplaçante de l'Universal, basée sur les W114 et W115, connues sous les noms 220D, 220 et 230. Le nom Universal fut abandonné au profit du suffixe T, qui désigna tous les breaks Mercedes à partir de 1977. La production pour le compte de Mercedes-Benz s'arrêta en 1973. Au total, 78.568 véhicules furent construits pour la marque à l'étoile. Ensuite, l'usine de Malines assembla des Saab 99 jusqu'en 1978, date à laquelle l'assemblage automobile à Malines prit définitivement fin.

■ L'avènement du break

Au début des années '60, la population avait de plus en plus de temps libre et la chose se reflétait jusque dans l'usage de l'automobile. Un break offrait le

gros avantage d'être aussi bien utilisable à des fins de transport professionnel, que de devenir une familiale pour le week-end, sans difficulté ou coût supplémentaire. Cette évolution avait démarré aux USA durant les années '50. Si bien que dès le milieu des années '60, de très nombreux constructeurs européens, peu après le lancement d'un nouveau modèle, en proposaient une déclinaison break. En 1966, l'Universal devait ainsi faire face à la concurrence des Citroën ID et DS Familiale, Fiat 2300 Familiare, Ford Taunus 20M Break, Hilmann Super Minx, Opel Rekord Caravan, Peugeot 404 Break, Vauxhall Victor Estate Car ou encore Volvo 222 Estate, pour n'en citer que quelques-unes. Les vendeurs Mercedes recevaient d'ailleurs une liste reprenant pas moins de 104 modèles break de la concurrence.

Selon des données de l'époque de Mercedes-Benz, le marché du break représentait alors quelques 6% des ventes de voitures personnelles en Belgique. Selon la même source, cette proportion était la même pour les ventes de l'Universal par rapport aux

Les 190D, 200, 200D et 230 (type W110) sont reconnaissables à leurs phares ronds.





L'équipe cycliste Solo Superia possédait aussi une Mercedes Universal.

autres modèles Mercedes. La part de marché des voitures personnelles Mercedes était en Belgique de 2,8%. Sur le marché des breaks plus précisément, l'Universal représentait 2,56% de parts de marché. Ce qui n'était pas mal du tout, car la voiture coûtait à l'époque quelques 30% de plus qu'une berline comparable.

Un communiqué de presse datant de 1966 nous en apprend un peu plus. Selon le constructeur, les jantes 15" étaient plus indiquées que les 13" de la berline pour supporter le supplément de charge du pont arrière. L'autre avantage était que ces roues offraient à la voiture une meilleure garde au sol, chose bien utile "car durant les loisirs l'Universal, peut être amenée à parcourir des chemins de moins bonne qualité".

Le revêtement de coffre était en "Panolux", un matériau composé de fibre de bois et de résine de bakélite qui donnait une apparence luxueuse, tout en étant résistant aux rayures et aux taches. Cette matière était certes bien plus chère qu'un plancher en acier, mais présentait encore l'avantage d'une meilleure isolation phonique. Les baguettes de chrome habillées de caoutchouc évitaient quant à elles au chargement de trop se balader dans le coffre. Les dossiers de la banquette arrière étaient plus hauts que dans la berline, là encore dans le but de mieux maintenir le chargement en place. Les suspensions arrière étaient évidemment renforcées et pourvues d'un ressort de compensation hydro-pneumatique, qu'on trouvait aussi sur les modèles haut de gamme de la

marque. Cet équipement, soulignait le communiqué de presse, permettait aux suspensions de s'adapter automatiquement à la charge.

Les premières Universal (type 190) disposaient encore d'un amortissement pneumatique qu'il fallait "gonfler" au moyen d'un compresseur lorsqu'on transportait de lourdes charges. La pipette de gonflage se trouvait derrière le clapet de réservoir, lui-même caché derrière la plaque d'immatriculation.

■ Présentation

C'est le 11 janvier 1965, veille du coup d'envoi du Salon de Bruxelles, que fut présentée l'Universal à la presse par Gustaf Elmer, directeur d'I.M.A. La présentation eut lieu dans l'ancien Centre Rogier (aussi connu à l'époque sous le nom de tour Martini), au cœur de Bruxelles. Elmer raconta à la presse que pour préparer la production de l'Universal, son entreprise, en plus des bâtiments déjà en service, avait dû racheter les abattoirs de Malines situés juste à côté du site, pour y construire de nouveaux bâtiments et y assurer la fabrication du nouveau modèle. Sur base d'une étude de marché, il estima que la production annuelle pourrait atteindre 5.000 véhicules. Il assura aussi que son entreprise était bien préparée à cette nouvelle activité qu'était la production, désormais aussi destinée à l'exportation. L'Union Européenne prenait alors forme, les frontières allaient tomber et les attentes étaient démesurées.

Le premier modèle fut la 190D. L'Universal proposait un volume utile

L'Universal a été présentée à la presse au Centre Rogier juste avant le Salon de l'Auto 1965. L'accent était mis sur le volume disponible et la charge utile.

Une banquette rabattable en deux parties asymétriques était proposée en option dans l'Universal. Une vraie nouveauté à l'époque.



La dernière Universal, numéro 2754, quitte la ligne d'assemblage le 8 janvier 1969. De gauche à droite: le designer Jos Vermeersch, Henri Smeekens et Denis Ambrosi. Nous n'avons pas pu identifier la quatrième personne.

de 2,7 m³ et une charge utile de 710 kg. Le modèle présenté affichait déjà un jonc chromé courant tout le long de l'aile arrière. Sur les premiers dépliant, la photo montrait pourtant une voiture pourvue d'un petit ornement à l'extrémité de l'aileron, comme sur la berline W110, mais il est clair maintenant que celui-ci n'atteignit jamais le stade de la production. Dès août 1965, le modèle profita d'un moteur un peu plus puissant, et le pont arrière "gonflable" fut remplacé par celui à adaptation automatique, tel qu'il équipait déjà les modèles S du constructeur. A partir de là, on parle alors de 200 et 200 D Universal. Il y eut aussi une 230 à moteur 6 cylindres et avant la fin de l'année, arriva une variante S (type W111) reconnaissable à son double pare-chocs avant, à ses chromes supplémentaires, à ses phares avant "bocal" typiques et à sa partie avant allongée de 14 cm. Comparée à la berline, l'Universal était 35 mm

plus haute (pour cause de roues plus grandes) et 105 kg plus lourde.

■ Equipement

L'Universal pouvait en principe être livrée avec les mêmes options que la berline. On pense par exemple à la boîte automatique, à la servodirection, au toit ouvrant ou aux sièges en cuir. A l'époque, les ceintures de sécurité et les appuie-tête avant étaient toujours sur la liste des extras.

Mais il existait aussi des options spécifiques à l'Universal. L'une d'elle était une troisième banquette pliable, tournée vers l'arrière. Sa particularité était que l'espace aux pieds à droite n'était pas aussi large que le siège lui-même. Cela s'explique par le fait que la ligne d'échappement passait par là, entre le logement destiné aux pieds des passagers, et le bas de celui de la roue de secours. Sur les voitures qui n'étaient pas équipées de cette option,



8,5 - 10,4 L/100 KM • 199 - 244 G CO₂/KM

Environmental information KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Give safety priority.

True art is timeless.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



Tableau de production

	190D Ch	190D Uni	200 Uni	200D Uni	230 Ch	230 Uni	230 S	Total
1964	7	-	-	-	-	-	-	7
1965	6	506	24	129	-	56	1	722
1966	4	5	131	656	1	84	137	1,018
1967	-	-	57	485	-	50	112	704
1968	-	-	4	211	-	2	81	298
1969	-	-	-	-	-	-	5	5
Total	17	511	216	1,481	1	192	336	

on trouvait un espace de rangement supplémentaire sous le plancher de coffre. A gauche, il y avait un petit espace individuellement fermé, où l'on pouvait ranger les outils de bord. A droite, il y avait la roue de secours rangée verticalement, avec le cric. Une autre option proposée était la banquette rabattable en deux parties, selon une découpe 2/3-1/3 inédite à l'époque, et qui n'allait se généraliser que dans les années '80. Cet équipement était initialement prévu pour les Universal converties en ambulances. Autre option encore, un coussin amovible à installer entre les sièges antérieurs, qui permettait de recevoir trois personnes à l'avant. Les sièges en MB Tex perforé étaient livrés en série, avec un choix de sept teintes: brun, beige, noir, rouge, gris clair, cognac et bleu. Pour la teinte extérieure, les choix de

base étaient le noir, le gris clair, le gris graphite, le bleu horizon, le bleu pâle, le rouge sombre et le blanc ivoire. En plus de cela, 15 couleurs étaient proposées contre supplément.

■ Chiffres de production

Le tableau ci-dessus nous apprend que 17 "châssis" de 190D furent livrés, ainsi que un de 230. Il s'agit ici d'une variante sans fenêtres au niveau de la zone de chargement. 2.418 exemplaires de la W110 furent construits, et 336 exemplaires de la W111 (Classe S). Les diesels étaient largement majoritaires, avec 2.009 exemplaires contre 745 essence. Cinq exemplaires furent encore produits en 1969, avant que la production prenne fin le 8 janvier de la même année.

(Grand merci à Erik Van den Heuvel et Tony de Mesel)



Une troisième banquette pliable était aussi disponible.

Une 230S Universal au Concours du Zoute Grand Prix 2017





Camille Jenatzy et la Jamais Contente à la Maison Autrique de Schaerbeek

*Réplique de la Jamais Contente
de Jenatzy (photo Edward Wouters)*

*Exposition d'affiches et de
représentations artistiques*



Camille Jenatzy fut probablement l'un de nos premiers héros nationaux de l'histoire de l'automobile, et sa poursuite de la vitesse lui a apporté une renommée internationale. Son exploit le plus célèbre fut de franchir la barrière magique des 100 km/h à Achères, près de Paris. Avec sa voiture électrique baptisée la "Jamais Contente", il lutta des semaines durant contre le Comte de Chasseloup-Laubat (lui aussi en voiture électrique) dans la course au record de vitesse. Et quand le 29 avril 1899, Camille fut chronométré à 105,882 km/h, le Comte jeta l'éponge et le record tint 3 ans.

Ses participations à la course Paris-Madrid, à différentes éditions du Circuit des Ardennes et surtout sa victoire à la Gordon-Bennett de 1903 (au volant d'une Mercedes) confirment la supériorité du pilote de course Jenatzy. Il fut aussi le premier "Diable Rouge", un surnom qu'on lui donna en raison de sa barbe rousse.

Puisqu'il était originaire de Schaerbeek, les organisateurs du festival local "Alles es just" ont trouvé judicieux de placer

l'édition 2017 sous le signe de Jenatzy. Durant quelques samedis, les jeunes visiteurs ont pu construire des caisses à savon et les faire courir lors de la Jenatzy Cup, qui se tenait le 8 octobre dernier dans le Parc Josaphat.

L'exposition "Camille Jenatzy et la Jamais Contente" est toujours visible actuellement à la Maison Autrique de Schaerbeek, un magnifique bâtiment Art Nouveau signé Victor Horta. La maison, construite en 1893, a été restaurée par les célèbres auteurs de BD Schuiten et Peeters, dont les récits se déroulent souvent à cette époque. L'exposition comprend une réplique de la Jamais Contente, des photos originales, des affiches et des artefacts de la famille Jenatzy. Elle est ouverte du mercredi au dimanche, de 12:00 à 18:00, au 226 Chaussée de Haacht, 1030 Schaerbeek. Plus d'infos sur le www.autrique.be.

Nick Jonckheere

Photos: Edward Wouters

Interclassics Brussels

Cyclecars et Grand Sport

*Texte et images :
Leo Van Hoorick/Interclassics*

Outre les centaines de voitures offertes à la vente, la récente édition d'Interclassics Brussels proposait aussi deux expositions remarquables. La première était une présentation des "Big Five", cinq des musées automobiles multimarques les plus importants d'Europe: notre Autoworld national, le Louwman Museum des Pays-Bas, le Beaulieu National Motor Museum de Grande-Bretagne, la Cité de l'Automobile Collection Schlumpf de France et le Museo Nazionale Dell'Automobile d'Italie étaient réunis sur un grand stand commun dans le Palais 1.

Mais le plus de réactions positives furent suscitées par l'exposition thématique "Cyclecars & Grand Sport", mise sur pied par Luc Slijpen, Marc Hendrix, Kees Kersten et Jos Cox.

Ils ont réussi à rassembler une belle variété de voiturettes, phénomène que l'on rencontra principalement dans la France des années '20. L'émergence de ces voiturettes à mi-chemin entre la moto et la voiture était une conséquence directe d'une taxation avantageuse.

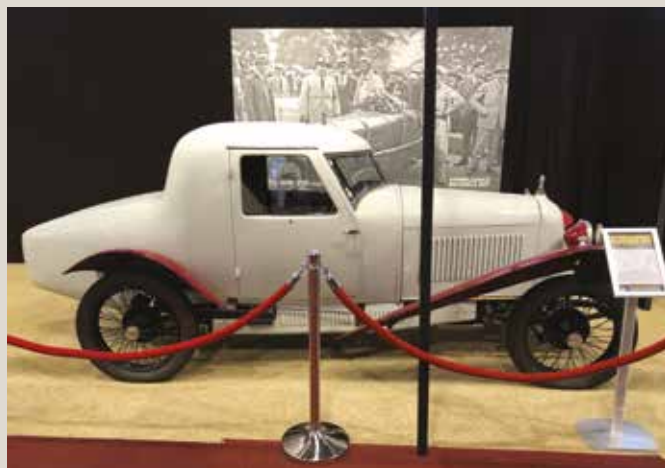
Dès 1912, les voiturettes furent divisées en deux catégories: les petites, au poids maximal de 300 kg pour 750 cc, et les grandes, pouvant aller jusqu'à 350 kg et 1.100 cc.

Elles devaient aussi disposer d'une boîte de vitesse et d'un embrayage. L'apparition de petites voitures produites en série au début des années 20, telles l'Austin 7 ou la Citroën 5CV "Trèfle" signifia la fin de ces voiturettes construites de façon artisanale.



■ Amilcar C6, 1927

La voiture de course du pilote français Maurice Trintignant (frère du pilote Bugatti Louis Trintignant et l'oncle de l'acteur Jean-Louis Trintignant). Amilcar a construit 60 de ces six cylindres, spécialement pour la course. Les petits moteurs 1100 cc avec double arbre à cames en tête et compresseur tournent comme une horloge. Ils tournent à haut régime et ont de performances ahurissantes. C'était la première voiture de 1100 cc à dépasser les 200 km/h sur le circuit de Montlhéry.



■ Amilcar CGS Duval Coupé, 1926

Cet Amilcar a été construite pour Miss Edita Morris, romancière américo-suédoise et activiste politique. Plus tard, elle écrivait le livre « Les Fleurs d'Hiroshima » (New York 1959). Amilcar construisit les modèles à succès CGS de 1923 à 1925. La plupart étaient munis d'une carrosserie standard de Duval. Il était également l'auteur de ce coupé rarissime.



■ D'Yrsan Course, 1928

Le marquis Siran de Cavanac a construit en plus de ses célèbres trois roues une douzaine de voitures à quatre roues, dont deux sont encore connus de nos jours. Cette D'Yrsan était spécialement préparée pour la course et était équipée d'un compresseur. Le Pilote Norbert Dumoret, qui a participé à de nombreuses courses entre 1927 et 1933, voulait participer au GP de Spa de 1932. La voiture dut abandonner, et s'avéra sabotée. Après la guerre, cette voiture a fait partie de la célèbre collection Pozzoli.



■ Tamplin 1921

Sir John Carden avait déjà une certaine expérience de la construction de cyclecars lorsqu'il commercialisa cette voiture. En 1919 il vendit les droits de production à un de ces distributeurs, installé à Staines, Angleterre. Celui-ci utilise son nom et la baptise 'Tamplin'. Le petit véhicule est doté d'un puissant moteur JAP V-twin de 1000 cc, d'une carrosserie en triplex renforcé, d'un entraînement par courroie et d'une suspension indépendante fragile. Ses roues étroites, ses garde-boues droits et ses deux places 'tandem' en font un authentique cyclecar. Mais en provenance d'Angleterre.

■ Peugeot Quadrillette, 1921

Peugeot, une des plus anciennes marques d'automobiles au monde, avait vu très vite la valeur d'une auto 'grand public' bon marché et efficace. Leur réponse était cette voiturette. Cet automobile tout à fait originale provient de la réserve 'secrète' de Mahy Mobiles à Leuze-en-Hainaut. Il montre bien la finition de ce cyclecar vendu à de nombreux exemplaires. Il va sans dire que ce modèle a aussi participé à de nombreuses compétitions en France.



■ BNC, 1927

Cette BNC a été commandé en 1927 par César Figuerido de Miranda Pombo de Lisbonne. Elle quitta l'atelier parisien du constructeur le 1 août de la même année avec toutes ses spécifications de course dont un compresseur Cozette n° 8, un lubrification à carter sec avec refroidisseur d'huile et une boîte à quatre rapports.



■ Sandford G, 1927

Inspiré par les Morgan Three-wheelers et les clients qui faisaient monter des moteurs toujours plus puissants sur ces voitures, l'anglais Stuart Sandford a développé sa propre variante sur trois roues dès 1922. Équipé d'un moteur Ruby quatre cylindres et d'une boîte à quatre vitesses. Très redoutable concurrent dans le courses de cyclecars.





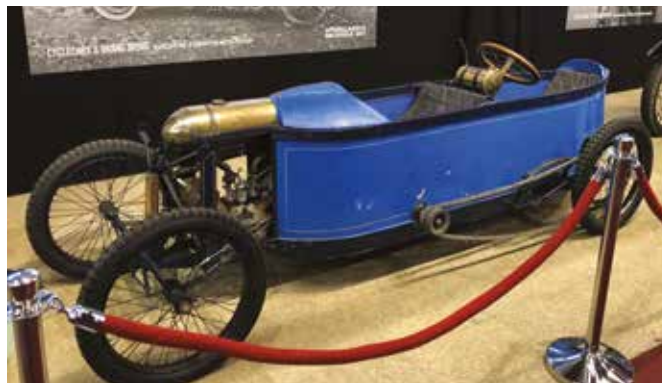
■ Lombard AL3 Grand Prix, 1927

De 1927 à 1929 le pilote automobile français André Lombard a conçu ses propres voitures de sport: 94 au total. Il en reste 12. Seulement deux voitures étaient équipés pour la course, avec un moteur 1500 cc. En voici une des deux, la seule Grand Prix Lombard ayant survécu à toutes ses courses. Le bloc est coulé en Alpax, un alliage d'aluminium très léger et robuste. La culasse est en bronze coulé. Un magnifique travail artisanal, unique en son genre.



■ Villard 29A, 1929

Marcel Villard était un génie de la technique et un passionné de systèmes à cardans, pour lesquels il a déposé une bonne vingtaine de brevets. En 1924 il créa sa propre marque et construisait pendant 10 ans de voiturettes à trois roues de sa propre conception. La particularité de ce modèle réside dans la roue avant directrice entraînée par cardan. Des 500 à 600 voitures construites par Villard une douzaine ont survécu.



■ Bédélia, 1910

Bourbeau et Devaux Co à Paris construisait ce cyclo-car de 1910 jusqu'à 1925, d'après un concept de Robert Bourbeau. Il optait pour des conceptions de motocyclette plutôt que celles de voiture. Y compris la position des sièges, l'un derrière l'autre, mais avec le passager à l'avant. Un moteur bicylindre placé à l'avant entraîne les roues arrières via une courroie à deux rapports. La direction comprend un câble et une bobine. Avant la première guerre mondiale, Bédélia avait déjà vendu 3000 voitures ! Une Bédélia a également remporté le premier Grand Prix pour Voiturettes à Amiens en 1913.



■ Salmson GS 8, 1928

A partir de 1921, Salmson construisait des moteurs avec doubles arbres à cames. Montés dans un cyclo-car de 350 kg, cela garantissait des performances impressionnantes. Salmson domina par conséquent la catégorie des cyclocars au début des années vingt en France. De la GS 8, qui est plutôt une voiturette, 130 exemplaires furent construites. Avec cette GS 8 verte, Mrs. Catherine Mary Taylor-Young, de la célèbre famille Martineau (propriétaire du groupe BSAE qui parmi d'autres construisait les British Salmson) participa à de nombreuses courses jusqu'au début des années 50.

■ Amilcar CC Skiff, 1923

Cette Amilcar fut livrée sous forme de châssis. Puis, un carrossier externe et en ce cas inconnu, montait une carrosserie fait main suivant les goûts et les souhaits du client. Ici, un skiff en bois très réussi. Cette forme de carrosserie sportive et luxueuse était très en vogue dans la folie des années vingt. Le skiff s'adressait surtout à la jeunesse 'dorée'.

15.12.2017 ★ 28.01.2018

AMERICAN DREAM CARS AND BIKES

THE GOLDEN YEARS



EXPO AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS
AMERICANDREAMCARS.BE



AUTOWORLD
BRUSSELS





La boucle est bouclée

N'en déplaise aux envieux, il n'existe qu'une seule voiture de sport ultime: la Porsche 911. Mais s'il faut en choisir un, sachez que c'est la 911 R que vous voulez vraiment avoir au garage.

*Par Bart Lenaerts
Photos: Lies De Mol*

Il faut le faire, quand-même! Produire la même voiture durant 50 ans – ou du moins raffiner sans cesse la même base – et en écouler plus d'un million d'exemplaires, décliner les variantes en plus grand nombre qu'il n'y a de types de café chez Starbucks, et continuer pourtant à être perçu comme un objet exclusif. La Porsche 911, c'est tout cela. Mais ça ne signifie pas que toutes les 911 sont égales. Car c'est la 911 R que tout le monde veut, mais que personne ne peut avoir.

Avouons qu'il y a pourtant de nombreuses raisons de ne pas placer la 911 en haut d'une liste de souhaits, même si on dispose de quelques sous de côté. Depuis son premier jour par exemple, elle est née d'un concept erroné, avec un moteur tout à l'arrière qui semble fouler du pied toutes les lois de la physique. Ce n'est pas pour rien si les versions les plus puissantes ont reçu le sobriquet peu engageant de "Widowmaker", faiseuse de veuves. Sur sol mouillé principalement, il y avait peu de choses plus dangereuses qu'une 911 surpuissante et par définition joueuse du popotin. Seuls des conducteurs très inspirés parvenaient

vraiment à contrôler la bête, et c'est probablement là que résidait la moitié de son pouvoir d'attraction. Ensuite, le fait que Porsche ait à ce point développé la gamme qu'une maman chat n'y retrouverait pas ses petits ne facilite pas les choses. Il faut presque suivre des cours pour être capable de distinguer chaque variante, et c'est pourquoi certains clients restent avec le sentiment frustrant de n'avoir peut-être pas choisi la 911 idéale. Et si au contraire on n'a pas le moindre doute à ce sujet, il y a de grandes chances que la 911 qui convienne le mieux à vos besoins et à vos envies soit aussi celle qui vous soulage de la plus grande somme d'argent. Et ne parle pas encore de la politique impitoyable du constructeur en matière d'options. Pour rendre une 911 un tant soit peu attrayante, il faut souvent ajouter 50% à son prix affiché.

D'un autre côté, la 911 est la voiture de sport la plus pratique du marché. Elle dispose d'un coffre parfaitement raisonnable, d'une banquette arrière relativement utilisable et ses dimensions ne sont pas aussi embarrassantes que celles d'une Lamborghini ou d'une

Ferrari. De plus, on peut arriver partout avec cette meilleure amie du conducteur, sans que son charisme domine outrageusement la personnalité de son propriétaire. Personne ne méprise une 911, et jamais on n'est vu comme un vulgaire frimeur lorsqu'on conduit cette illustration du bon goût. En fait, un argument massue de la voiture domine tous les autres: c'est une 911. Point à la ligne. Pour beaucoup, c'est la sportive la plus fun, la plus chouette, la plus belle, la plus élégante et la plus raffinée qu'on puisse s'offrir. C'est une référence, une icône telle que tout constructeur de monde voudrait compter dans sa gamme.

■ Edition Limitée

Et puis, il y a la 911 R. Une édition limitée produite à seulement 991 exemplaires, et pour laquelle les riches et puissants se sont grimpés dessus dans l'espoir d'en obtenir une. Ce n'était pas une question d'argent, car le tarif était – relativement – raisonnable. Pour quelques 220.000€, on pouvait en garer une devant la maison, même si à force d'options, la plupart des exemplaires avoisinaient plutôt les 250.000€. Une somme certes ronde-

lette, mais une bonne affaire pour une Porsche rare. Sachant qu'il y avait plus de candidats acheteurs que de voitures disponibles, Porsche s'est lancée dans une procédure de sélection plutôt stricte, et la rumeur dit qu'une règle non officielle pour recevoir une 911 R était de consentir à dépenser "un peu plus" en achetant une 918 Spyder. Moyennant quoi, on gagnait le droit de s'offrir une 911 comme les autres, mais complètement différente.

L'idée derrière cette réincarnation de la 911 R de 1967 est née lorsque le chef du design de la marque, Michael Mauer, prenait un café en compagnie d'Andreas Preuninger, alors chef du département sportif. Après que Mauer ait déclaré rêver d'une 911 "sleeper", recevant les technologies de la sauvage 911 GT3 RS mais sans les spoilers et autres artifices, Preuninger commença à réfléchir. Dans son esprit perfectionniste, il était inconcevable de lâcher 500 ch sans le soutien d'éléments aérodynamiques. Mais la graine était plantée et il s'avéra vite qu'il existait bel et bien une clientèle pour une 911 qui livrerait à peu près les mêmes impressionnantes prestations qu'une GT3, mais sans le côté visuellement



extravagant. Bien sûr, il faudrait qu'ils soient prêts à quelques concessions en matière de performance pure. Mais au fond, combien de conducteurs vont vraiment au bout des choses sur la voie publique, là une GT3 RS est si rigide qu'il en serait irresponsable d'aller titiller les limites?

La 911 R a donc été révélée au monde alors que le 50ème anniversaire de la légendaire R de 1967 approchait à grands pas. Une R originelle qui n'avait d'ailleurs pas spécialement cassé la baraque. Seuls 24 exemplaires avaient été produits, car elle avait été jugée à la fois trop spartiate et trop chère. Malgré les 200 ch qu'elle tirait du Flat Six de la 906, cette icône fut ensuite assez sous-estimée. Probablement parce qu'il lui manquait un imposant palmarès. En effet, la 911 R ne put jamais entrer en compétition, car le département marketing de Porsche prit la décision regrettable de ne pas construire les 500 exemplaires requis pour une homologation. Seuls les vrais amateurs de Porsche l'estiment à sa juste valeur. Eux savent qu'il s'agit de la cerise sur le gâteau. Une cerise particulièrement chère et tellement rare qu'elle est même absente de la collection du musée Porsche.

Lorsqu'un exemplaire apparaît à l'une ou l'autre vente, le marteau tombe entre 3 et 5 millions d'euros.

■ Les détails

Si l'acheteur d'une nouvelle 911 R n'a pas opté pour le striping caractéristique, seuls les connaisseurs la reconnaîtront à ses jantes spécifiques cachant des étriers de freins jaunes, ou à son toit façon Zagato, ou surtout à sa double sortie d'échappement positionnée précisément au milieu de la poupe. Sachant que le plaisir de conduite figurait en gras tout en haut du cahier des charges, il existe une énorme différence avec la GT3 RS, outre l'absence de spoilers. Alors qu'au grand désespoir de beaucoup, la GT3 n'est livrable qu'avec une boîte double-embrayage PDK 7 rapports et palettes au volant – car il est un fait que c'est aujourd'hui la solution la plus rapide et la plus efficace – la 911 R n'est proposée qu'avec une boîte manuelle classique. Sous le capot, on trouve un Flat 6 atmosphérique de 4 litres, qui délivre précisément 500 ch. Après avoir suivi un régime, la voiture n'accuse plus que 1.370 kilos sur la balance, autorisant des chronos à couper le souffle. Il ne lui faut par exemple que 3,8 seconde pour tuer





l'exercice du 0 à 100 km/h, tandis que la plus légère des 911 actuelles ne perd son combat contre le vent qu'à 323 km/h.

Dès qu'on se lance dans un tempo soutenu, la nouvelle R montre que derrière son apparence assez sage, se cache une sportive sauvage, servie par un moteur fabuleux et autorisant un délicieux balais entre l'embrayage, le levier de vitesse et l'accélérateur. Par ailleurs, la voiture dispose aussi des quatre roues directrices actives, qui rendent la GT3 RS si spéciale. Savoir si l'une est à la hauteur de l'autre importe peu. Oui, la GT3 RS jouit d'une plus grande adhérence grâce à des réglages spécifiques du train arrière, à des pneus plus agressifs et à un spoiler démesuré. Mais au final, la R est un ensemble plus agréable et plus harmonieux que la RS.

Si on gratte le vernis, on réalise que la nouvelle R n'est pas la parfaite héritière de la R de 1967. En gros, elle est encore trop orientée vers le confort et son intérieur est trop cossu que pour approcher la philosophie originelle. La 911 R est certes 50 kilos plus légère

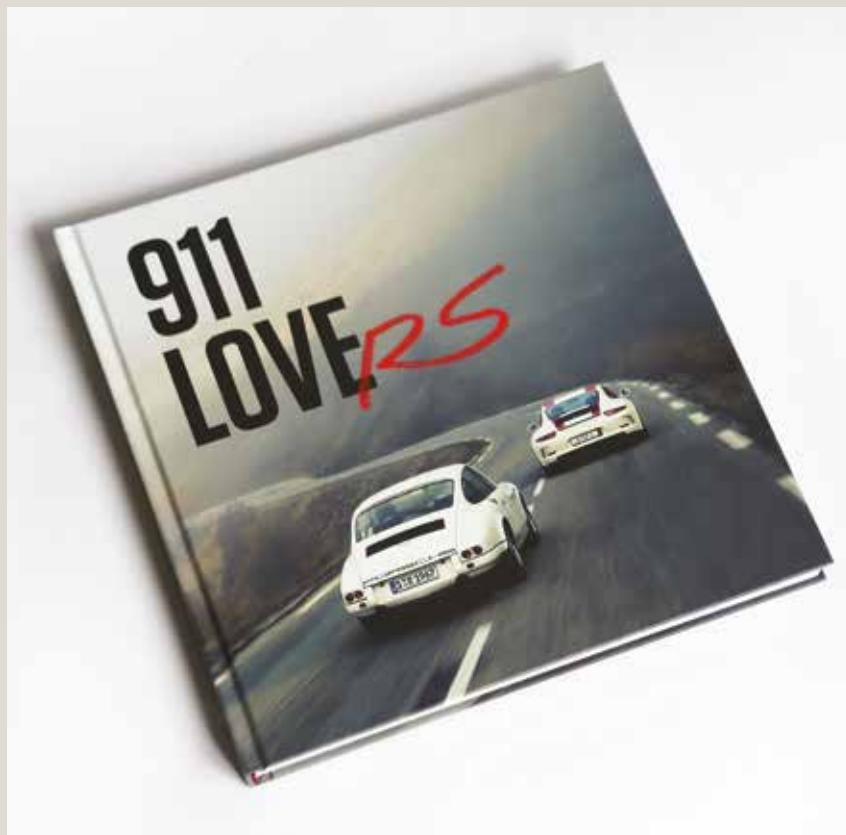


qu'une GT3 RS grâce à l'usage généreux du carbone, pour les ailes avant et le capot par exemple, à ce joli toit réalisé en magnésium et aux vitres arrière en plastique. Citons encore les poignées intérieures de portes remplacées par des sangles, la radio, la climatisation, l'arceau et la banquette arrière qui brillent par leur absence ou encore le badge remplacé par des auto-

911 loveRS

50 ans de Porsche RS

De R à R



Lies et moi-même sommes particulièrement fiers de notre dernier ouvrage. Ce livre, nous l'avons écrit en collaboration avec le journaliste allemand renommé et connaisseur encyclopédique de Porsche, Jürgen Lewandowski. Il raconte l'histoire complexe des Porsche RS.

Le récit commence avec la légendaire 911 R qui fit l'Histoire en 1967, et traite de chaque RS ayant vu le jour depuis, jusqu'à la 911 GT2 RS et la 911 R, construite en série limitée précisément 50 ans plus tard.

L'ouvrage retrace la genèse de chaque modèle et en donne les caractéristiques techniques, le tout illustré d'images souvent inédites, sorties des riches archives Porsche.

Par ailleurs, nous avons retrouvé au-moins un propriétaire de chaque modèle, qui raconte une histoire spéciale concernant sa RS.

Quelques exemples? Herbert von Karajan et son unique RS Turbo, Jeff Zwart qui prit part à Pikes Peak au volant de sa GT2RS, le directeur du design Porsche Michael Mauer, le Champion du Monde Tom Boonen et sa GT3 RS 4.0, la 3.0 RS ayant jadis appartenu à James Hunt, la 2.7 RS que le pilote F1 John Watson acheta il y a 43 ans, et bien sûr la 911 R originelle qui, il y a 50 ans, traversa les Alpes françaises pour relier Stuttgart à Monza, et tenter d'y battre un record du monde sur 20.000 km.

En anglais, hardcover, 30cm x 30cm, 264 pages, 98€, uniquement disponible sur le site www.waft.be

collants, histoire de gagner quelques grammes. Et pourtant... Alors que l'ancienne R présentait même des poignées de portes perforées pour gagner du poids, sa petite-fille dispose d'un déverrouillage électronique de coffre, pour ne citer qu'une chose sur laquelle on aurait encore pu grappiller. Par ailleurs, tout dans l'ancienne R était placé sous le signe de la performance. C'est moins le cas pour la nouvelle, la décision de se passer de spoilers en est la preuve. Il est donc indiscutable qu'une GT3 RS soit plus rapide. Mais vraiment, une R est plus jouissive sur des routes d'arrière-pays ou dans un col montagneux. Là où l'ancienne R cherchait la vitesse pure, sans compromis, la nouvelle s'autorise à renoncer à cela, au profit de plus de plaisir. Et rien que pour ça, elle mérite une place dans l'histoire et dans une gamme Porsche de plus en plus vaste. Depuis que toutes les R ont été vendues, la catalogue a encore été enrichi de la 911 GT3 Touring, qui refait en gros ce que faisait la R. Il s'agit en effet d'une GT3 à boîte manuelle, et sans spoilers. Ca vous rappelle quelque chose?

Bien que le fond de son âme soit trop différent que pour vraiment se présenter comme une authentique héritière de la R originelle, la nouvelle R n'en est pas moins la 911 que vous voulez vraiment. C'est une voiture qui a un arbre généalogique, c'est une 911 qui a écrit l'histoire et qui l'écrira encore. Pas sur les circuits, mais bien dans le cœur battant des collections les plus fantastiques du monde. Porsche a surtout fait là un cadeau magique à sa fidèle clientèle. Avant même que la dernière R ne quitte l'usine, le prix avait au-moins doublé. Chaque client qui en avait "reçue" une put donc compter sur une plus-value de 200.000€, minimum. Sur ça, et sur la satisfaction de s'être offert l'une des Porsche les plus savoureuses – donc l'une des plus délicieuses sportives – que l'argent puisse acheter. A condition de faire partie du club, évidemment.

Par Dominique Cruyt

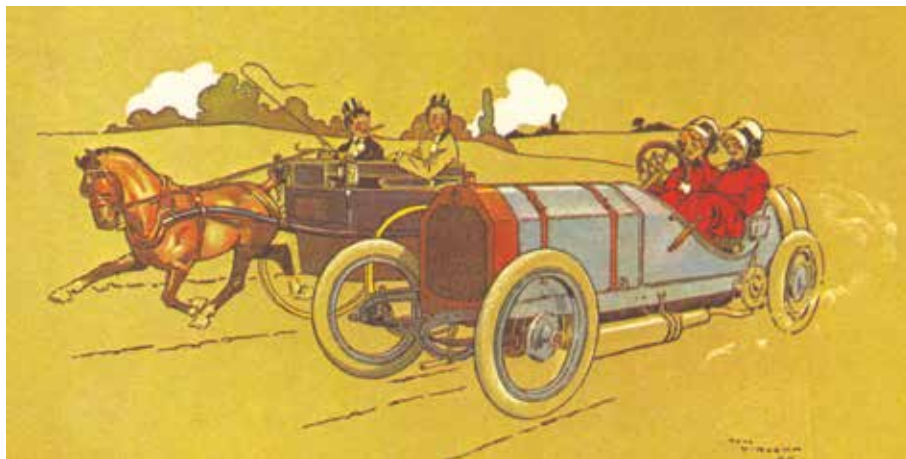
Notre compatriote Dominique Cruyt écrit pour la revue du Club Mille Miglia de Brescia. Ce club prestigieux nous a permis de publier certains de ces articles. Voici l'un d'entre eux.



Considérés comme des instruments de séduction, le cheval et l'automobile furent souvent associés, ainsi qu'en témoigne ce dessin de René Vincent, exploité dans la publicité de Berliet d'avant 1910.



Logos hippophanes



Depuis Esope (VIII^{ème}-VI^{èmes}. av. J.C.), les fables anthropomorphiques ont toujours fait partie de l'expression populaire.

En langage visuel moderne, cela peut se traduire par un logo ou un pictogramme. Nul animal, n'exprime mieux la mobilité, la vitesse et la disponibilité 'domestiquée' que le cheval. Rien d'étonnant dès lors, que le subconscient humain associe le 'cheval cabré' à deux automobiles de rêve. Au risque de chagriner quelques 'tifosi', précisons que ces deux symboles n'étaient au départ pas des choix délibérés. Ils sont issus d'un concours de circonstances liées à l'héraldique et nous reviendrons plus loin sur leur destin croisé.

En effet, « l'homo automobilis » a longtemps hésité avant de symboliser son invention par un cheval de course. Il aura fallu, depuis le 'dreirad' de Benz en 1886, trois quarts de siècle pour que Ford lance la Mustang sous l'impulsion de Lee Iacocca : c'était la 11^{ère} voiture sportive au sigle exclusivement chevalin. Dès sa sortie elle connut un succès foudroyant (100.000 exemplaires durant les 4 premiers mois de production) et, comme un hommage à l'ancienne tradition cinéphilie d'Henry Ford, fut également la vedette du film

'un Homme et une Femme' (Anouk Aimé, Jean-Louis Trintignant), dont la mélodie résonne instantanément dans les têtes.

En 1962, Ford créa donc les 'Pony cars':

■ avec la mythique Mustang ;

■ la Bronco (1966), nom donné en Amérique du Nord à un cheval encore à l'état sauvage ;



■ la compacte Maverick (1969), créature non-conformiste et insoumise ;



■ et la sub-compacte Pinto (1970) qui fut l'objet de critiques à cause de son réservoir d'essence mal localisé : le risque d'incendie fit l'objet d'une campagne de dénigrement dans la presse américaine, qui attribua à la Pinto le surnom peu enviable : 'the barbecue that seats four' (le BBQ sur lequel on peut s'asseoir à 4).





Pour revenir au logo du cheval noir sur fond jaune, précisons que celui de l'allemand Reutter était monté par un cavalier. L'analogie avec Porsche est logique car ce garnisseur, devenu carrossier, fut d'abord le sous-traitant privilégié de Porsche et VW, avant de devenir le célèbre fabricant des sièges de sport Recaro (REutter CARrOsserie).

D'autres cavaliers ont symbolisé des automobiles oubliées du grand public :

■ Gladiator (France 1896-1920) voiture de course à motorisation Aster ;

■ Delaunay-Clayette (France 1898-1926), constructeur de carrosse depuis 1801, construisit son premier tricycle en 1898 avec un moteur De Dion-Bouton ;

■ Thornycroft (UK 1903-13), ancien fabricant de bateaux et camions à vapeur, connut une certaine renommée en participant à des compétitions telles que le Tourist Trophy ;

■ Revere (USA 1917-26) montait des moteurs Rochester-Duesenberg sur ses modèles de course. Le roi d'Espagne Alphonse XIII comptait parmi ses clients ;

■ Templar (USA 1918-25) au logo rappelant les Templiers de l'Ordre de Malte, affublait ses voitures d'originalités tellement coûteuses qu'elles finirent par causer sa faillite. Parmi les accessoires insolites on trouvait un indicateur de pente, une boussole ... et même un appareil de photos Kodak.

Si les témoins du Moyen-Age avaient connu l'appareil 'Kodak', ils auraient certainement immortalisé la charmante histoire gravée sur le cache-culasse des moteurs Coventry-Climax :

le cavalier n'est pas un preux chevalier dans son armure, mais une jolie cavalière entièrement dénudée.

La légende raconte qu'en l'an 1000, l'adorable Lady Godiva, appétissante comme la praline du même nom, s'insurgea contre son cruel mari, Seigneur de Coventry, qui accablait le petit peuple de taxes et de corvées. Fatigué d'entendre sa femme relayer les suppliques de ses sujets, le Comte se dit prêt à céder à condition qu'elle consentit à traverser la ville toute nue et à dos de cheval. Pareille provocation était risquée de la part du tyran, car il sous-estimait l'altruisme social de sa noble dame. Sans hésiter, elle releva le défi avec, pour unique protection à la pudeur, son ondoyante chevelure ruisselant sur un corps sublime...

Le bonheur du peuple fut double, un soulagement fiscal et un rêve visuel.

Précisons qu'avant les moteurs, Coventry-Climax produisait dès 1903 les pompes à eau 'Godiva', qui équipaient les pompiers britanniques. Motiver les combattants du feu avec des lances frappées d'un logo érotique, quoi de plus normal pour rester fidèle à la devise royale « Honni soit qui mal y pense... ».

■ Chars

Tous les chevaux n'avaient pas la chance du cheval de Lady Godiva, d'autres devaient partir au combat en tirant des chars :

■ ainsi les quadriges de l'antiquité sur la Stanley à vapeur (USA 1897-1927) ;

■ ou la Ben-Hur (USA 1916-18), que Charlton Heston aurait certainement



préférée conduire dans sa mythique course de char sous les ordres de William Wyler en 1959 ;

■ d'ailleurs le quadriga de Ben-Hur ressemblait davantage à celui de l'extravagante Buccioli (F 1923-32) avec sa 8-cyl. traction-avant et boîte automatique ou sa 'double-huit' et ses 2 moteurs 8-cyl. ;



■ la Ramses (Egypte 1959) était une variante de la NSU Prinz ;



■ l'Attica (Grèce) de l'entrepreneur Dimitriadis, produisit dès 1964 une 'cabriolette' de plage avec sièges en osier ;



■ l'Iran Khodro (Iran 1984), équipée d'un moteur de Peugeot 504, affichait un style persan digne du grand Darius ou du belliqueux Xerxes.



Comme le démontre les exemples antérieurs à la Ford Mustang, l'identification de l'automobile au cheval était toujours indirecte, offrant tout au plus un sens mythologique, héraldique ou historique. Cette réticence datait du temps où cheval et automobile se partageaient les rues. Était-elle fondée sur la rivalité entre les deux moyens de locomotion ? Toujours est-il que pendant longtemps, le fantasme de la locomotion animale est resté présent dans toutes les mémoires, à fortiori dans celle du cheval, connu pour ne jamais rien oublier. Le marketing publicitaire y puisa ses idées, souvent avec ironie.

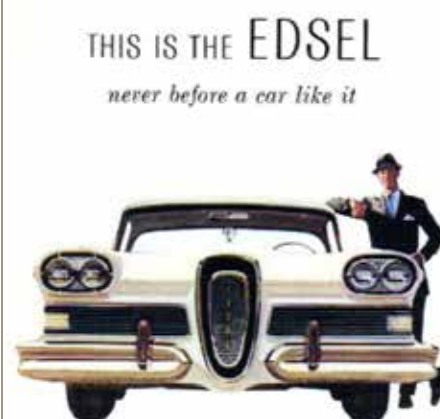
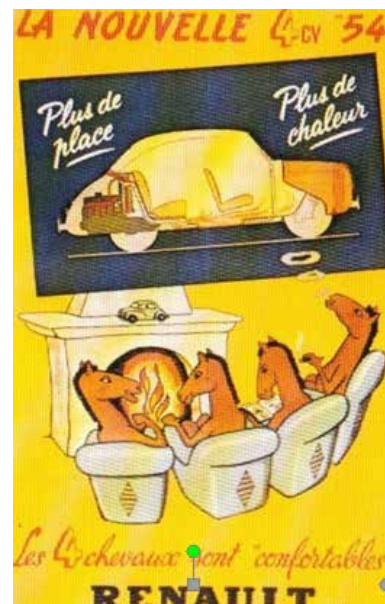
Prenons pour exemple deux grands classiques de la voiture de 'Monsieur Tout-le-Monde', la 'deuche' de Citroën et la '4 chevaux' de Renault. Loin de vanter la performance des 'cracs' du Grand Prix de l'Arc de Triomphe, l'annonceur se contente d'insister sur les qualités de base de l'animal.



Les calandres font aussi partie des références chevalines indirectes : on y trouve le meilleur et le pire.

Le pire d'abord, avec l'Edsel de 1957, du nom du regretté fils unique d'Henry Ford. Ce véhicule à la calandre 'kitsch' en forme de collier de cheval et au marketing calamiteux, a fait perdre 300 millions de \$ à Ford et entraîna la faillite de nombreux concessionnaires aux USA.

Le meilleur est le chef d'œuvre de la calandre Bugatti. Le maître de Molsheim aimait les chevaux depuis son passage en 1900 chez le comte Gulinelli de Ferrare, lui-même grand passionné d'hippisme. Là aussi, pour éviter au début du XX^{ème} siècle une référence trop directe à l'animal, on se contenta de dessiner ce qui est devenu un symbole esthétique de la marque, la calandre en fer à cheval. Aux clients d'ajouter une mascotte de leur choix dans le style de l'époque, comme sur la calandre de cette Bugatti type 40 de 1927 surmontée d'un oiseau du joaillier/verrier français Lalique.





Projet d'affiche de l'artiste suisse Charles Loupot.



Les années passant, la gêne hippophobe s'est dissipée au point qu'un des nombreux fabricants de répliques Bugatti revendique le nom de 'Pur Sang'.

Bugatti n'était pas le premier à s'inspirer du fer à cheval : on le retrouvait déjà sur le logo de l'anglais Ariel, qui, bien avant les motos, produisait des tricycles et quadricycles.



■ Equidés

Faute de références directes au cheval, élargissons notre inventaire à tous les équidés :

■ chez Hyundai : une 'Pony' en 1985, puis le tout-terrain Galloper et la Santa Fe Vigo;

■ en Grèce, Namco produisait aussi une Pony tout-terrain sur base de 2cv Citroën ;

■ en Angleterre : Meadows, fabricant de moteurs, conçut avec le designer italien Michelotti la Friskysport (moteur 2-temps de 328cm³). Produite à Sandwich (UK) elle était à peine plus longue qu'un 'king size' sandwich (1,37m) et fut présentée à Earls Court-Londres en 1957 ;

■ en République du Tatarstan : les camions Kamaz, vedettes du rallye Paris-Dakar ;

■ en Allemagne : le logo Carlsson, spécialiste du 'tuning' des Mercedes ;



■ enfin, dans les grands pays émergents de l'industrie automobile, retenons les bustes chevalins du producteur iranien IKCO et du chinois Baojun.



La quasi-totalité des chevaux sont donc postérieurs à celui de la Mustang à part une 'royale' exception : quelques propriétaires de goût douteux eurent l'impertinence, contrairement aux canons esthétiques de Rolls Royce, de remplacer le célèbre 'Spirit of Ecstasy'. L'exemple le plus navrant est celui de ce riche industriel américain de la charcuterie qui substitua l'élégante effigie par une saucisse en argent. Heureusement, sa très Gracieuse Majesté, la Reine Elisabeth II, fit preuve d'un goût plus raffiné en honorant le cheval de Saint Georges, Saint patron de l'Angleterre, terrasant le dragon.



La mode des mascottes ne se généralisa que dans les années '30 afin d'accentuer l'identification visuelle des automobiles.

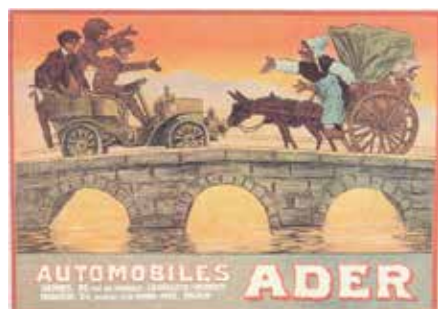
Autour de 1900, elle se limitait à une mention discrète au centre des roues, comme cet exemple du 'lion Peugeot sur sa flèche'.



Ensuite, la marque fut apposée sur le radiateur avec un graphisme plus ostentatoire, comme sur cette ancienne marque d'équidé le Zèbre : il s'agissait d'un des premiers spécialistes de voiturettes 'ultra-compactes', dont ce modèle 1911 mesurant 2m90 et pesant moins de 500kg.

Toujours à la recherche de différenciation concurrentielle, l'esthétique évolua grâce au profil du capot et surtout à la forme personnalisée du radiateur, sur lequel était apposé l'écusson de la marque.

Le champion des équidés 'mythologiques' fut Pégase, que ce soit en France avec Berliet et Amilcar, ou en Angleterre, avec Pegasus, nom d'importation des Cottereau et Ader (fabriqué par l'ancien pionnier de l'aviation à vapeur) :



sur cet exemple publicitaire de 1903, une Ader se trouve nez-à-nez avec l'animal, qui symbolise l'image la moins valorisante du monde automobile. Cette moquerie ingrate du 'marketing' Ader oublie que l'âne et le mulet furent de tous temps des équidés dévoués pour le transport, à commencer par ceux en montagne.

Le cheval mythologique prêta son image à des nombreuses voitures et répliques :

■ les Pegasus sont des répliques produites tant aux USA qu'en Allemagne (Lotus 7) ;

■ la Pegaso espagnole de l'ingénieur Wilfredo Ricart (ex-ingénieur d'Alfa Romeo où il fut le rival d'Enzo Ferrari), créée en 1946 dans l'usine des prestigieuses Hispano-Suiza ;

■ un autre espagnol, Rieju, produisait à Figueras des micro-voitures 3-roues dans les années '50 ;

■ DGT (UK), producteur de répliques Dino Ferrari en polyester, 'rebadgées' avec un 'cavallo volante' ;



■ les répliques AC Cobra de Stallion (USA) ;

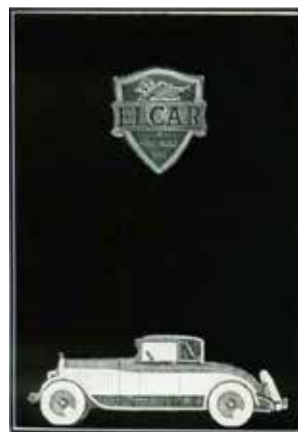
■ la société Elkhart (USA) fabriquait des carrosses au XIX^{ème} siècle, puis les automobiles Elcar jusqu'en 1931 ;

■ A noter aussi Hudson Dover (USA), marque d'un camion éphémère présenté en 1929, en pleine crise économique ;



■ l'Arnolt Bristol (UK 1954) dessinée chez Bertone par Scaglione, était une vraie sportive avec le 6-cyl. d'origine BMW ;

■ en Italie, l'ancienne société Fram de Gênes poursuivit jusqu'en 1914 les activités d'un pionnier romain Cantono, spécialisé en véhicules électriques.





Heureusement, il y avait le Pégase du grand pétrolier américain Mobiloil pour approvisionner ses nombreux congénères.

Lors du cinquantenaire de la marque en 1949, Fiat confia à l'artiste Giorgio De Chirico le soin de représenter Bellérophon, tueur de Chimère et dompteur de l'impétueux Pégase, comme trait d'union entre la Fiat 3 ½HP de 1899 et la toute nouvelle Fiat '1400', une voiture au style moderne de l'après-guerre.

Mais la mythologie, compte aussi d'autres équidés terrestres et marins :



■ la Licorne, qui connut son heure de gloire au rallye de Montecarlo en 1930, portait l'emblème familial de son propriétaire, Mr Corre ;



■ le même animal inspira plusieurs producteurs de répliques en Allemagne, Mohr (AC-Cobra) et

Rush (Ford GT40) ainsi qu'au Brésil, Avallone (MG TF) ;

■ il y eut même une licorne 'bicorne', celle de l'Anglais Ogle, producteur d'élégants coupés à mécanique de Mini Cooper S ;

■ la Licorne marine fut l'emblème de la Lea-Francis (UK), connu pour avoir fourni en 1950 des moteurs Formule 1 à l'écurie Connaught.



■ Avec un peu d'imagination on découvre trois chevaux marins sur l'éphémère et pathétique Tucker, que Francis Ford Coppola immortalisa en 1988.



■ Mi-homme, mi-cheval

N'ayant toujours pas trouvé de 'véritable' cheval plus ancien que la Mustang, pourquoi ne pas chercher parmi les 'demi-chevaux' de la mythologie ?

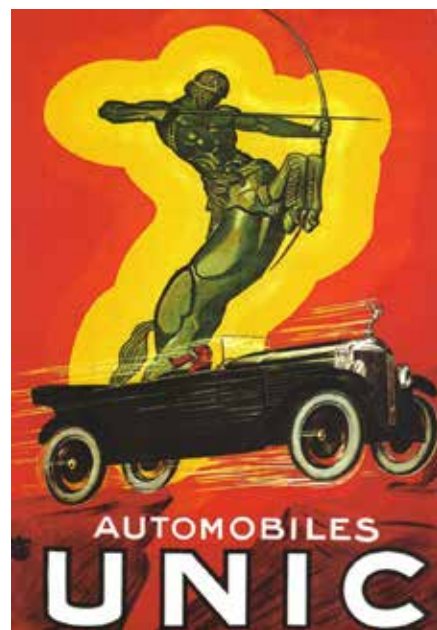
■ Centaure, nom du premier moteur conçu par Panhard & Levassor (2400cc, 12cv, 1200t/min), ce qui permit à la marque de s'affranchir en 1901 des moteurs construits sous brevet Daimler ;

■ Centaur, nom de deux sociétés anglaises :



l'une de 1901 produisant un 'dog-cart' et, plus récemment, un producteur de prototypes futuristes en polyester sous le nom de Pulsar ;

■ financé par Henri de Rothschild, le sagittaire Unic produisit des taxis puis des camions. Repris d'abord par Simca, l'usine fut absorbée par le groupe Iveco-Fiat.



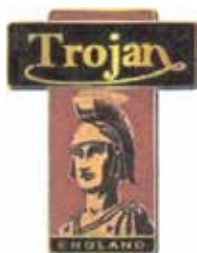
■ par un hasard de l'histoire, l'usine 'la Sagrera' près de Barcelone - ex-Hispano-Suiza, puis successivement Pegaso et Enasa - aboutit en 1999 également dans le groupe Iveco-Fiat, ce qui redonna naissance à l'emblème Pegaso.





■ enfin, le centaure DIXI, nom donné au licencié allemand de la populaire Austin 'Seven' de 1922 : elle fut produite dans une usine aux multiples abréviations BFW, BMW-EMW (F=Flugzeug=avion, E=Eisenach). Celles-ci s'étaient reconverties à l'automobile après la 1ère guerre mondiale suite au Traité de Versailles, qui interdisait aux vaincus de produire des avions, considérés comme du matériel militaire. En 1933, Dixi devint BMW et lança ses propres modèles avec le fabuleux 6-cyl en ligne. Après la 2ème guerre mondiale, BMW se recentra sur Munich tandis que les anciennes usines d'Eisenach, en Allemagne de l'Est, produisirent les Wartburg à moteur 2-temps.

■ terminons les références mythologiques avec le plus célèbre cheval de l'antiquité, celui qui ouvrit les portes de la cité Troie. Cette petite voiture économique construite par Leyland, poussa l'originalité du 'low-cost' jusqu'à se passer de différentiel et conserver des pneus pleins jusqu'en 1929. Son emblème fut également 'low-cost' puisqu'il nous montre un soldat de l'Iliade mais sans son cheval de Troie...



■ Rampants

Revenons, comme promis aux fameux

'chevaux rampants', à commencer par ceux qui ne peuvent être confondus avec nos deux marques d'exception :

■ Westfalia est passé des carrosses du XIXème siècle aux camping-car et remorques du XXIème ;



■ Invicta (UK, 1925-38), superbe voiture de sport aux lignes basses et élancées ;



■ Breda (It, 1900>), groupe industriel de véhicules militaires tout-terrain, matériel ferroviaire et aéronautique... ;



■ petites voitures sportives : Staiger (D, 1920-24) et Josse Indigo (Suède, 2000> logo JC) ;



■ Producteurs de répliques : Asquith (UK, camion vintage), A.H.A. (Canada, Allard), AME (D, Ferrari GTO) et Beck (USA, Porsche 550 Spider).



Quant aux 'chevaux rampants' jaune et noir, rappelons ce que tout le monde croit savoir :

■ Le plus ancien logo de 'cheval cabré' jaune et noir dans le monde automobile, n'est pas celui qu'on pense. Il date de 1882 et appartient à la « Continental-Caoutchouc- und Gutta-percha », qui dès 1871, fabriquait à Hanovre, des pneus pleins pour attelages et des amortisseurs en caoutchouc pour fer-à-cheval. La référence au cheval est donc bien antérieure à l'automobile.



■ Aucun Américain ignore que la bicyclette est à l'origine de l'automobile, mais il ne lui viendrait pas à l'esprit d'imaginer qu'il achète un produit de Maranello, quand il voit l'écusson de son vélo Iron Horse (New York-USA).



■ De même, aucun Autrichien ne se croit dans un garage Ferrari ou



Victoire de Mike Hailwood sur Ducati à Silverstone en 1960.



Porsche, quand il fait le plein de carburant dans une station-service Avanti.

■ Tous les Allemands savent que les micro-voitures de Steinwinter n'ont rien à voir avec Porsche, même si le cheval rampant provient également du blason de la ville de Stuttgart.



■ Celui de Porsche est, en plus, serti dans les armoiries de la région du Bade-Württemberg.

■ L'ironie linguistico-sportive nous apprend que l'étymologie du mot 'stutt' de 'Stuttgart' se traduit par 'scuderia' (en italien) ou écurie, pourquoi pas de course?

■ Tous les Italiens savent que le 'cheval rampant' fit sa première apparition en Belgique le 9 juillet 1932 sur les Alfa Romeo 'Scuderia Ferrari' aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, et, après la guerre, sur toutes les Ferrari à partir du modèle 125 S de 1947.

■ Peu d'Italiens savent qu'il fit également une courte apparition sur le carénage des motos Ducati, car son concepteur Fabio Taglioni était né, comme Baracca*, à Lugo (Romagne-Italie).

A l'origine, le cheval était peint sur la toile qui habillait le fuselage de l'avion de Francesco Baracca*. Cet 'as des as' de l'aviation italienne fut tué en juin 1918 après avoir abattu 34 avions ennemis. Les parents du héros firent don de cet émouvant souvenir au jeune pilote Enzo Ferrari en 1923 lors de sa victoire à la course de Savio (Ravenne).

Son frère, Alfredo Ferrari, était connu de la famille Baracca, car il avait travaillé comme mécanicien dans l'escadrille de Francesco, qui, pour l'anecdote, comptait parmi ses prisonniers de guerre un certain Kalman Sarkozy de Nagy-Bocsa (ce nom vous dit quelque chose ?).

Tout ceci ne dit pas pourquoi et à quelle occasion Baracca eut l'idée de décorer sa carlingue d'un 'cheval rampant' ?

L'hypothèse que l'emblème du cheval de la ville de Stuttgart fut copié d'un avion du Kaiser abattu par un des pilotes de l'Aeronautica, est tout à fait plausible. Les premiers avions allemands portaient des noms de ville, comme ceux de la Lufthansa aujourd'hui. D'après certaines sources, la cinquième victoire aérienne de Baracca était un bi-plan à l'effigie de la ville de Stuttgart. Pour Baracca, une cinquième victoire était essentielle, car elle permettait d'entrer dans le club restreint des 'as' de l'aviation italienne.

Une autre interprétation croit reconnaître le profil du cheval de l'ancien régiment de cavalerie 'Piemonte Reale' où Baracca avait suivi son instruction : le fond rouge aurait changé de couleur plusieurs fois, d'abord sur l'avion avec un fond clair, et enfin lorsque le Commendatore modifia l'écusson (la queue du cheval, les initiales 'SF' pour Scuderia Ferrari et le liséré tricolore de l'Italie) en choisissant le fond jaune de la croix bleue de la ville de Modène.

En conclusion, quel que soit le choix des couleurs, les chevaux Ferrari et Porsche sont similaires et pourraient avoir la même origine, la ville de Stuttgart. Que les deux marques produisent des voitures de sport d'exception est une autre coïncidence. Qu'on puisse choisir le même symbole du 'cheval rampant', en y arrivant par différents chemins, n'a rien de surprenant. D'ailleurs le même symbole animal peut avoir différentes significations successives, comme c'est le cas du lion Peugeot, mais un lion n'est pas un cheval ... c'est donc une autre histoire !



APAL, le défi liégeois



Toute l'histoire de la légendaire marque automobile belge dans un livre de 176 pages

Créée à l'aube des années soixante, la société APAL a été un des derniers constructeurs automobiles belges de renommée internationale.

Nous sommes en 1959, au cours du soir de l'Ecole de Carrosserie de la ville de Liège.

Un élève ambitieux, Bruno Vidick, fait part à son professeur, Edmond Pery, de son désir de fabriquer des automobiles.

Ce dernier n'est pas à son premier coup d'essai puisqu'il a déjà réalisé plusieurs prototypes roulants. Il n'en faut pas plus pour que les deux hommes s'associent début 1960 sous le nom "Application Polyester Armé Liège". La société APAL sera officiellement inscrite au Moniteur belge le 25 mai 1962.

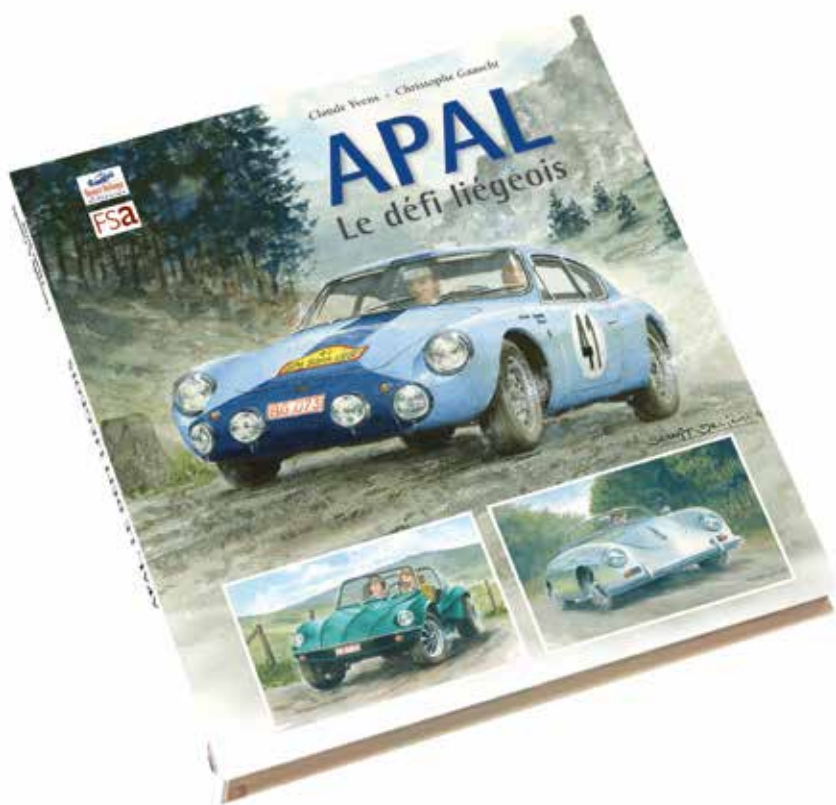
■ L'âge du plastique

Le polyester, ce nouveau matériau déjà rôdé depuis longtemps aux Etats-Unis, est une promesse d'avenir dans le monde automobile. L'enthousiasme et l'insouciance des 'sixties' sera le berceau d'APAL. La naïveté et l'ardeur des deux liégeois en sera le moteur. Et puisqu'il faut bien partir de quelque chose, un châssis et un moteur VW feront l'affaire !

■ Les débuts encourageants

Si la presse est élogieuse lors de la présentation de la première APAL Coupé, l'affaire n'est pas pour autant rentable. Construire des automobiles de façon artisanale coûte cher et le prix de vente concurrence difficilement les modèles industriels.





Ce livre vous dévoile l'aventure risquée d'une des dernières marques de voitures belges avec les témoignages de ses deux fondateurs, Bruno Vidick et Edmond Pery, ainsi que leur proches collaborateurs.

Ecrit par Claude Yvens et Christophe Gaascht.

Publié par Benoît Delière Editions en collaboration avec FSA, Fondation Belge pour le Patrimoine Auto et Moto.

- + 250 photos et documents
- 176 pages – versions française et néerlandaise
- Format 24x27cm
- Prix 40 euros + frais de port

Si vous voulez commander ce livre : www.benoitdeliere.be



Trois ans plus tard et un peu moins de cent Coupés construits, APAL se tourne vers la monoplace et surfe sur le succès de la Formule Vé. La construction de cette petite Formule est aisée et 375 exemplaires sortiront de l'usine de Blégny. Cette fois, APAL est gagnant.

■ Des échecs et des réussites

Pourtant l'ambitieuse petite entreprise va connaître deux premiers échecs avec l'Horizon, trop compliquée, trop radicale, et le Samtrack qui manquait d'élégance.

Pour couronner le tout, un violent incendie ravage entièrement les bâtiments APAL alors qu'elle entame à peine la fabrication des Buggys, la voiture de jeunes qui promet de faire un malheur...

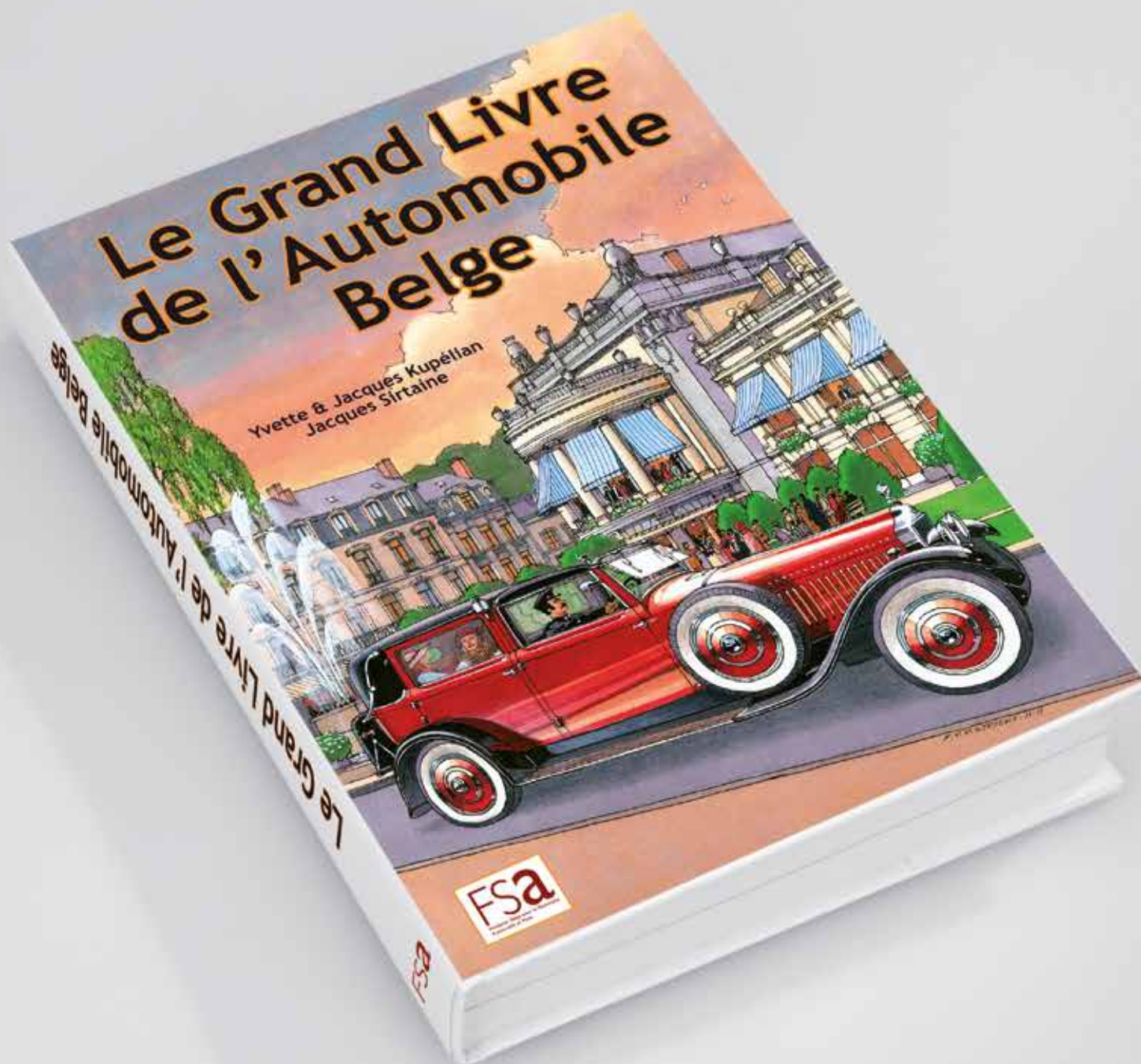
Il faudra toute la ténacité et la persévérance d'Edmond Pery et de ses fidèles ouvriers pour faire renaître l'usine de ses cendres et triompher, quelques années plus tard, avec la fabrication de 5000 Buggys. Il fallait être là au bon moment !

Le monde de l'industrie et de la finance étant sans pitié, d'autres échecs se succéderont - avec toutefois la belle réussite des répliques Speedster - pour mettre un terme à l'aventure de la construction automobile fin des années nonante et plus de 6000 véhicules construits chez APAL.



NOUVEAU !

Ce livre et toutes les autres publications de FSA sont dorénavant disponibles sur le site **www.historicar.be**



Chaque patrimoine a son histoire.

Entreprises et familles ont leur histoire. Votre patrimoine aussi. Examiner ensemble votre vision de l'avenir peut nous inspirer, élargir nos horizons et nous ouvrir de nouvelles perspectives.



PwM
The Banker
Financial Times

**Best Private Bank Belgium
2014 – 2015 – 2016**



Private Banking

www.kbcprivatebanking.be