



Historical Vehicle Club

of Belgium

a.s.b.l.-v.z.w.

PUBLICATION TRIMESTRIELLE

DRIEMAANDELIJKE UITGAVE



Rallye des Fourons • Spring Meeting • May Meet 1999 • West Brussels Meet •
Randonnée de Gembloux • President's Pic Nic • And more !

In Memoriam

Ghislain Mahy nous a quittés *Ghislain Mahy heeft ons verlaten*



Ghislain Mahy - Président d'Honneur - Ere-Voorzitter HVCB

Il reste le souvenir d'un homme d'une grande amabilité, sympathisant de notre Club, dont la connaissance universelle en « anciennes » nous impressionnait tous.

Le Conseil d'Administration et tous les membres HVCB présentent leurs condoléances à la famille Mahy.

Er blijft de herinnering van een zeer vriendelijke man en sympathisant van onze club, waarvan de algemene "oldtimerkennis", ons steeds onder de indruk bracht.

De Raad van Bestuur en alle leden van de HVCB bieden aan de familie Mahy hun gevoelens van medeleven.



Ghislain Mahy fixe un panneau Club
lors d'un Rallye HVCB

*Op een HVCB Rally, hangt Ghislain
Mahy een Club paneel op*



Avec ce numéro 80, nous achèverons l'année, le siècle, et le millénaire . . .

Ce siècle a vu le développement et la maturité de ce qui est l'objet de votre hobby:
le Véhicule Automobile.

Nul doute que celui-ci poursuivra son développement, peut-être sous des formes et des solutions techniques nouvelles.

Ayons confiance, le Véhicule Automobile a toujours su s'adapter aux souhaits des automobilistes, et aux nécessités de son environnement.

Cette évolution-révolution probable rendra d'autant plus chérissable (néologisme !) nos chères anciennes, qui sont autant de mémoires du chemin parcouru.

Votre Club HVCB a donc encore de l'avenir devant lui et avec votre participation nous essayerons de transformer cet avenir en beaux jours et en beaux rallyes.

Dans l'immédiat, il nous reste à vous présenter les vœux les meilleurs du Conseil d'Administration de votre Club pour une excellente Année 2000.

Et à bientôt !

Met dit 80ste nummer, beëindigen we het jaar, de eeuw, het millenium . . .

Het is in deze ten einde lopende eeuw, dat we de ontwikkeling en vervolmaking gekend hebben van het voorwerp van uw hobby : de Automobiel.

Waarschijnlijk zal die zijn ontwikkeling nog verder zetten, misschien met nieuwe vormgevingen en technologieën.

Maar laat ons vertrouwen, de autovoertuigen hebben zich altijd weten aanpassen aan de wensen van de automobilisten, en aan de noden van hun omgeving.

Deze vermoedelijke evolutie - revolutie zal onze "oudjes" nog geliefder maken, want zij zijn zovele getuigen van de afgelegde weg.

Uw HVCB-club heeft dus nog goede vooruitzichten, en met uw medewerking zullen we die vooruitzichten trachten te verwezenlijken in mooie dagen en mooie rally's.

En nu willen we in naam van de Raad van Bestuur van uw Club, U de beste wensen aanbieden voor het jaar 2000 !

En tot weldra !

Jacques Deneef
Président / Voorzitter



Photographic credentials:

Marius Butaye, Jacques Deneef,
Roland D'Ieteren, Jean Van Thilborgh

Nederlandstalige supervisie:
Elsy & Marius Butaye

Cover:
Randonnée de Gembloux

**Il suffit d'avoir la bonne carte
pour faire le plein sans détours.**



Ne trouvez-vous pas que vos collaborateurs méritent bien la carte d'entreprise la plus pratique? La Carte S, en l'occurrence.

En effet, Shell met à leur disposition plus de 400 stations partout en Belgique où, avec la Carte S, ils pourront faire le plein jour et nuit. Autrement dit, une façon de leur épargner beaucoup de kilomètres inutiles et de vous épargner beaucoup de dépenses superflues.

La Carte S vous donne aussi accès à une gestion optimale des frais de carburant de votre parc automobile, grâce à l'établissement de factures bimensuelles extrêmement détaillées. La Carte S de Shell. Logique quand on pense en termes d'économie.

LA CARTE S: ACCÉDEZ AU RESEAU LE PLUS ETENDU DE STATIONS EN BELGIQUE.



Je souhaite de plus amples informations sur la Carte S de Shell.

Entreprise: _____

N° T.V.A.: _____

Mon entreprise compte _____ véhicules.

Personne à contacter: _____

Rue: _____

N°: _____ Code postal: _____

Ville: _____

Tél.: _____

Envoyez ce bon à Belgian Shell S.A.
Service Carte S, Cantersteen 47
1000 Bruxelles - Tél. 02/508.92.11



AGENDA 2000

Date / Datum	Activité / Activiteit
29/03	General Assembly
19/03	Early Rally
02/04	North Meet
08/04	Bus Meeting (Essen)
30/04 - 07/05	May Meet
14/05	Spring Meet
04/06	Cabriolet Day
25/06	Sun Meet
09/07	West Brussels Meet
21/07	Rallye de Gembloux / RVCCB
06/08	Presidents Pic-Nic
16 & 17/9	« 30-40 » Meet
8/10	Rally Closed Cars
18/11	Annual Dinner

Manifestations soutenues par HVCB :

21.05.00	Ford Rally 2000
12.06.00	Rallye de Bruxelles
17-18.06.00	Fascination Cars
21.07.00	Classic Car Festival Le Zoute
24.09.00	Waterloo Veteran Car Day

Renseignements / Inlichtingen

Marius Butaye
Aarschotsesteenweg 22 - 3012 Leuven (Wilsele)
Tél.: 016/ 28 01 20 - Fax: 016/ 29 66 40



La collection Ford



www.ford.be

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jacques Deneef	Président	(Tél: 02/545.65.00)
Sylvain Demaerschalk	Past-Président / Conseiller Général	(Tél: 02/736.41.65)
Marius Butaye	Secrétaire	(Tél: 016/28.01.20)
Jean Van Thilborgh	Directeur Technique	(Tél: 015/51.11.69)
Patrick Schmitz	Trésorier	(Tél: 02/761.27.69)
René Molle	Administrateur	(Tél: 010/81.11.60)
Alain De Waele	Administrateur	(Tél: 02/268.06.79)

Ed. responsable : Jacques Deneef, rue de l'Aurore 1A, 1000 Bruxelles (Tél : 02/545.65.00 - Fax : 02/640.84.82)
Correspondance : H.V.C.B., c/o M. Butaye, Aarschotsesteenweg 22, 3012 Leuven (Wilsele) (Tél : 016/28.01.20 - Fax : 016/29.66.40)
H.V.C.B. Compte Banque : BBL 310-0189414-59



RAAD VAN BESTUUR

Jacques Deneef	Voorzitter	(Tel: 02/545.65.00)
Sylvain Demaerschalk	Past-Voorzitter / Algemeen Raadgever	(Tel: 02/736.41.65)
Marius Butaye	Secretaris	(Tel: 016/28.01.20)
Jean Van Thilborgh	Technisch Directeur	(Tel: 015/51.11.69)
Patrick Schmitz	Penningmeester	(Tel: 02/761.27.69)
René Molle	Beheerder	(Tel: 010/81.11.60)
Alain De Waele	Beheerder	(Tel: 02/268.06.79)

Ver. Uitgever : Jacques Deneef, Dageraadstraat 1A, 1000 Brussel (Tel : 02/545.65.00 - Fax : 02/640.84.82)
Correspondentie: H.V.C.B., c/o M. Butaye, Aarschotsesteenweg 22, 3012 Leuven (Wilsele) (Tel : 016/28.01.20 - Fax : 016/29.6640)
H.V.C.B. Bankrekening : BBL 310-0189414-59

Je suis pour la
culture moins chère.
Pas vous ?

AP
DELHAIZE

DELHAIZE
plus

0 460060 000042

GREY

La carte Delhaize Plus est gratuite.

L'Esprit Club - De Club-geest



Sous l'oeil attentif de Louis Maenhout, RTL demande l'opinion de Jean Van Thilborgh, notre Directeur Technique, sur « La Voiture du Siècle ».
(prise au Brussels Retrofestival 1999)

RTL vraagt de opinie van Jean Van Thilborgh, onze technische directeur; over de "wagen van de eeuw"; en dit onder het waakzame oog van Louis Maenhout. (Brussels Retrofestival 1999)

HVCB Motorities

Porte-clés / Sleutelhanger (bleu/blauw)	200 F	Parapluie / Paraplu	500 F
Porte-clés / Sleutelhanger (Etain/Tin)	400 F	Autocollant / Sticker	50 F
Drapelet Club / Club vlaggetje	200 F	Badge (Tissu / Stof)	1.000 F
Mât pour drapelet / Vlaggenmast	100 F	Car badge	1.000 F
Boutonnière / Knoopsgat speldje	300 F	"25" Club Anniversary	500 F
Epingle / Speld	300 F	Album Autoworld / Autoworld Album	500 F
Cravate + pince / Das + dasspeld	700 F		

02-481 33 52

LA SUITE RESTERA ENTRE NOUS.

La gestion d'un patrimoine est en effet une matière très privée. C'est pourquoi, dans les principales villes de Belgique, la BBL met au service de ses clients des spécialistes en Private Banking. Ceux-ci disposent d'une expertise internationale reconnue en matière de gestion de patrimoine, de conseils financiers et fiscaux, ainsi que dans le domaine des successions. Pour prendre rendez-vous avec l'un d'eux en vue d'un entretien confidentiel, appelez le numéro central ci-dessus, ou contactez le Siège BBL de votre choix. En toute discrétion.



D O N N O N S À L ' A V E N I R T O U T E S S E S C H A N C E S PRIVATE BANKING

West Brussels Meet

11 / 07 / 1999

"Quand le bâtiment va, tout va", proverbe bien connu du parler populaire. Ceci n'est pas toujours vrai pour tout le monde, et on dirait mieux "quand le temps va, tout va" et cela serait applicable à chaque mortel ici sur terre.

Et c'était ainsi le dimanche 11 juillet quand on se rendait le matin tôt à Schepdaal sous un soleil radieux.

17 voitures faisaient parade de leur plus beau manteau devant la taverne Atlantis où François Vandijck et sa charmante épouse nous accueillait à leur petit déjeuner café-croissants. Même avec un petit groupe de participants l'ambiance était comme toujours cordiale et agréable ce qui fût de bon augure pour cette balade.

On partait direction Audenaerde par des chemins paisibles et des villages champêtres pour arriver au parking "Mouterij" pour y profiter d'un moment de répit à l'ombre d'un parasol et pour y déguster une boisson bien fraîche.

La ville d'Audenaerde, renommée pour sa tapisserie très riche, possède un hôtel de ville post-gothique où on visitait l'exposition "La Verduure Eclatée" consacrée à la tapisserie du 15ème au 18ème siècle.

La seconde étape nous conduisait à Viane en suivant la route des Ardennes Flamandes, Viane où nous attendait un lunch au restaurant "Oude Pompe". Ce fut une fête breughelienne où le dieu Bacchus nous laissait profiter abondamment de son breuvage préféré. On aurait pu rester encore longtemps à table tellement la cadre était tranquille et reposant, mais il était temps de quitter Viane et regagner Schepdaal.

Distribution des prix et un dernier drink d'adieu. Bravo François et Dédé pour votre organisation, vous méritez une grande distinction. Un grand merci et à l'année prochaine !



"Als de bouw gaat, gaat alles", welbekend spreekwoord in de volksmond. Niet altijd waar voor iedereen, daarom zou men beter zeggen "als het weer goed is, gaat alles goed" en dat zou dan toepasselijk zijn op iedere sterveling hier op aarde.

En zo was het ook op zondag 11 juli wanneer wij in de vroege ochtend richting Schepdaal reden onder een stralende zon.

17 wagens stonden te pronken voor de taverne Atlantis waar François Vandijck en zijn charmante echtgenote ons verwelkomden met hun koffie-croissant ontbijt. Zelfs met een kleine groep deelnemers was de sfeer zoals altijd gemoedelijk en gezellig, hetgeen een gunstig voorteken was voor deze uitstap.

Het ging richting Oudenaarde via rustige wegen en landelijke dorpjes om aan te komen op de parking "Mouterij" waar we even konden verpozen op een aangenaam tuinterras.

De stad, bekend om zijn tapijtweeffindustrie tussen de 15e en de 18e eeuw, bezit een parel van een laatgotisch stadhuis waar we een tentoonstelling bezochten gewijd aan deze beroemde wandtapijten.

De tweede etape leidde ons via de Vlaamse Ardennenroute naar Viane waar ons een rijkelijk middagmaal stond te wachten in de "Oude Pompe". Het werd een Breugheliaans feest waar ook de god Bacchus ons overvloedig liet genieten van zijn lievelingsdrank. Hier hadden we nog lang kunnen blijven zitten, zo gezellig en rustig was het kader. Tijd echter om Viane te verlaten en terug te keren naar Schepdaal.

Prijsuitreiking en een laatste afscheidsdrink. Bravo François en Dédé, voor julie organisatie verdienen jullie een grote onderscheiding.



May Meet 1999

L'édition 1999 du May Meet a été exceptionnelle. Elle a incité le participant Antony Hayes à écrire un article également exceptionnel par sa qualité mais aussi par ... sa longueur ! (ce document est destiné à une publication anglaise). Nous publions ici quelques extraits du texte de Antony Hayes, les rapprochant de photos prises au cours du rallye. Que Antony Hayes (et Jill) soit ici remercié pour sa contribution essentielle à l'histoire du Rallye **(1)**.

*De May Meet van 1999 was uitzonderlijk. Dit heeft deelnemer Antony Hayes ertoe aangezet om een eveneens uitzonderlijk artikel te schrijven, zowel door zijn kwaliteit als ... zijn lengte! (dit document is bestemd voor een Engelse publicatie). Wij brengen U hier enkele uittreksels van de tekst van Antony Hayes, en brengen ze in verband met enkele foto's genomen gedurende de rally. Beste dank aan Antony Hayes (en Jill) voor zijn essentiële bijdrage aan de geschiedenis van de Rally **(1)**.*

Un pèlerinage avec les aigles

(titre original : Pilgrimage with Eagles)

Cette année l'Historical Vehicle Club of Belgium nous a offert un événement dans l'Espagne du Nord, le long de l'ancienne route de pèlerinage "Le Chemin de Compostelle" (El Camino de Santiago).

Le logement était prévu clans une série de monastères et châteaux médiévaux — les merveilleux Paradors — adaptés aujourd'hui aux nécessités de la vie moderne des pèlerins du 20ème siècle.

Samedi 8 mai : le rallye débuta par l'embarquement de nos voitures sur l'Auto-Train, à la gare d'Austerlitz-Tolbiac à Paris **(2)**.

Les participants conduisaient 29 voitures extrêmement variées depuis l'aristocratique Bugatti type 57, 3 Alvis dont deux Speed 20, une Bristol 400, des Jaguar 120 et 140, MG TC et TD, Aston Martin DB2, Austin Healey, Ferrari California, des Mercedes 190 et 300, une Porsche, une BMW 327, une VW Cabriolet, une Delage 1930, une Georges Irat, et j'en oublie (ah oui, il y avait aussi deux énormes Cadillac Eldorado Séville et Eldorado Biarritz).

Dimanche 9 : après un petit-déjeuner très civilisé à la gare de Biarritz, les voitures ont été débarquées du train, les capotes ouvertes, les plaques rallye fixées et en avant pour le "Camino de Santiago" vers Saint-Jean Pied de Port et les Pyrénées **(3)**.

Très vite et pour la première fois, nous avons vu un groupe de pèlerins, des piétons portant l'emblème de la coquille Saint-Jacques, des sacs à dos, et le bâton de pèlerin pour parcourir un énorme trekking de 800 km, à l'issue duquel ils se retrouveront à

Een pelgrimstocht met de arenden

(oorspronkelijke titel: Pilgrimage with Eagles)

Dit jaar ging de grote Rally van de Historical Vehicle Club of Belgium naar Noord Spanje, langs de oude pelgrimsweg naar Santiago de Compostella (El Camino de Santiago).

De overnachtingen waren voorzien in de beste Paradors - oude kloosters en middeleeuwse kastelen aangepast aan de eisen van het moderne leven van de pelgrim van de 20ste eeuw.

*Zaterdag 8 mei : de rally begon met het inschepen van onze wagens op de auto-trein in het Austerlitz-Tolbiac station in Parijs **(2)**.*

Er waren 29 deelnemende - maar uiterst verschillende wagens, een aristocratische Bugatti type 57, 3 Alvisen waarvan twee Speed 20 en een Bristol 400, Jaguars 120 en 140, MG TC en TD, een Aston Martin DB2, Austin Healey, Ferrari California, Mercedesen, een Porsche, een BMW 327, een VW Cabriolet, een Delage 1930, Georges Irat, en ik vergeet er (ah ja, er waren ook twee enorme Cadillacs Eldorado Séville en Eldorado Biarritz).

*Zondag 9 : Na een zeer deftig ontbijt in het station van Austerlitz, werden de wagens van de trein geladen, dak open, rallyplaten er op en weg waren we voor de " Camino de Santiago " naar Saint-Jean-Pied de Port en de Pyreneën **(3)**.*

Al zeer snel en voor de eerste maal, zagen we een groep pelgrims te voet, en met het embleem van de Sint Jacobsschelp, met de rugzak en de wandelstok om de lange weg van 800km af te leggen die hen zal leiden naar Santiago de Compostela.

Après une balade qui dura la matinée, nous arrivons au monastère bénédictin de San Millan de la Cogolla, un vaste ensemble de pierres couleur miel avec des toits de tuile rouge dont une partie a été transformée en hostellerie **(4)**. Le monastère, toujours en activité, est aussi un centre spirituel et culturel considéré comme étant à l'origine de la langue castillane, c'est-à-dire l'espagnol le plus pur. Après la courte nuit que nous avons eue dans le train, une journée d'air frais et des paysages magnifiques, tout cela nous avait quelque peu assommés. C'est donc avec plaisir que nous avons découvert nos chambres protégées par des murs de 3 mètres d'épaisseur, garantissant un sommeil profond et réparateur.

Lundi 10 : le Roadbook nous mène au cœur de la Castille, en passant par Burgos, "la Cité du Cid" Après deux heures de route, arrêt pour le lunch à Las Postas de Argano où une hostellerie nous attend **(5)**. Une des XK 120 Jaguar était déjà là, à moitié démontée car elle a des problèmes permanents d'alimentation pour lesquels son propriétaire Mario Vergauwen et Jean Van Thilborgh s'acharnaient à trouver une solution.

Nous arrivons ensuite à la ville de Leon et au Parador San Marcos construit entre 1530 et 1550. Au fil du temps, San Marcos a été un couvent, un hôtel pour pèlerins, une prison. Et maintenant un hôtel et un Musée **(6)**.

Mardi 11 : ce jour a été le plus dur : près de 400 km pour atteindre Santiago de Compostella. Nous allions loger dans le plus beau Parador d'Espagne, "El Hostal de los Reyes Catolicos" spectaculairement situé sur l'antique place centrale de Santiago (imaginez que votre hôtel soit la Maison du Roi, en face de l'Hôtel de Ville sur la Grand-Place de Bruxelles) **(7)**.

Mercredi 12 : notre Parador suivant est celui de Ribadeo au bord de l'estuaire du même nom, à proximité des montagnes d'Asturie (elles nous ont fait beaucoup penser aux montagnes du Cumbrian Lake district). Ce Parador est nouvellement construit. Il est bâti sur une falaise qui surplombe un port de pêche. Amusant : pour rejoindre notre chambre, nous devions prendre l'étége - 4 !

Jeudi 13 : le jour suivant nous partons vers les montagnes et la journée a été ponctuée d'une série d'arrêts points de vue + espaces pour pic-nic. Le point le plus haut (1173 mètres) a été le Col de la Cobertoria où nous nous sommes arrêtés pour profiter du soleil, d'un panorama extraordinaire,

*Na de rit van de namiddag, kwamen we aan de benediktijnerabdij San Millan de la Cogolla, een uitgestrekt geheel van honingkleurige gebouwen met rode dakpannen, waarvan een gedeelte werd verbouwd tot een hotel **(4)**. De abdij, nog steeds bedrijvig, is ook een centrum dat aanzien wordt als liggende aan de oorsprong van het Castilliaans, het zuiverste Spaans. Na de korte nacht in de trein, een dag in de frisse lucht en de prachtige landschappen waren we dus wel moe, en is het met veel genoeg dat we onze kamers opzoeken. Met hun drie meter dikke muren waren ze de plaats bij uitstek voor een diepe en weldoende nachtrust.*

*Maandag 10 : we volgen ons Roadbook en komen in het hart van Castilië, langs Burgos "de stad van El Cid". Na een rit van twee uur komen we aan voor de lunch in een hostelleria in Las Postas de Argano **(5)**. Een van de Jaguars XK120 was er reeds, maar wel half uiteengehaald wegens voortdurende toevoerproblemen. Zijn eigenaar Mario Vergauwen was met Jean Van Thilborgh druk bezig om de oplossing te vinden.*

*'s Avonds komen we aan in Leon in de Parador San Marcos, gebouwd tussen 1530 en 1550. In de loop der tijden was San Marcos een klooster, een hotel voor de pelgrims, een gevangenis. En nu een hotel en museum **(6)**.*

*Dinsdag 11: Het was de zwaarste dag, bijna 400 km om Santiago de Compostella te bereiken. Wij logeren er in de mooiste Parador van Spanje, "El Hostal de los Reyes Catolicos" op het oude centrale plein van Santiago (beeld U even in dat uw hotel Het Koningshuis zou zijn, tegenover het Stadhuis op de Grote Markt van Brussel) **(7)**.*

Woensdag 12 : Onze volgende Parador is die van Ribadeo aan de rand van de monding van de Ribadeo rivier, aan de voet van de bergen van Asturië (ze doen ons denken aan de bergen van het Cumbrian Lake district). Deze Parador is nieuw gebouwd op een rots boven de vissershaven. Leuk detail: onze kamer lag op verdiep - 4 !

*Donderdag 13 : Die dag vertrekken we in de bergen, het weer is nu prachtig en er wordt veelvuldig gestopt voor uitkijkpunten en pic-nic. Het hoogste punt (1173 m) is de Cobertoriapas, waar we stopten om te genieten van de zon, het buitengewone panorama met zijn diepe valleien met overal bruine koeien en witte schapen **(8 en 9)**.*

*Die nacht logeerden we in de Monasterio Cangas de Onis (het oudste gedeelte is van de 8ste eeuw) **(10)**.*

de vallées très escarpées, avec des vaches brunes et des moutons blancs partout **(8 et 9)**.

Cette nuit là, nous avons logé au Monasterio Cangas de Onis qui est à moitié nouveau et à moitié ancien (l'ancien remonte au Sème siècle) **(10)**.

Vendredi 14 : ce matin il pleut... fort **(11)** ! La route vers les montagnes Picos de Europa est spectaculaire mais il faut bien le dire: nous n'avons pas vu grand'chose car les nuages et la pluie collaient à notre capote et la visibilité ne devait pas excéder 30 mètres. Sincèrement je me demande comment nos amis avec leurs grosses américaines ont pu s'en sortir.

Le temps s'est ensuite quelque peu éclairci et après une balade le long d'une des plus fameuses routes-promenades d'Europe, nous sommes arrivés à la station balnéaire El Sardinero (Santander) où nous attendait, à côté du Casino, l'hôtel Hoyuela, un bâtiment très "Art-Déco" avec un garage en sous-sol qui a permis aux véhicules de bien se sécher.

Et les participants ont fait la fête ! **(12 et 13)**

Samedi 15 : le voyage se termine à Biarritz, au restaurant de la Grande Plage, au pied du Casino **(14)**. Le dîner de clôture se déroule dans une bonne ambiance, avec une table et un service qui constituent une belle clôture du rallye. Le soleil descend sur la mer, certains participants s'égaillent dans les divers bars et salles de jeu du Casino. Ensuite c'est l'embarquement dans le train, où le sommeil ne tarde pas à nous assaillir.

Dimanche 16 : c'est fini. A la gare d'Austerlitz de Paris nous prenons notre petit-déjeuner pour ensuite débarquer les véhicules du train **(15)**. Tout le monde se congratule et pointe le capot de sa voiture vers le Nord, vers la Belgique. L'aventure est terminée, en tout cas pour cette année (la rumeur dit que l'année prochaine nous pourrions aller en Toscane : espérons !)

Autres photos, autres légendes :

- (16)** La statue du pèlerin : Santiago approche ...
- (17)** Une voiture de pèlerin (Delage / Fons Vervloet)
- (18)** Il n'est pas interdit aux pèlerins de visiter des caves ...
- (19)** Vaches à contre-courant
- (20)** A l'admiration des foules, on fait briller les voitures
- (21)** Place de la Cathédrale de Santiago : emplacement de choix pour nos anciennes
- (22)** La Jaguar récalcitrante, ses conducteurs et sauveurs

*Vrijdag 14: Het regent en zelfs hard ! **(11)**. De weg naar de Picos de Europa is indrukwekkend, maar spijtig zagen we niet veel want de wolken hingen tot op het dak van onze auto en de zichtbaarheid was niet meer dan 30 meter. Ik vraag me eerlijk af hoe onze vrienden met hun grote Amerikaanse wagens zich uit de slag hebben getrokken.*

*Nadien klaarde het weer wat op en na een rit langs een van de mooiste wegen van Europa, kwamen we in El Sardinero (Santander), waar we logeerden, naast het Casino, in hotel Hoyuela, een mooi 19-eeuws gebouw met een ondergrondse garage waar onze wagens goed konden drogen. En de deelnemers die maakten er een feest van ! **(12 en 13)**.*

*Zaterdag 15 : De reis eindigt in Biarritz, Restaurant de la Grande Plage, aan de voet van het Casino **(14)**. Goede stemming bij dit lekker afscheidsmaal om also die mooie rally af te sluiten. De zon zakt in de zee, sommige deelnemers vermaken zich in de bars en de speelzalen van het Casino. Dan komt het vertrek per trein, iedereen slaapt vlug in.*

*Zondag 16 : Het zit er op. In het Austerlitz station in Parijs nemen we ons ontbijt om even later de auto's van de trein te laden **(15)**.*

Er wordt afscheid genomen, en noordwaarts gereden, naar België. Het avontuur is voorbij, tenminste voor dit jaar (er doen geruchten de ronde dat we volgend jaar naar Toscane zouden mogen: laten we dit hopen!)

Andere foto's, en legendes :

- (16)** Het standbeeld van de pelgrim : Santiago komt dichtbij ...
- (17)** Een pelgrimswagen (Delage / Fons Vervloet)
- (18)** Het is de pelgrims niet verboden de kelders te bezoeken ...
- (19)** Koeien in tegenrichting
- (20)** De wagens schitteren, de menigte bewondert
- (21)** Het Plein van de Katedraal van Santiago: een uitverkoren uitstallingsplaats
- (22)** De Jaguar, zijn bestuurders en zijn redders





1)



2)



3)



4)



5)



6)



7)



8) - 9) zie/voir p. 18/19



10)



11)



12)

13)





14)



15)



16)



17)



18)



19)



20)



21)



22)

May Meet 1999



It's a long way to Santiago...!

Lors du dépouillement de mon quotidien au petit déjeuner du 13 octobre 1998, je tombai en arrêt sur un article intitulé "Saint Jacques: aventure finistère du biniou". Curieux, il s'avéra qu'il s'agissait de Santiago de Compostela, de son pèlerinage millénaire à Saint-Jacques au bout du célèbre et fameux Camino. Le sommet de la saison était la fête de Saint-Jacques, le 25 juillet 1999.

Stimulé par le prochain rallye de l'H.V.C.B. à Santiago en mai 1999, il fallait que je l'entreprenne à mon tour. Le choix se fixa sur mon véloSolex de 1967 et, après six mois de préparation et de mise au point mécanique, compte tenu de ce qui précède, il s'imposait de quitter Woluwe-Saint-Pierre fin juin 1999.

Voulant traverser Paris un dimanche, le choix s'arrêta sur le vendredi 25 juin 1999 à 07h00 pour prendre la route. Proches de la famille, amis, quelques membres de l'H.V.C.B. et du Club Solex étaient présents ce qui était motivant et très encourageant.

Bruxelles centre (Eglise Saint Jacques sur Coudenberg et Hôtel de Ville) — Hal — Ronquières — Maubeuge — Landrecies — Guise et Catillon du Temple constituait l'étape du premier jour, soit 170 km. Le lendemain, samedi 26 juin 1999, via Compiègne, Senlis et Chantilly, entrée tardive à Paris, fatigué mais loin d'être fourbu. Et pourtant le Solex était chargé à l'extrême car ne pouvant même pas le soulever ; en plus, il y avait son conducteur, lui-même harnaché d'un sac à dos de 15 kilos !

La traversée de Paris se fit le dimanche 27 juin 1999 sous la pluie, ce qui constitue la pire météo pour le solexiste: le galet d'entraînement patine sur le pneu avant, le véloSolexiste est trempé et sa machine sujette au dérapage intempestif ! Mais le voyage se poursuit sans encombres par Orléans — Ambroise (arrêt d'un jour pour la visite de Tours et remplacement de la chambre à air arrière) — Gournay — Saintes — Talmont et Royan. Traversée de l'estuaire de la Gironde sur un bateau de haute mer et le Verdon — Soulac — Lacanau — Marcheprime — Dax — Orthez — Ostabat et Saint-Jean-Pied-de-Port défilent tour à tour.

La moitié du trajet est atteinte ce qui vaut bien un jour de repos. Depuis Bruxelles, seulement trois jours de pluie intermittente.

Toen ik mijn ochtendkrant las van 13 oktober 1998 viel mijn oog op een artikel " Saint Jacques : aventure finistère du biniou". Eigenaardig, het bleek te gaan over Santiago de Compostela, het eeuwenoude pelgrimsoord naar St. Jacob langs de befaamde Camino. Het toppunt van het seizoen is daar 25 juli, het naamfeest van Sint Jacob.

Gestimuleerd door de rally HVCB naar Santiago in mei '99, dacht ik dat ook te ondernemen. Mijn keuze viel op een veloSolex van 1967 en na 6 maanden voorbereiding en technische oppuntstelling, zou ik uit Sint-Pieters-Woluwe vertrekken eind juni '99.

Gezien ik Parijs op een zondag wou doorkruisen, zou ik op vrijdag 25 juni 99 om 7u moeten vertrekken. Familie, vrienden en enkele leden van HVCB en van de Solex Club waren aanwezig om mij te motiveren en te stimuleren.

Brussel Centrum (Sint Jacob op Coudenberg en Stadhuis) - Halle - Ronquières - Maubeuge - Landrecies - Guise et Catillon du Temple. Dat was het voor de eerste dag, tzt 170 km. Zaterdag 26 juni ging het via Compiègne, Senlis en Chantilly, om laat aan te komen in Parijs, moe maar niet uitgeput. De Solex was nochtans zwaar geladen, zo zwaar dat ik hem niet kon opheffen, en daarbij nog zijn bestuurder met een rugzak van 15kg !

Zondag 27 juni regende het in Parijs, wat heel slecht is voor een Solexrijder; het aandrijf wiel slipt op de voorste band, ikzelf werd druijpnat en dreigde altijd uit te glijden. Niettegenstaande gaat de reis verder. Orléans - Amboise (1 dag verblijf voor het bezoek aan Tours en het vervangen van een binnenband) - Gournay - Saintes - Talmont en Royan. Oversteek van de monding van de Gironde op een zeeboot en Le Verdon - Soulac - Lacanau - Marcheprime - Dax - Orthez - Ostabat en Saint Jean-Pied-de-Port .

Ik ben halfweg, en heb dus een rustdag verdiend. Sinds Brussel heb ik maar 3 volle regendagen gehad.

*Suite au prochain numéro...
Vervolg in het volgende nummer...*



Spring Meeting 06/06/1999

Comme chaque année, nous avons vécu un Rallye marqué du sceau de la qualité et du charme.

Les illustrations parlent mieux qu'un long discours.

Bravo, et merci à Messieurs Casse et Limbourg !

Légendes Photos

1. Accueil à la D'Ieteren Gallery
2. Le briefing
3. et 4. Un bel itinéraire; de belles anciennes
5. Lunch succulent et convivial
6. Remise de prix et souvenirs

Zoals elk jaar, was het een Rallye gekenmerkt door kwaliteit en charme.

Beelden zeggen meer dan een lang betoog !

Bravo en dank U, mijne Heren Casse en Limbourg !

Legende foto's

1. Verwelcoming in de D'IETEREN Gallery
2. Briefing
3. en 4. Een mooie rit; mooie oude wagens
5. Heerlijke en gemoedelijke lunch
6. Uitdeling prijzen en souvenirs



1.

2.





3.

4.



5.



6.





Marketing Mix? Het kind van de rekening.

Als de moeder reclame wil, de vader direct mail, de peter promotie en de meter op een catalogoog staat...

Als de databank de genen produceert en internet de blind date wil maken, is het gevaar groot, dat u uiteindelijk 'n scheepsel baart, waarmee niemand gelukkig is.

Veel zinvoller is het, al die disciplines te laten spreken met één stem. Bij ons heet dat Brand Stewardship®. Als alles synergetisch samenwerkt, is 'het kind' veel mooier.

Bel Philip Greenfield. Hij zal u graag uitleggen hoe het Brand Stewardship® voor u echt kan werken.

Le Marketing Mix? Le dindon de la farce.

Si maman veut de la pub, papa du direct mail, tonton de la promotion et tantine des catalogues...

Si la banque de donnée fournit les gènes et internet arrange la blind date, vous risquez d'accoucher d'une créature qui finalement ne plaira à personne.

Pourquoi ne pas les laisser parler d'une voix? Nous appelons cela Brand Stewardship®. S'il y a synergie entre toutes ces disciplines, 'le bébé' est beaucoup plus beau.

Appelez Philip Greenfield maintenant, il vous expliquera comment le Brand Stewardship® peut travailler pour vous.

Ogilvy & Mather

President's Pic-Nic (15 / 08 / 1999)



1.



2



3.

1. «Elles» arrivent au Centre Belgacom de Lessive
2. Les prudents pic-niquent à l'intérieur
- 3 Les optimistes profitent de la nature
Les optimistes eurent raison jusqu'à ... 3 heures.
Après, ce fut le déluge !

1. Aankomst aan het Belgacom centrum in Lessive
2. De voorzichtigen nemen hun pic-nic binnen.
3. De optimisten genieten van de natuur
Zij hadden gelijk tot ... 3 uur.
Daarna was het de zondvloed !

Une galerie très "classic" à visiter

Tél. : 02/770.72.92



Fax : 02/772.57.45

Vente de voitures anciennes et modernes - Curieux bienvenus

Garage VANDERVEKEN s.a.

15 - 17 Chaussée de Roodebeek - 1200 Bruxelles



NISSAN TRUCKS

GARAGE BOUCKAERT & FILS s.p.r.l.

Avenue de Philippeville 92

6001 Marcinelle

Tél. 071 - 36 96 36

Rallye des Fourons

Voeren Rally

Organiser un rallye à l'improviste, c'est le tour de force que Didier a réalisé sans problème. Il y avait peu d'inscrits (c'était la fin des vacances) les prévisions météorologiques étaient à ne pas sortir un ancêtre, mais ceux qui ont bravé les circonstances n'ont pas regretté leur déplacement.

Tout le monde était déjà dans la bonne ambiance au petit déjeuner à "La Ville de Wavre" à Thorembais. Les Roadbook sont distribués, et surprise, ils sont simples, compacts et surtout écrits en grands caractères (ce qui facilite quand même la lecture sans lunettes ... souvent oubliées). On s'affaire autour des voitures, attache les plaques de rallye, et ... on décapote car le soleil est de la partie.

Par des petits chemins de campagne, de charmants petits villages inconnus et avec le déjà fameux roadbook, qui ne connaît pas de détours, nous arrivons à Maastricht.

Un petit verre en attendant notre guide et en avant pour la visite des grottes de St. Pieterberg. Ces grottes, creusées par l'homme pour en extraire la pierre pour la construction, sont maintenant un énorme labyrinthe. Tout le long des galeries, des fossiles d'animaux préhistoriques, de sculptures, dessins et empreintes nous racontent l'histoire de cet endroit qui a servi de champignonnière, cave à vin et de chemin de contrebande (les galeries passent en effet en dessous de la frontière).

A la fin de la visite, notre guide nous reprend notre lampe à pétrole et nous laisse quelque temps dans l'obscurité. On sent l'émotion, certains parlent très fort, d'autres cherchent la main de leur partenaire... Mais tout le monde sourit quand la lampe du guide se rallume ainsi que celle de Claude qui nous avait abandonné.

Après la visite, toujours accompagné par le soleil, nous partons vers Fouron-Le-Comte, au "Kommel" où une grande table, un apéritif et un excellent repas nous attendent. L'ambiance est au zénith.

Après le lunch, il nous manquait une voiture ... pas de panne, pas de malade, mais des obligations de football pour nos sympathiques Limbourgeois.

Onverwachts een rallye organiseren dat is de krachttoer die Didier moeiteloos heeft gerealiseerd.

Weinig ingeschrevenen (het was dan ook het einde van de vakantieperiode), weersvoorspellingen om geen oldtimer buiten te halen, maar toch hebben dappere wagens met hun inzittenden geen spijt gehad van hun verplaatsing.

Bij het ontbijt in "La Ville de Wavre" te Thorembais, is iedereen al in uitstekende stemming.

Uitdeling der roadbooks en wat blijkt, wonder boven wonder ze zijn eenvoudig, compact en vooral in grote letters geschreven (hetgeen lezen zonder bril, meestal toch vergeten, vergemakkelijkt).

De platen worden opgehangen en het dak van de wagens gaat open want de zon is nu ook van de partij.

Kleine veldwegjes, charmante onbekende dorpjes en het reeds befaamde roadbook, dat geen omwegen kent, leiden ons tot Maastricht.

Een glaasje om op onze gids te wachten en vooruit voor het bezoek van de grotten van St. Pieterberg. Deze grotten, door de mens gegraven om er krijtsteen uit te halen gebruikt voor de bouw, vormen vandaag de dag een enorm labyrint. Over de hele lengte van de galerijen vertellen fossielen van voorhistorische dieren, beeldhouwwerken, tekeningen en afdrukken ons het verhaal van deze plek die gediend heeft als paddestoelen-kwekerij, wijnopslagplaats en smokkelweg (de galerijen lopen immers onder de grens door).

Aan het einde van het bezoek, neemt de gids de petroleumlampen terug en laat ons even zonder licht. De emotie is voelbaar: sommigen spreken luid, anderen houden hun partner vast ... maar iedereen glimlacht als de lamp van de gids plots weer aangaat evenals die van Claude, die ons had achtergelaten.

Na het bezoek gaan we, vergezeld door de zon, richting "De Kommel" te Fouron - Le - Comte. Een grote tafel, een aperitief, een voortreffelijke lunch : de ambiance stijgt ten top.

Na de maaltijd zijn we een wagen kwijt ... geen panne, geen zieken maar voetballende verplichtingen van onze sympathieke Limburgers.

Rallye des Fourons (suite) - Voeren Rally (vervolg)

Les sept voitures restantes continuent leur route à travers le Limbourg vers Grez-Doiceau grâce au superbe roadbook (si, si encore toujours !)
L'ambiance est toujours bonne, les chemins toujours très beaux et le pays des arbres fruitiers est pittoresque en ce jour de printemps.

Au "Cheval Blanc" à Grez-Doiceau nous attendent le café et une délicieuse tarte au fromage. Tout le monde fait le commentaire de la journée: on a fort ri et découvert de superbes endroits, on a bien mangé, le soleil était au rendez-vous et les pannes ont eu la bonne idée de ne pas se présenter ... et en ce qui concerne le roadbook ... on en a déjà parlé ...

C'était fantastique, félicitations et merci Didier !!!

De 7 nog aanwezige wagens gaan verder doorheen Limburg naar Grez-Doiceau dankzij het fantastische roadbook (ja, ja nog steeds!).

De stemming is nog steeds opperbest, de wegen zijn nog steeds mooi en het land van de fruitbomen ligt er schilderachtig bij op deze lentedag.

In de "Cheval Blanc" te Grez-Doiceau wachten ons koffie en een heerlijke kwarktaart. Iedereen bespreekt de dag: we hebben veel gelachen en leuke plekjes ontdekt, we hebben lekker gegeten, de zon was van de partij en de pannes hebben het goede idee gehad om weg te blijven ... en wat het roadbook betreft ... daar heb ik het al over gehad ...

Het was fantastisch, proficiat en bedankt Didier !!!

Autoworld (1927)



Maintenant: Nu:

Réservation des salles polyvalentes et du Musée
Visites guidées
Service de documentation

Palais Mondial de l'Automobile
Esplanade du Cinquantenaire, 11
B 1040 Bruxelles
téléphone (02)736 41 65

Reservering van de polyvalente zalen en van het Museum
Geleide bezoeken
Dokumentatiedienst

Wereldpaleis van de Automobiel
Esplanade Jubelpark, 11
B 1040 Brussel
telefoon (02)736 41 65

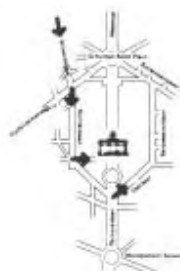


Heures d'ouverture:

- du 1/11 au 31/03 de 10 à 17h
- du 1/04 au 31/10 de 10 à 18h

Openingsuren

- van 1/11 tot 31/03 van 10 tot 17u.
- van 1/04 tot 31/10 van 10 tot 18u.



Closed Cars Day (10/10/1999)

Organisé par René Seligman, ce meeting méritait bien son nom: même les décapotables étaient fermées, pour lutter contre un temps affreux.

Mais l'ambiance était bonne ...

Petit compte-rendu de Rallye.

Après le petit-déjeuner pris au pied du Lion de Waterloo, nous sommes remontés dans nos ancêtres pour une balade «châtelaine».

Au cours de la matinée nous sommes passés devant les châteaux de Ittre et la Folle. Nous avons pu voir également le fameux plan incliné de Ronquières, une sorte d'écluse où les bateaux rentrent dans des bacs qui se remplissent d'eau et montent ou descendent sur des rails.

Ensuite nous avons traversé le très beau bois de la Houssière. Avant le déjeuner, nous avons pu visiter, avec un guide, le Château-Fort d'Ecaussinnes. Visite qui fut très instructive et nous avons appris que ce château est lié avec l'histoire de la Ford Motor en Belgique.

En effet, le comte Adrien vanden Burch a été jusque dans les années 50 un administrateur de la Ford Motor Company Belgium. Il a habité dans ce château, qui est toujours la propriété de la Fondation A. vanden Burch.

Cette agréable visite nous creuse l'appétit et c'est au pied des fortifications, au «Relais de la Ronce », que le buffet étalait son opulence de salades, saumon frais, fumé, viandes et charcuteries sous les yeux ravis des convives.

Blottis sous les poutres séculaires, dont certaines ont vécu le 16ème siècle, nous avons échangé des anecdotes qui émaillent les conversations des passionnés d'autos que nous sommes.

Château de Miremont, Buisseret, Seneffe, Feluy et La Rocq, un défilé dans l'après-midi en longeant d'agréables plans d'eaux, avant de retourner vers Waterloo, au pied du Lion où nous attendaient tartes et café avant de retourner dans nos châteaux et nos chaumières.



Le Château-Fort d'Ecaussinnes
Ecaussinnes, de versterkte burcht

Deze meeting, georganiseerd door René Seligman, had zijn naam niet gestolen: zelfs de open wagens waren dicht wegens het barslechte weer.

Maar er was een goede sfeer ...

Klein verslag van de Rally

Na een ontbijt aan de Leeuw van Waterloo, vertrokken we met onze oude wagens voor een "kastelentocht".

In de voormiddag reden we voorbij de kastelen van Ittre en La Folle.

We zagen eveneens het hellend vlak van Ronquières, een soort sluis waar de boten doorvaren om alzo in een bak te komen die volloopt met water

en dan op sporen opwaarts of afwaarts vervoerd worden.

Daarna reden we door het zeer mooie bos van la Houssière. Voor het middagmaal kon men, met gids, de versterkte burcht van Ecaussinnes bezoeken. Het was een zeer leerrijke rondleiding, en zo vernamen we dat dit kasteel nauw verbonden is met de geschiedenis van Ford Motor in België.

Inderdaad, graaf Adrien vanden Burch was tot in de jaren vijftig bestuurder van de Ford Motor Company Belgium. Hij woonde in dit kasteel, dat nog steeds de eigendom is van de stichting A. vanden Burch.

Na dit aangenaam bezoek, moest ook de innerlijke mens versterkt worden, en dit aan de voet van de burcht, in de "Relais de la Ronce", waar een prachtig buffet klaar stond met een overvloed aan salades, verse en gerookte zalm, vleesgerechten enz., alles om de deelnemers te doen watertanden.

Onder de oude balken, sommigen van de 16de eeuw, werd er natuurlijk veel over ervaringen en avonturen verteld door al die hartstochtelijke liefhebbers van oude wagens die we zijn.

In de namiddag reden we langs de kastelen van Miremont, Buisseret, Seneffe, Feluy en La Rocq, een prachtig défilé, en langs aangename watervlakken, om zo terug te keren naar Waterloo waar koffie en taart ons opwachten alvorens terug te keren naar onze kastelen en hutten.

CARROTERIE
DE GRAND LUXE

ANCIEN/ ETABLISSEMENT
DIETEREN FRERES/

S.A.

50
RUE DU MAIL
BRUXELLES/
50

P. DIETEREN

10 ème Randonnée de Gembloux (21/07/1999)

10e Rondrit van Gembloers

organisée par le Royal Veteran Car Club / ouvert aux membres HVCB

La 10ème édition du « Rallye du 21 juillet » a été mémorable:

- 75 voitures participantes (avec une belle représentation HVCB)
- de très intéressantes visites (gastronomiques et industrielles)
- du beau temps
- du bon temps

Les organisateurs, et en particulier Michel Pont, méritent toutes les félicitations et les remerciements de HVCB.

Et rendez-vous à la 11ème édition !

Légendes Photos

- (1) Qu'y a-t-il donc derrière ce bâtiment ?
- (2) la marée des participants au Rallye de M. Pont
- (3) Une visite aux anciennes Usines des Moulins (anciennes forges et laminoirs à Warrant, patrimoine aujourd'hui en voie de sauvegarde)
- (4) L'Association qui fait revivre ce centre sidérurgique est présidée par M. Alonzo de Villegas de Clercamps, apparenté à la famille des Maîtres de Forge Jacquier de Rosée qui créèrent ce site industriel en 1830. Sur cette photo, M. de Villegas commente la restauration d'une locomotive d'usine.
- (5) Visite de la Ferme de la Tour à Glimes
Spécialité: le foie gras artisanal ...
- (6) On se presse pour des explications, et pour la dégustation
- (7a) Packard Twelve 1936 de Koen De Rijcker
- (7b) Stoddard-Dayton 1911 (cette marque fut englobée ultérieurement par Chrysler)
- (7c) et (7d) Avion Voisin 1929 (René Simonet)
- (8) Qu'elles sont belles!
- (9) On forme la jeunesse
- (10) M. Michel Pont distribue les cadeaux (par les mains de son Président J. Deneef, HVCB reçoit une Cadillac 1948)

georganiseerd door de Royal Veteran Car Club / leden van HVCB uitgenodigd

De 10e editie van de "Rally van 21 juli" was een waar succes

- 75 deelnemende wagens (mooie vertegenwoordiging HVCB)
- interessante bezoeken (gastronomisch en industrieel)
- mooi weer
- goede sfeer

De organisatoren, en vooral Michel Pont, verdienen alle gelukwensen en bedankingen van de HVCB.

En afspraak op de 11de uitgave !

Legende foto's

- (1) Wat is er toch achter dat gebouw ?
- (2) een stroom deelnemers voor de Rally van Mr. Pont
- (3) Een bezoek aan de oude "Usines des Moulins" (oude walserijen in Warrant, patrimonium dat men tracht te behouden).
- (4) De Vereniging voor het behoud van dit staalindustrieel centrum wordt voorgezeten door Mr. Alonzo de Villegas de Clercamps, verwant met de familie Jacquier de Rosée die daar de walserijen startten in 1830. Op deze foto geeft Mr. de Villegas commentaar bij het herstellen van een oude fabriekslokomotief.
- (5) Bezoek aan de Ferme de la Tour in Glimes
Specialiteit: artisanale ganzenlever.
- (6) Men is geïnteresseerd in de uitleg, en de degustatie.
- (7a) De Packard Twelve 1936 van Koen De Rijcker
- (7b) Stoddard - Dayton 1911 (dit merk werd later opgeslorpt door Chrysler)
- (7c) en (7d) Avion Voisin 1929 (René Simonet)
- (8) Wat zijn ze mooi !
- (9) De jeugd wordt opgeleid.
- (10) Prijsuitdeling door Mr. Michel Pont (HVCB ontvangt een Cadillac 1948 in de handen van zijn voorzitter J. Deneef).



1)



2)



3)



4)



5)



7a)



7b)



7c)



7d)



8)



9)



10)



"30-40" Meet 1998

(suite / vervolg...)



Visite de l'Abbaye St-Michel
Bezoek van de St. Michiels abdij

Château de Rumigny
Kasteel van Rumigny

Un troupeau de vaches se rend aux pâtures par la route, nous leur laissons la place
Een kudde koeien gaat naar de wei langs de baan, ... wij geven hun voorrang.



Château de Rumigny
Déjeuner aux chandelles dans la salle d'armes
Kasteel van Rumigny
Middagmaal bij kaarslicht in de wapenzaal



Portrait of a Car

Bentley Mark VI

En 1946, la Grande Bretagne paie le prix de la victoire. Le gouvernement prône l'exportation et freine la consommation. Il taxe les voitures neuves à 55%. Les constructeurs automobiles redémarrent en général avec le modèle le plus économique d'avant guerre. Au contraire, malgré le rationnement et la pénurie d'acier, Rolls-Royce présente des modèles entièrement nouveaux : la Bentley Mark VI et la Rolls-Royce Silver Wraith.



(Photo Bentley Mark VI Standard Steel Saloon 1951)

In 1946, betaalt Groot-Brittannië de tol van de roem. De regering bevoordeelt de uitvoer en remt het verbruik. Op nieuwe wagens wordt een taks van 5.5% toegepast. De automobielconstructeurs starten meestal opnieuw met het goedkoopste vooroorlogse model. Rolls-Royce

daarentegen, niettegenstaande de rantsoenering en het gebrek aan staal, brengt volledig nieuwe modellen uit: de Bentley Mark VI en de Rolls-Royce Silver Wraith.

Les innovations sont importantes. Le moteur est un nouveau 6 cylindres, soupapes d'admission en tête, soupapes d'échappement latérales. La suspension des roues avant indépendantes emploie de nombreux blocs en caoutchouc. Le servofrein mécanique, accolé à la boîte de vitesse, répartit le freinage entre un circuit hydraulique pour les freins avant, et des tringles qui actionnent mécaniquement les freins arrière. Le chauffage intérieur à eau chaude est sous le siège du passager avant, tandis que le dégivrage du pare-brise est uniquement électrique avec un gros tube partant du sommet du radiateur. En 1952, la boîte à 4 vitesses fera place à une boîte automatique General Motors, testée et révisée avant usage ! Par contre, de nombreux détails veulent perpétuer l'image Bentley traditionnelle: radiateur, tableau de bord, faux moyeux de roues, etc.

Et surtout, c'est la première fois que Rolls-Royce construit entièrement la carrosserie. La Standard Steel Saloon (Berline de Série en Acier) tourne le dos aux carrossiers indépendants dont l'avenir est de plus en plus menacé. Seulement 20% des châssis Mark 6 et type R (1946-1955), et les 1783 R-R Silver Wraith (1947-1959) s'habilleront chez les carrossiers. La clientèle préfère la ligne discrète de la Mk VI (5202 exemplaires) à sa sœur jumelle, la R-R Silver Dawn (760 exemplaires entre 1949 et 1955).

La Mark VI est souple, rapide, silencieuse, avec le luxe cosu du cuir et des bois précieux. Les journalistes éberlués devant une construction compliquée, d'une qualité introuvable ailleurs, s'extasiaient sur des détails comme la lampe-baladeuse ou les tablettes de pique-nique dans les dossiers avant. Elle était aussi la berline la plus rapide de son temps. La 4,25 litres de 137 CV pointait à 151 km/h et les dernières, en 4 litres et demi de 150 CV à 165 km/h. Au fil des années, plusieurs dizaines de châssis de Mk VI, séparés de leur carrosserie pourrie, furent reconstruits par des amateurs pour devenir des roadsters de course dans la catégorie «Bentley Special».

Er zijn belangrijke vernieuwingen. De motor is een nieuwe 6-cylinder, toevoerkleppen op kop, zijwaartse uitlaatkleppen. De onafhankelijke voorwielophanging gebruikt talrijke rubber blokken. De mechanische servorein, juist tegen de versnellingsbak, verdeelt het remmen tussen een hydraulisch circuit voor de remmen vooraan, en de stangen die de achterremmen mechanisch bedienen. De warmwaterverwarming binnenin, bevindt zich onder de zetel van de passagier vooraan, daar waar de voorruitontdooing alleen elektrisch is bij middel van een dikke buis die vertrekt bovenaan de radiator. In 1952 wordt de vierversnellingsbak vervangen door een automatische van General Motors, getest en gereviseerd voor het gebruik! Daarentegen zijn er talrijke details die het imago van Bentley traditioneel willen houden: radiator, dashbord, valse wieloppen, enz.

Het is vooral de eerste maal dat Rolls-Royce het koetswerk volledig zelf bouwt. De Standard Steel Saloon (Berline in staal) stapt af van de onafhankelijke koetswerkbouwers waarvan de toekomst steeds minder verzekerd is. Slechts 20% van de Mark 6 en type R (1946-1955), en de 1783 R-R Silver Wraith (1947-1959) worden bij carrosseriebouwers bekleed. De klanten verkiezen de sobere lijn van de MK VI (5202 exemplaren) boven haar tweelingzus de R-R Silver Dawn (760 exemplaren tussen 1949 en 1955).

De Mark VI is soepel, snel, geruisloos, met de welgestelde luxe van leder en edelhout. De journalisten staan perplex van de ingewikkelde constructie, die nergens anders te vinden is, en geraken in vervoering over bijzonderheden als de looplamp of de neerklaptafeltjes aan de rug van de voorzetels. Ze was ook de snelste berline van haar tijd. De 4.25 liter van 137 Pk liep tot 151 km/u en de laatsten in 4.5 liter met 150 Pk tot 165 km/u. In de loop der tijden werden tientallen chassis van MK VI ontdaan van hun vergane koetswerk en door liefhebbers omgebouwd om koersroadsters te worden in de categorie "Bentley Special".