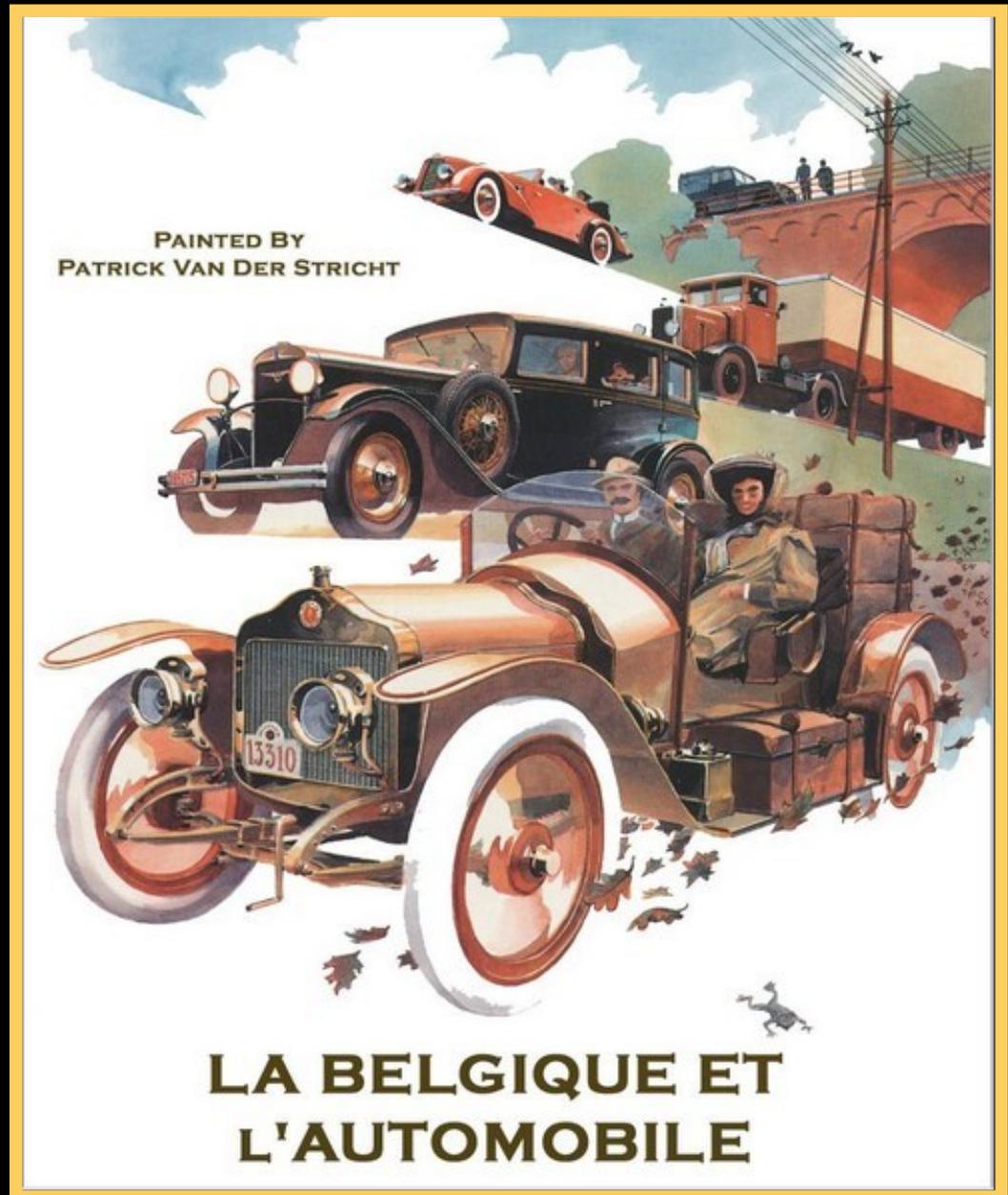


LES
CONSTRUCTEURS
AUTOMOBILES
BELGES

REALISATION

Diaporama,
Recherche
documentation :
Michel Dossogne



1863 - LENOIR



Jean-Joseph Étienne Lenoir
Né à Mussy-la-Ville Luxembourg - Belgique le 12 janvier 1822 et mort à La Varenne-Saint-Hilaire le 4 août 1900, est un ingénieur belge qui réalisa notamment en 1859 le premier moteur à combustion interne utilisable ; c'était un moteur à deux temps avec pour carburant du gaz de houille.

En 1859, il dépose son « brevet d'un moteur à gaz et à air moteur à combustion interne à deux temps. Il le fabrique en 1860 et en 400 exemplaires qui servirent notamment pour le premier bateau à moteur en 1861 sur la Seine. Ce moteur consommait 18 litres de mélange gazeux pour développer une puissance de deux chevaux. En 1883, il réalise le moteur à quatre temps en se basant sur le principe du cycle de Beau de Rochas. La même année, son automobile avec moteur à gaz parcourt 9 kilomètres de Paris à Joinville-le-Pont en trois heures.

1887 - DE LA HAULT



Frédéric de La Hault
Obtient la concession de réseaux de tramways hippomobiles dans des villes françaises, notamment Le Havre, Nancy et Marseille qui ouvrent à partir de 1874.

Le 8 décembre 1875, M. de la Hault et la Banque Française et Italienne fondent la Compagnie générale française des tramways, qui devient rétrocessionnaire des réseaux nommés ci-dessus (transferts officialisés par décrets l'année qui suivit). Cette compagnie obtint par la suite la concession d'autres réseaux d'abord hippomobiles, comme à Toulon, Saint-Quentin ou Cambrai.

Hors de France, l'entrepreneur obtint également la concession de réseaux à Gènes, Cologne ou Francfort-sur-le-Main, où des sociétés *ad hoc* exploitèrent ultérieurement les réseaux.

En 1886, Frédéric de La Hault construisit un tricycle à moteur à pétrole, il fit quelques déplacements et montât même certaines côtes (sic)

1895 - VINCKE



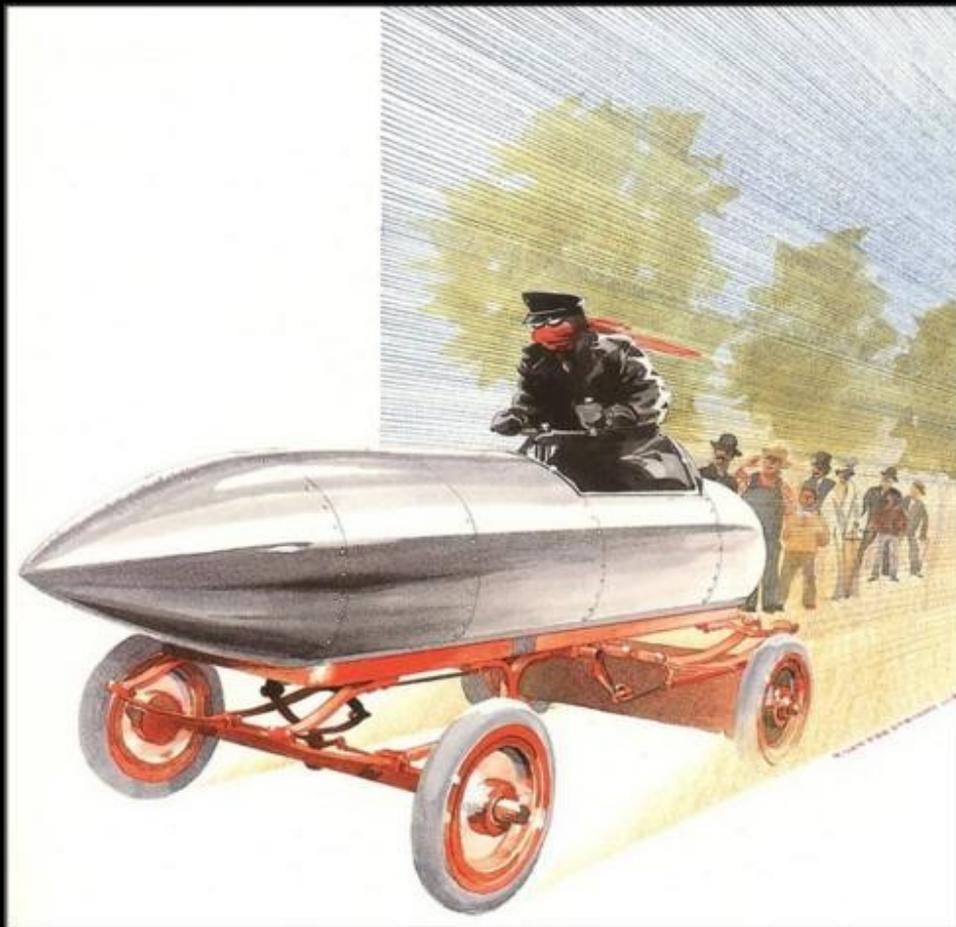
VINCKE 1894 – 1904

Leopoldlaan 76 à Malines

La firme VINCKE consacrait ses activités depuis 1876 au garnissage de wagons de chemin de fer. Nicolas VINCKE va s'intéresser très tôt à la construction automobile, pour produire dès 1894 des calèches motorisées. Elles disposaient d'un moteur bicylindres horizontal BENZ monté à l'arrière dont la mise en route se faisait en lançant le volant moteur à la main.

Les voitures VINCKE connurent un certain succès à l'étranger, vendues en France ainsi qu'en Angleterre. La production des automobiles VINCKE s'arrêtera en 1904, l'appel à des financiers extérieurs pour créer ce qui devait être « LA MALINOISE » s'avérant un échec. Nous retiendrons que VINCKE fut le premier constructeur belge d'automobiles commercialisées et le premier également à avoir participé à une compétition automobile internationale.

1899 - LA JAMAIS CONTENTE



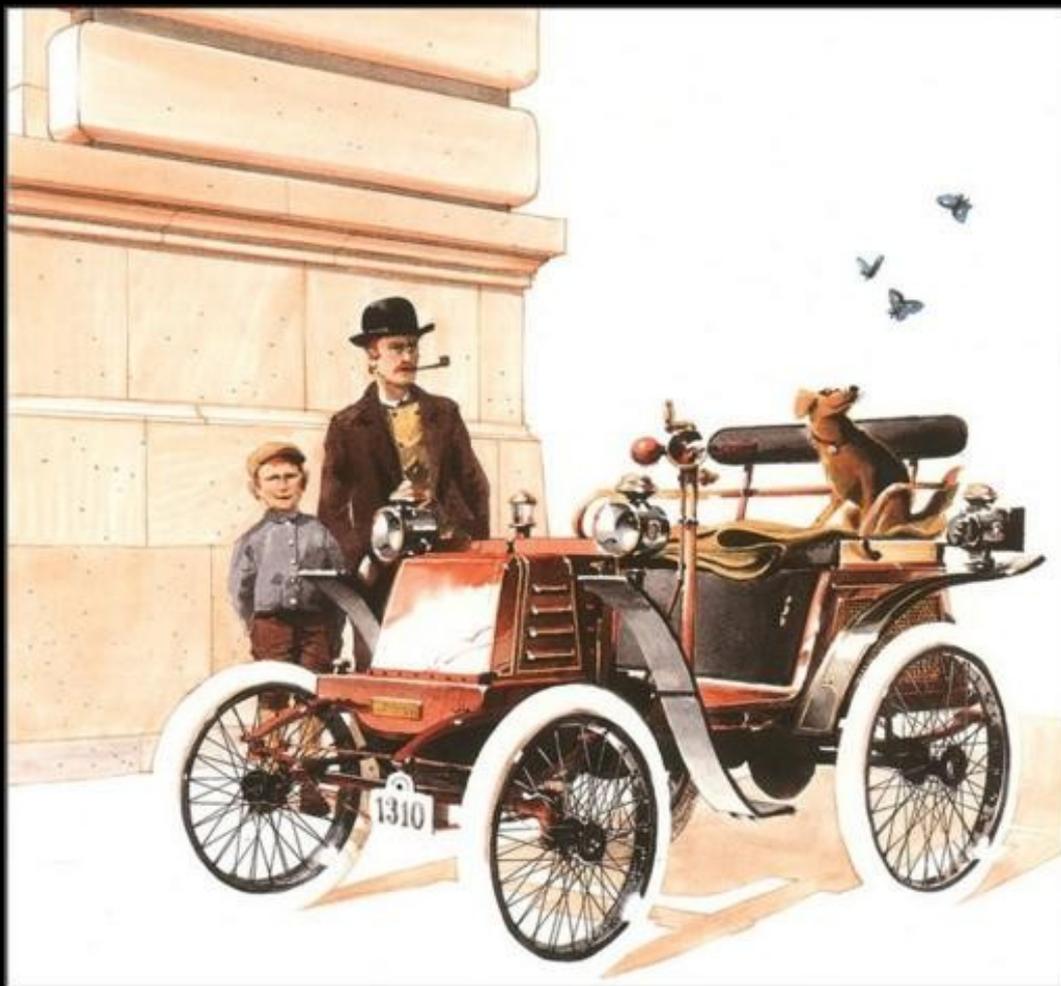
JENATZY Camille 1868-1913

Le nom du pilote belge Camille JENATZY né à Schaerbeek le 4 novembre 1868 reste incontestablement lié à l'histoire de l'automobile. Qui ne connaît pas sa "Jamais contente", voiture électrique en forme d'obus pointu aux deux bouts, longue de quatre mètres, carrossée en partinium chez Rotschild et mue par un propulseur électrique de sa réalisation? C'est avec ce véhicule qu'il établit le 29 avril 1899 sur la route du parc agricole d'Achères près de Paris Je record mondial de vitesse terrestre (105,882 Km/h.). Ce vénérable engin repose aujourd'hui au Musée de la voiture de Compiègne

Ingénieur en électrotechnique Camille JENATZY faisait partie de la grande lignée des coureurs automobiles de son temps, s'illustrant notamment sur PIPE, MORS et MERCEDES pour qui il remporta le 21 juillet 1903 de haute lutte, la Coupe Gordon Bonett en Irlande, Retiré du sport automobile actif en 1910, il décéda en 1913 des suites d'un accident... de chasse et sa sépulture repose au cimetière de Laeken.

Son nom restera également associé à la conception de plusieurs voilures électriques ou mixtes.

1899 - VIVINUS



VIVINUS 1899 - 1912

rue du Progrès 244 à Schaerbeek
(Bruxelles)

Vivinus est une ancienne marque de véhicules automobiles fabriqués par les Ateliers Vivinus SA de 1899 à 1912. Au début, les voitures étaient produites rue du Progrès à Schaerbeek, ensuite ru Destouvelles dans la même commune. Alexis Vivinus (1860-1929) avait fabriqué des bicyclettes dans les années 1890 et devint importateur de véhicules Benz. A partir de 1895 il commença la production de ses propres véhicules. Les voitures étaient au départ équipées d'un moteur à un cylindre 785cc et ensuite d'un moteur à deux cylindres. Vivinus produisit également des voitures et des moteurs vendus sous licence au français Georges Richard et à l'allemand De Dietrich. L'entreprise fut mise en liquidation en 1912. Les ateliers d'Alexis Vivinus furent repris par la Fabrique d'Automobile Belge (FAB). Alexis Vivinus rejoignit d'abord l'entreprise de Clément-Bayard ensuite la société Minerva.

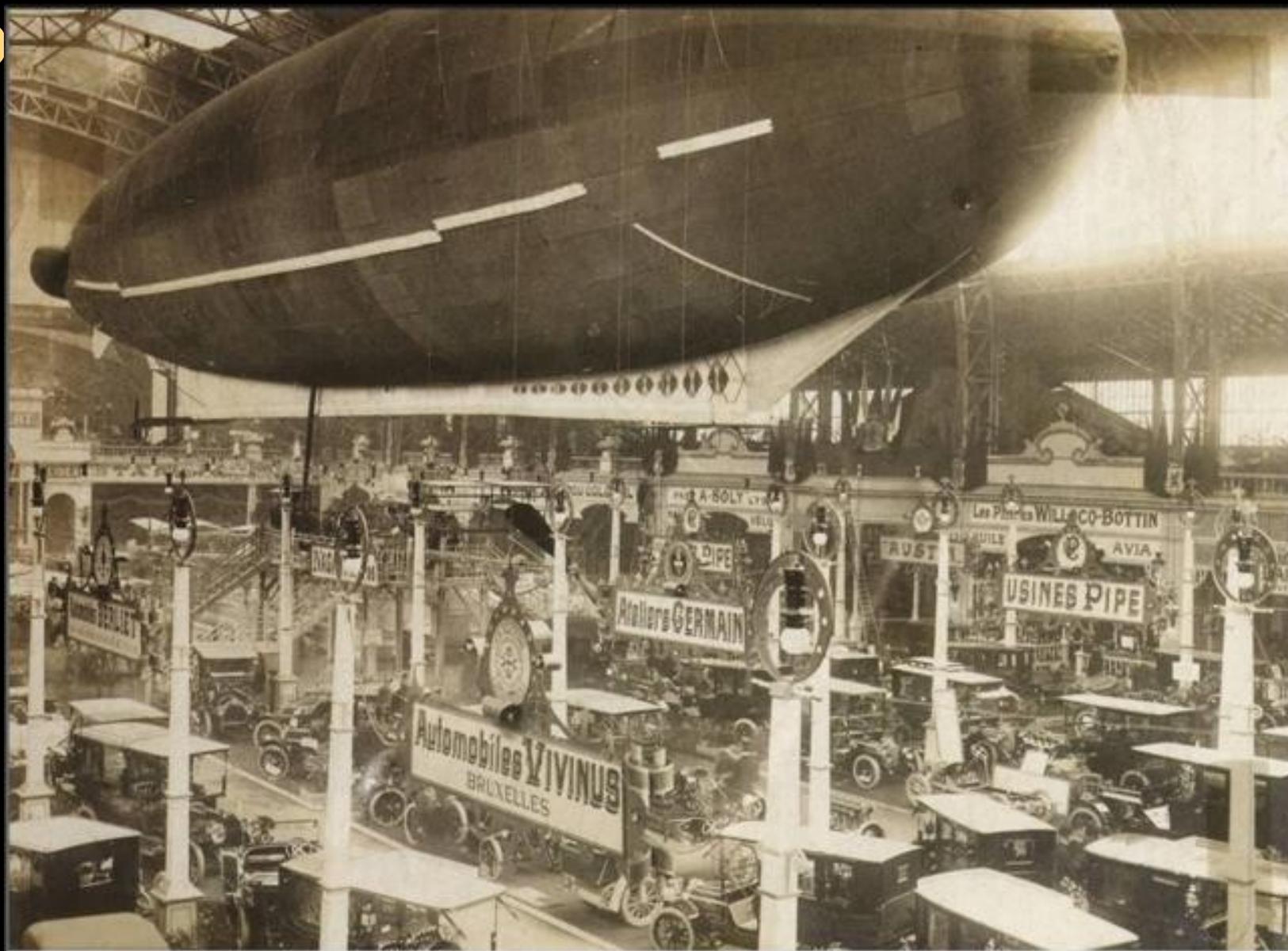
1907 - COUPE PILETTE

COUPE PILETTE
ORGANISÉE PAR
L'**AUTOMOBILE CLUB** DE **SPA**
À **SPA** LE DIMANCHE 15 SEPTEMBRE 1907

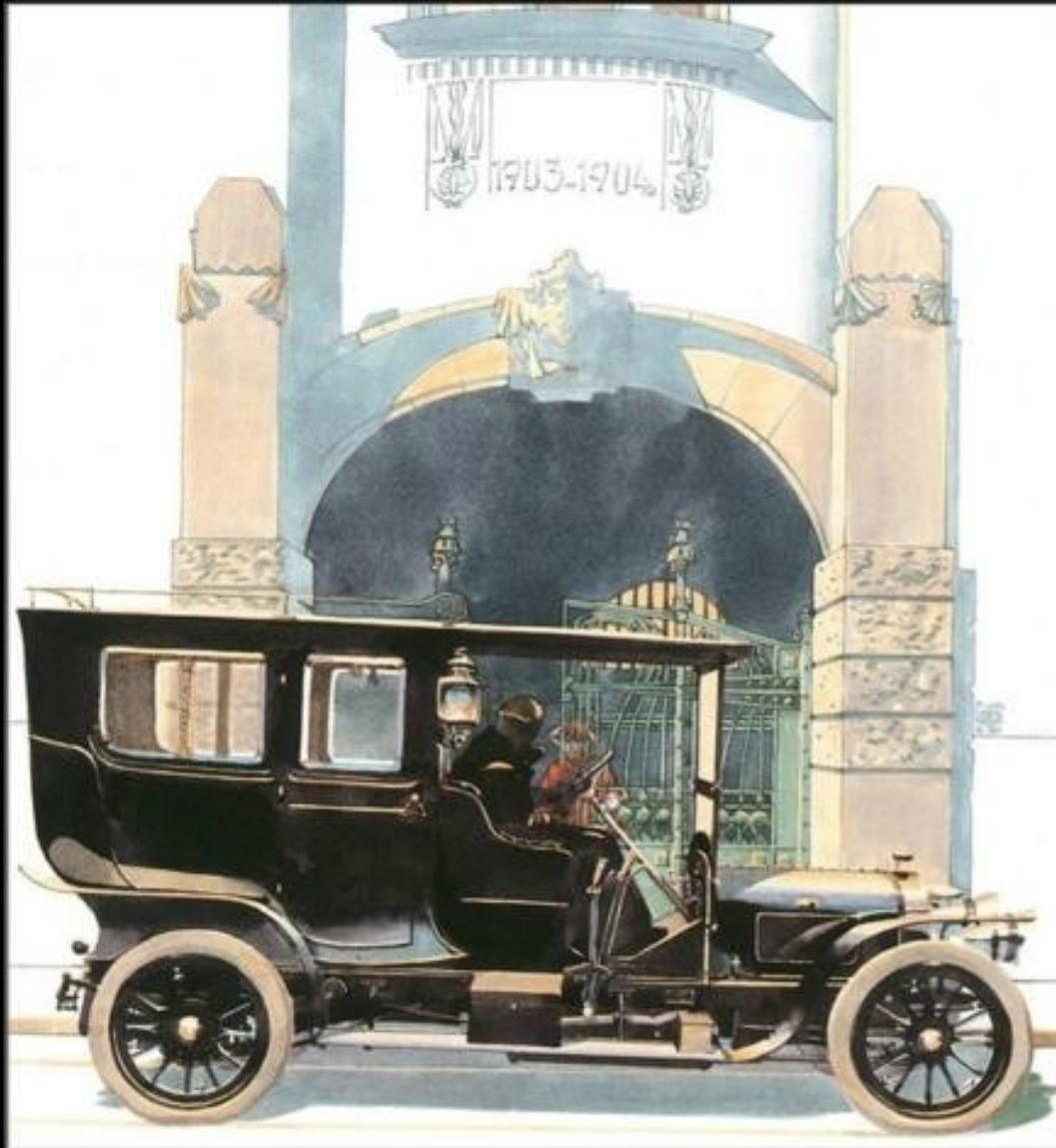


1910 - SALON

D



1910 - FONDU

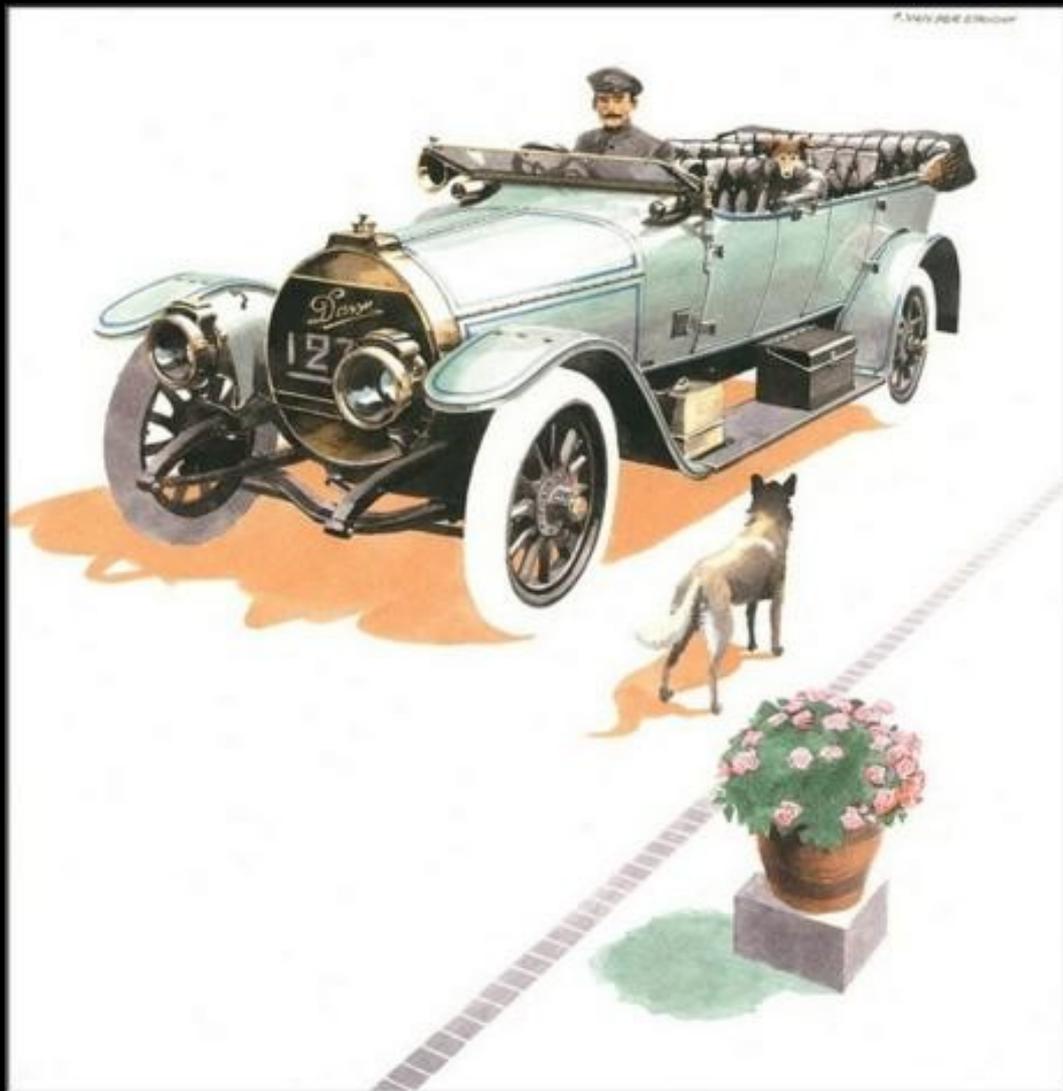


Charles FONDU - VILVORDE 1906-1912

En 1896, Charles FONDU prend la direction de la firme paternelle qui fournissait du matériel à la Société Nationale des Chemins de Fer. Il aborde alors la construction automobile en 1906. Le premier modèle de type 1 CHF était une robuste voiture 20/24cv à quatre cylindres et transmission par cardan. Ce modèle devient en 1907 une 24/30cv et FONDU lance une 50 cv six cylindres. FONDU cède la licence de fabrication à une entreprise de Riga (Lettonie). La firme FONDU s'oriente ensuite vers des voitures plus légères. La construction automobile cessa dès 1912 à la suite du décès de Charles FONDU.

En course les voitures FONDU se distingueront en diverses occasions. Pendant les années 1920-1930, l'usine FONDU de VILVORDE abrita la fabrication des motos "La Mondiale".

1912 - DASSE



DASSE 1894-1934/1956

Automobiles Gérard DASSE, rue de Dison

Gérard DASSE qui avait fondé à VERVIERS en 1882 un atelier de robinetterie et d'installations électriques, construit sa première voiture en 1894 : il s'agissait d'une voiturette à trois roues (une roue avant directrice et deux roues arrières motrices) inspirée de la BENZ. C'est en 1898/1899 qu'apparaîtra chez DASSE le premier modèle à quatre roues. Sortant plus de cent voitures par an, les "DASSE" s'exportent jusqu'en Amérique du Sud. Son élégant radiateur rond - typique de la marque à cette époque - sera remplacé en 1914 par un radiateur plus ovale. Gérard DASSE décède au début des années 1920 et ses fils Armand et Iwan continuent la production. Ainsi DASSE deviendra fournisseur de l'armée belge. DASSE devient en 1934 agent des voitures américaines NASH. En 1956 la société automobiles DASSE sera mise en liquidation. Armand DASSE décédera peu après, en octobre 1956 et son frère Ywan en 1964.

1898 - GERMAIN N



GERMAIN

Ateliers BRISON (1857-1896)
S.A. des Ateliers GERMAIN (1896-1945)
rue de Trazegnies? 50 à Monceau-sur
Sambre

Les Ateliers BRISON fondés en 1857 étaient spécialisés dans la construction du matériel roulant de chemin de fer et de tramways. En 1896, ils se transformèrent en S.A. des Ateliers GERMAIN et entamèrent dès l'année suivante la construction automobile. Au Salon de Paris de 1905 sera présentée le modèle le plus connu de la marque, la "CHAINLESS" 14/20 cv, avec essieu arrière oscillant et transmission par cardan remplaçant l'ancienne transmission par chaînes. Le châssis était alors en tôle emboutie. Ce modèle se distinguait par une silhouette assez basse et un radiateur de forme ovale d'abord, puis rond à partir de 1907 et qui sera caractéristique de la marque. Des modèles plus puissants apparurent ensuite, dont la très belle 6 cylindres, 22 cv de 3834 cc avec vilebrequin à roulement à billes.

1900 - GERMAIN

COURSE DE SPA



Les voitures GERMAIN se firent également remarquer dans de nombreuses épreuves sportives entre 1899 et 1908.

En 1899, une GERMAIN remporte son premier succès dans l'épreuve Bruxelles-Spa avec un véhicule spécialement préparé. Au Circuit des Ardennes de 1902, elle se classe première en catégorie voitures à 4 places. La "Chainless" participe avec succès à la Coupe de Liedekerke, à la course de côte de Spa-Malchamps, à la Semaine d'Ostende, au Circuit des Ardennes, remporte la Coupe de la Meuse ainsi que la Coupe "CARAMAN CHIMAY" à Boulogne-s-Mer. A BROOKLANDS en 1905 une petite Chainless 14/20 gagne sa catégorie à 84 km/h. de moyenne. Les GERMAIN se distingueront encore au Scottish Trials, à la Coupe HERKOMER ainsi qu'au Grand Prix de France de 1907 où les trois Chainless engagées termineront la course au complet à des moyennes de 73 à 80 km/h. Au Grand Prix de France de 1908, le succès ne sera plus au rendez-vous, Ce sera la dernière participation des GERMAIN en course.

1914 -



Les automobiles GERMAIN étaient réputées pour la qualité de leur finition ainsi que pour leur conception et leur rendement mécanique. Entre 1899 et 1903, les Usines GERMAIN déposeront quelques brevets tels ceux concernant :

- la soupape d'aspiration à double passage
- la direction par volant incliné sans vis, toutes les pièces travaillant sans porte-à-faux, ce qui empêchait toute prise de jeu ;
- le coussinet à billes à réglage facile pour la commande de marche avant
- un dispositif d'ouverture des soupapes par régulation centrifuge de vitesse, limitant le régime de rotation du moteur à 1000 tours afin de le préserver des sursrégimes;
- un système de changement de vitesse électrique..

Quoi d'étonnant des lors de voir les Usines GERMAIN recevoir à l'Exposition de Milan de 1906 une récompense bien méritée : le Grand Prix de Qualité Technique.

1914 -



METALLURGIQ



Fabriquant à l'origine des locomotives et du matériel roulant pour chemins de fer et tramways, METALLURGIQUE crée en 1898 dans ses installations de la Sambre une division réservée à la construction automobile. Les premiers modèles mis en chantier fin 1900 dans ses nouveaux ateliers de Marchienne-au-Pont, seront exposés au Salon de Paris en 1901. Il s'agissait de petites deux cylindres de 4cv, une 4 cylindres aux mêmes cotes venant ensuite compléter la gamme.

A partir de 1905 le développement se portera sur le 4 cylindres dont le plus connu fut le 60/80 cv de 9900 cc qui, en version course développait une puissance de 100 cv au régime moteur de 1500 t/min., permettant d'atteindre la vitesse impressionnante pour l'époque de 160 km/h.

En 1907 la firme, devient une entité distincte et prend pour dénomination « L'AUTO-METALLURGIQUE S.A. ». A partir de 1908/1909, tous les modèles seront dotés d'un radiateur en nid d'abeilles de forme pointue et ses carrosseries dessinées par VAN DEN PLAS ajouteront encore à leur élégance.

1924 - METALLURGIO



Durant la première guerre mondiale ses locaux seront occupés par les Allemands qui arrêteront la production et transféreront les machines en Allemagne. L'AUTO-METALLURGIQUE reprit ses activités en 1919. En 1921 une nouvelle 4 cylindres de 3 litres entra en production. Il s'agissait d'un modèle particulièrement rapide, mais cette voiture construite en petite série n'atteignit jamais la renommée des modèles d'avant guerre. Fin 1922 la direction de l'entreprise est à nouveau assurée par GERMANES. Il apporte à METALLURGIQUE un modèle 2 litres. Ce sera l'ultime modèle produit par METALLURGIQUE à partir de 1923. En 1927 IMPERIA rachète l'usine METALLURGIQUE, et revend les bâtiments à MINERVA. Une des prestigieuses marques belges avait vécu, laissant également son empreinte sportive dans de nombreuses compétitions internationales où elle ne réussira cependant pas à s'imposer réellement

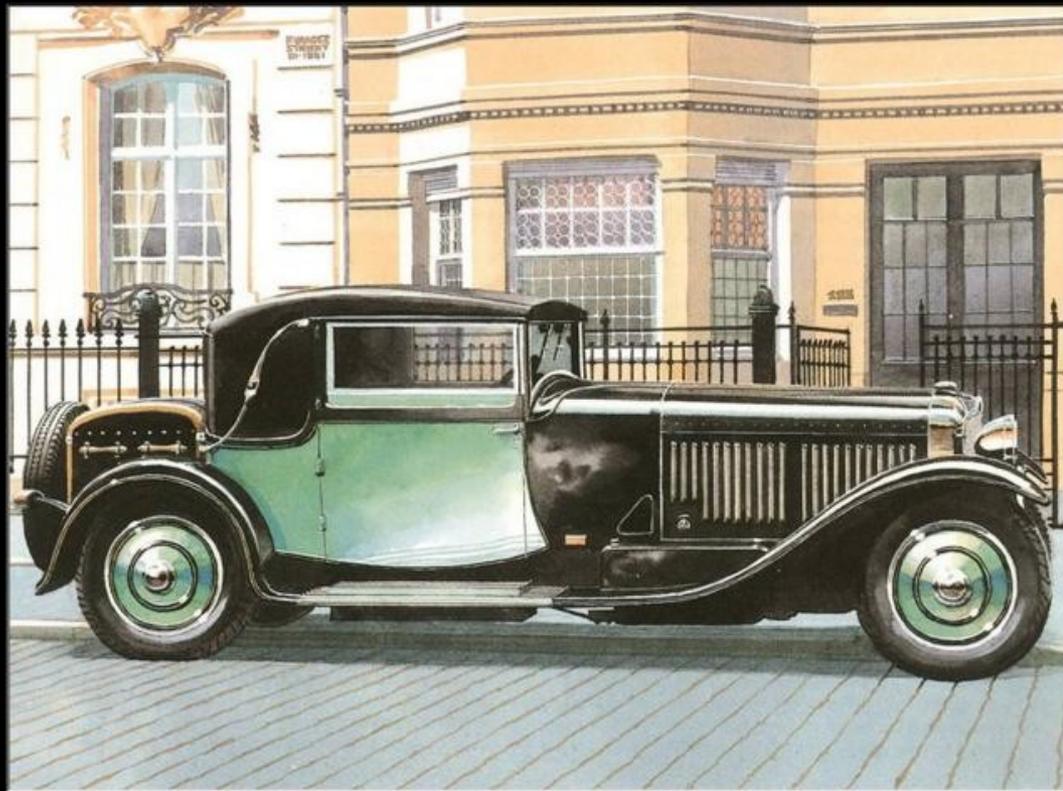
1924 - D'AOUST SPORT



Automobiles D'AOUST - BRUXELLES 1912-1927

Jules d'AOUST crée en 1908 un atelier de réparations, se lance dans la construction automobile dès 1912, sortant un petit nombre de voitures bien finies. Peu avant 1914, d'AOUST sort une voiture nerveuse et solide munie d'un moteur de sa conception. Ses activités, interrompues par la guerre, reprendront en 1919, époque où il commence la production de quelques véhicules commerciaux. Fin 1920 d'AOUST présente une toute nouvelle voiture : une 16 HP de trois litres, C'est l'époque où il transfère ses installations à BERCHEM-STE-AGATHE. Sa 10/14 cv à soupapes latérales conçue en 1914 reste le cheval de bataille de la firme. En 1923, d'AOUST sort deux nouvelles petites voitures de sport. En 1924 apparaît une d'AOUST équipée d'un moteur d'avion HISPANO-SUIZA de 6 cyl. en V et de 9,4 litres de cylindrée. La firme d'AOUST fermera ses portes en 1927 de sorte que celle qu'on surnommait "la Bugatti belge" par ses qualités de robustesse et de finition disparaissait du marché.

1928 - D'IETEREN



C'est en 1805 que Joseph Jean D'IETEREN quitte les Pays-Bas pour s'établir à Bruxelles où il installe un atelier de charonage. En 1830, il présente un de ses Tilburys à brancards cintrés au salon de Bruxelles. Des 1926, des carrosseries D'IETEREN sont montées notamment sur châssis Minerve, Isotta-Fraschini Duesenberg, la majorité de la production étant dirigée vers de nouveaux marchés étrangers, l'Argentine, l'Egypte, la Hollande, l'Espagne, le Portugal mais aussi les Etats-Unis. De 1950 à 1970, l'usine aura produit 835.236 véhicules (18.759 voitures Studebaker, 2.916 camions Studebaker, 60 Packard, 16.560 utilitaires Volkswagen, 636 Karmann-Ghia, 724 Porsche et 795.581 Coccinelles VW. Avec son Centre de Distribution construit en 1970 desservi par un réseau routier et ferroviaire remarquable permettant un acheminement rapide vers plus de 300 agents VW-Audi, D'IETEREN reste un exemple d'adaptation à l'évolution du marché et de la technologie depuis sa création, lorsque la traction hippomobile fut à l'origine de son sigle dont le graphisme fut modernisé en 1974.

1932 - BROSSEL



BROSSEL 1912-1968

Chaussée de Mons, 913 - BRUXELLES
Les trois frères BROSSEL, Paul, Louis et Henri, débutèrent en 1912 en se consacrant à la réparation de véhicules industriels de gros tonnage. Après l'arrêt de leurs activités durant la guerre de 1914-1918. A partir de 1924, les Frères BROSSEL devinrent véritablement des constructeurs belges originaux, absorbe les anciennes usines BOVY en 1930, et effectue dès 1931 l'activité automobile des usines PIPE.

Il serait trop long et fastidieux de citer ici la gamme très étendue du matériel lourd construit par cette importante société: citons à titre d'exemple les automotrices mises en service dès 1932 pour les chemins de fer vicinaux, la mise au point avec ELECTRORAIL de châssis pour trolleybus électriques à trois essieux, camions à tourelles télescopiques pour l'entretien des lignes de tramways, etc. La réputation technique et la qualité de ses véhicules plaçaient le constructeur belge au premier rang des grands spécialistes du poids lourd.

1937 - BELGA-RISE



BELGA RISE - BRUXELLES-HAREN 1928-1935

En 1928 la société bruxelloise "Société pour l'exploitation des Perfectionnements à l'Automobile" (S.E.P.A. - HAREN) acheta les brevets du constructeur français SIZARE qui cessa ses activités en 1929.

La société devenue "Société Belge des Automobiles Sizaire" produira ses voitures sous la marque BELGA RISE. Les moteurs utilisés furent des HOTCHISS 6 cyl., mais aussi des 8 cyl. en ligne de F.N., MINERVA, CONTINENTAL et TALBOT DARRACQ. Différentes voitures BELGA RISE furent fournies à l'armée belge et employées par le quartier-général. Le radiateur de ces véhicules, qui présentait des similitudes avec celui de la ROLLS-ROYCE (ce qui avait amené ce constructeurs à tenter un procès à SIZARE pour cette raison. La production complète de BELGA RISE ne se situerait qu'à une trentaine de véhicules compte non tenu sans doute de ceux fournis à l'armée belge.

1904 - MINERVA- MINERVETTE



D'origine hollandaise, la famille de JONG s'installe en Belgique en 1881 alors que leurs fils Sylvain à treize ans. Après des débuts professionnels de journaliste à l'agence de presse HAVAS, Sylvain de JONG passionné de technique, fonde en 1897 avec ses deux frères Henri et Jacques, une entreprise de production de bicyclettes sous la forme d'une société en commandite simple, la « S. de JONG et Cie » qui adopte la marque « MINERVA » à l'emblème de Minerve, déesse de l'intelligence, de la sagesse et des arts. Installée rue de la Pépinière à Anvers (qui deviendra rue Karel Ooms peu avant 1914), la société va se développer rapidement produisant 200 bicyclettes par semaine. Dès 1900, Sylvain de JONG achète le brevet du moteur suisse ZWICKER et LÜTHI et entame la construction de motocyclettes, production qu'il poursuivra jusqu'en 1910. Durant cette période plus de 25.000 motos sortiront des Usines d'Anvers et les motos MINERVA se distingueront dans diverses compétitions sportives.

1907 - MINERVA CIRCUIT DES



Sylvain de JONG ne pouvait rester indifférent au développement de l'automobile. En 1899 déjà, à l'occasion du « Salon du Cycle et de l'Automobile » d'Anvers il présente une première voiturette MINERVA, équipée d'un moteur 2 cyl. de 6 cv placé à l'avant, à transmission par chaîne et boîte 3 vitesses à engrenages.

En 1903 la « société anonyme MINERVA MOTORS » est constituée à Anvers. Une nouvelle usine de trois étages et de conception moderne est inaugurée le 28 décembre 1904.

Elle est érigée sur des terrains achetés rue Karel Ooms, en face des anciennes usines de la marque. Ainsi, en 1905, la construction automobile peut réellement commencer. Au cours de la première année les Usines MINERVA qui occupent déjà 550 ouvriers produiront 300 voitures, 600 voiturettes et quelque 5.000 à 6.000 motos et moteurs. Dès 1906 une aile supplémentaire est construite, les ateliers couvrant alors une superficie de 15.000 m² abritant 1.000 ouvriers.

1910 - MINERVA



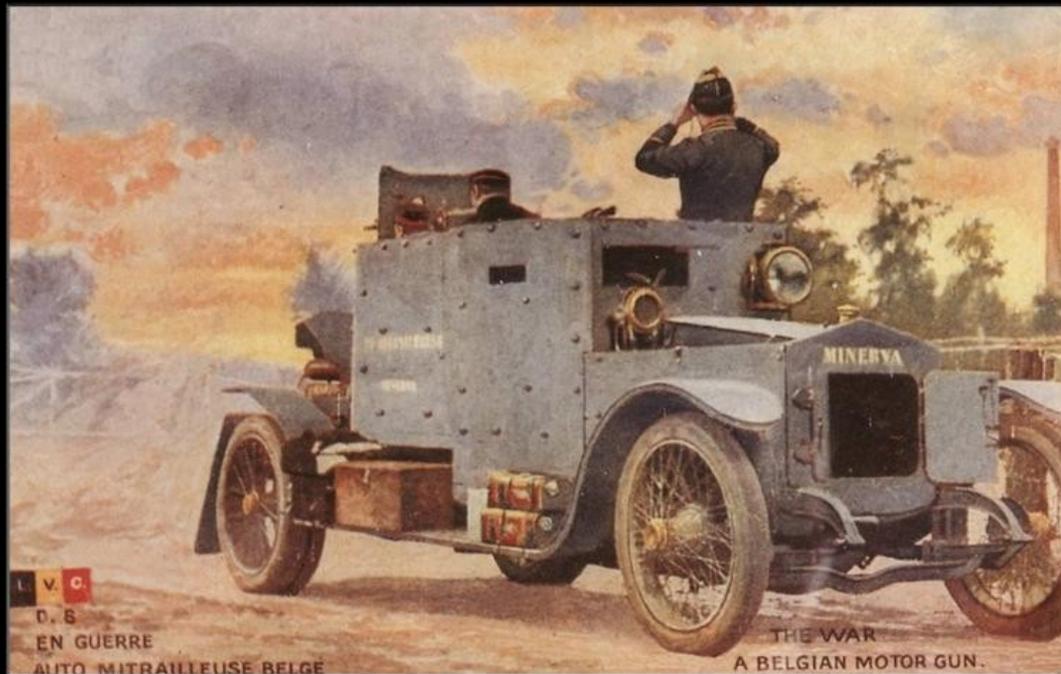
A partir de 1910 MINERVA MOTORS arrête définitivement sa production de motocyclettes, consacrant ses activités à la seule construction automobile. Un nouveau bâtiment de trois étages est érigé à côté de l'usine existante et l'usine occupe alors 1.600 travailleurs. Avec des exportations en pleine croissance – 1.200 châssis sortiront de ses usines en 1911 – MINERVA étend encore ses installations par la construction d'un nouvel immeuble portant ainsi la superficie des usines à 40.000 m². En 1912/1913, 3.000 travailleurs sont occupés par MINERVA qui, avec 800 machines-outils, réalise un chiffre d'affaire annuel de 20 millions et une production de 3.000 châssis par an.

1912 - MINERVA COUPE DES ALPES



Ainsi au cours de la première décennie du XX^e siècle le développement de MINERVA, sans équivalent en Belgique dans le domaine de l'automobile, lui permet de réaliser des bénéfices variant de 2 à 3,8 millions par an. Dans le courant de 1913, les Usines MINERVA entament la construction de véhicules commerciaux, ambulances et camions de 2 et 3 tonnes de charge utile.

1914 - MINERVA AUTOMITRAI LLEUSE



La période du conflit mondial (1914-1918).

Dans les mois qui précèdent l'invasion allemande de la Belgique, MINERVA entame à la demande de l'armée belge la construction d'ambulances, d'automitrailleuses et de munitions. Lorsque les allemands pénètrent à Anvers en octobre 1914, Sylvain de JONG et ses principaux collaborateurs se réfugient en Hollande. Les Usines MINERVA seront occupées de façon permanente à partir de l'été 1915 par l'armée allemande, et lorsque Sylvain de JONG revient à Anvers en novembre 1918, ce sera pour constater que les installations ont été pillées de 9/10ème de ses machines et que les bâtiments ont été ravagés par les bombardements. Mais le patron de MINERVA MOTORS n'était pas resté inactif en Hollande, préparant les plans des voitures de l'après-guerre. Après diverses difficultés rencontrées avec les autorités belges, il obtiendra finalement au début de 1919 les premières licences d'importation lui permettant d'envisager le redémarrage de la production automobile.

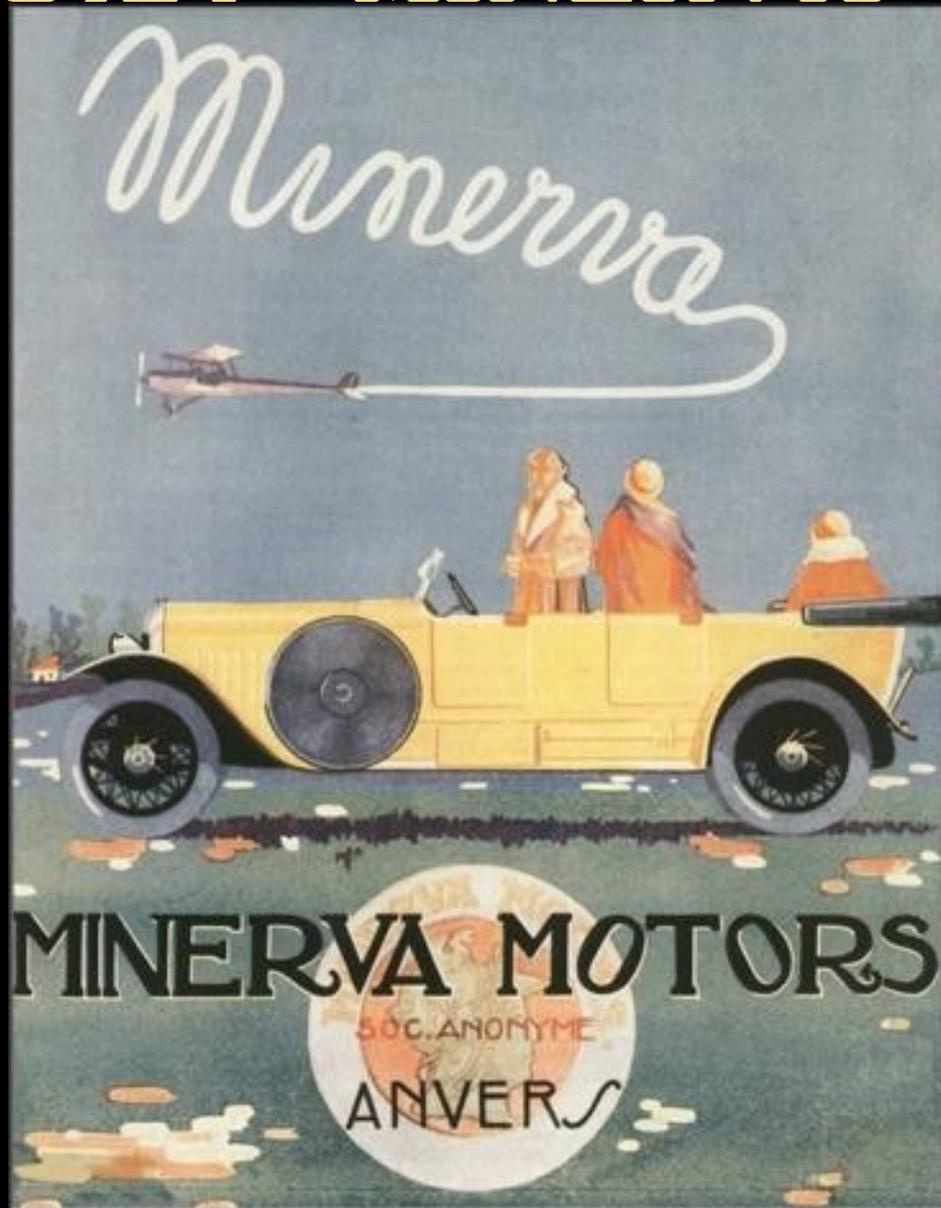
1921 - MINERVA 30 CV



La relance après 1918 et le déclin progressif de l'entreprise jusqu'à sa reprise en 1935 par le groupe IMPERIA.

En plus de la reconstruction des bâtiments, MINERVA se heurte à un conflit social qui retardera la mise en production et la livraison des nouvelles et luxueuses 20 et 30 cv de 3,5 et 5,3 litres de cylindrée toujours à distribution KNIGHT. Nonobstant l'inflation monétaire qui eut de lourdes conséquences financières pour l'entreprise, celle-ci prit en 1922 des mesures sociales novatrices pour l'époque et entama un nouveau développement. Avec la relance de la production apparaît en 1922 le prestigieux bouchon de radiateur « tête de Minerve » créé par Pieter de SOETE.

1924 - MINERVA



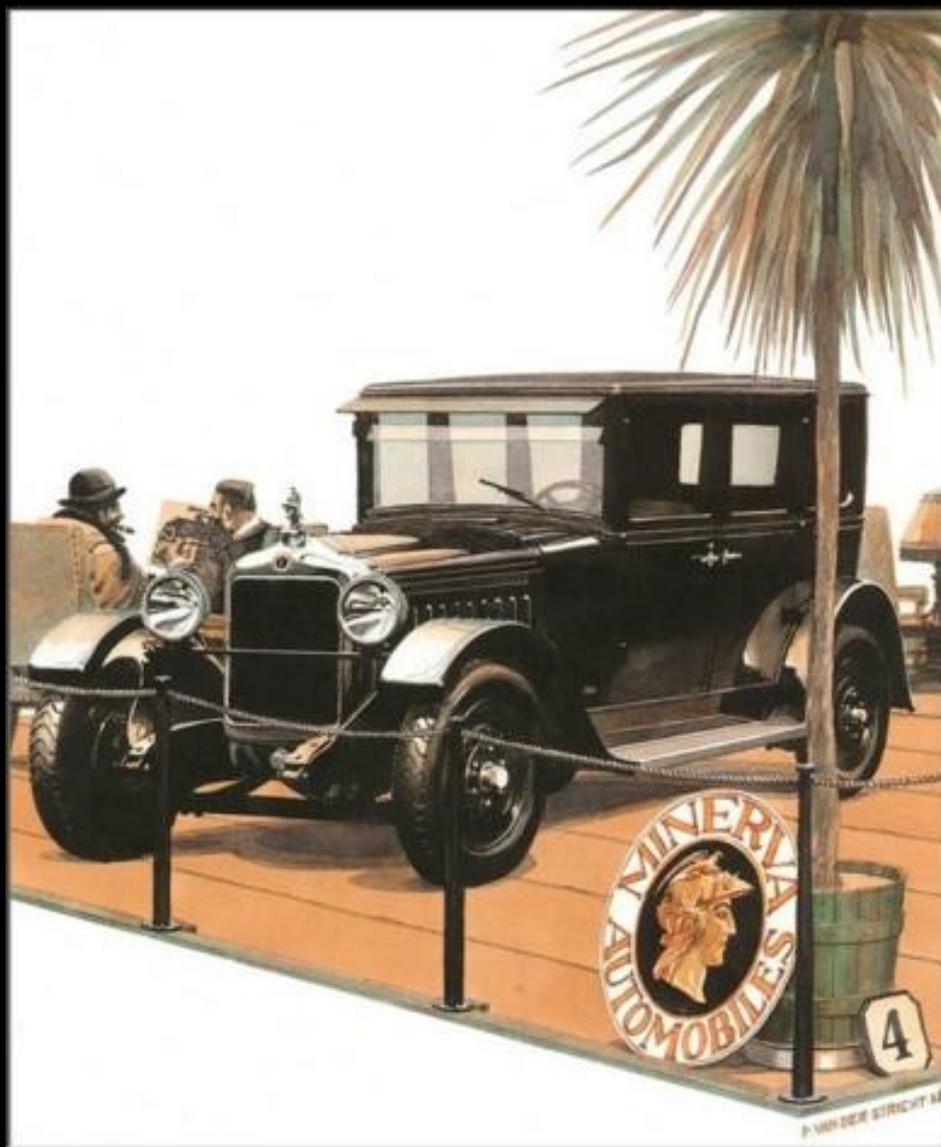
Affiche publicitaire représentant une Minerva 30CV de 1924.

1924 - MINERVA AUTO TRACTION



En 1923, MINERVA rachète les installations de la SAVA (autre constructeur anversois) pour y implanter son département de pièces de rechanges et ses Ateliers de réparation ainsi que les usines AUTO-TRACTION qui abriteront la construction de poids lourds. Quant au département carrosserie il s'installera dans des nouveaux bâtiments construits à MORTSEL en 1923/24 sur huit hectares de terrains à front de la Vredebaan, l'agrandissement des anciennes Usines MINERVA étant rendue impossible à cause de la ceinture de forts entourant la ville d'Anvers. La division de MORTSEL sera la plus moderne et la plus étendue des Usines MINERVA, couvrant une superficie de 37.500 m² et disposant d'énormes halls de construction bien aérés et éclairés où l'organisation du travail était optimale.

1928 - MINERVA 12CV



En 1926 la petite 12 cv de MINERVA à moteur 6 cyl. De 2 litres et vilebrequin à 7 paliers entre en production à grande échelle. Mais des changements importants interviennent dans le capital social dont l'augmentation fut la conséquence nécessaire de multiples facteurs : inflation monétaire, crise économique, adaptation constante des méthodes de production, du parc des machines et des techniques de gestion. A côté de petits investisseurs privés apparaissent des groupes financiers et des banques qui vont dorénavant intervenir dans la gestion de l'entreprise.

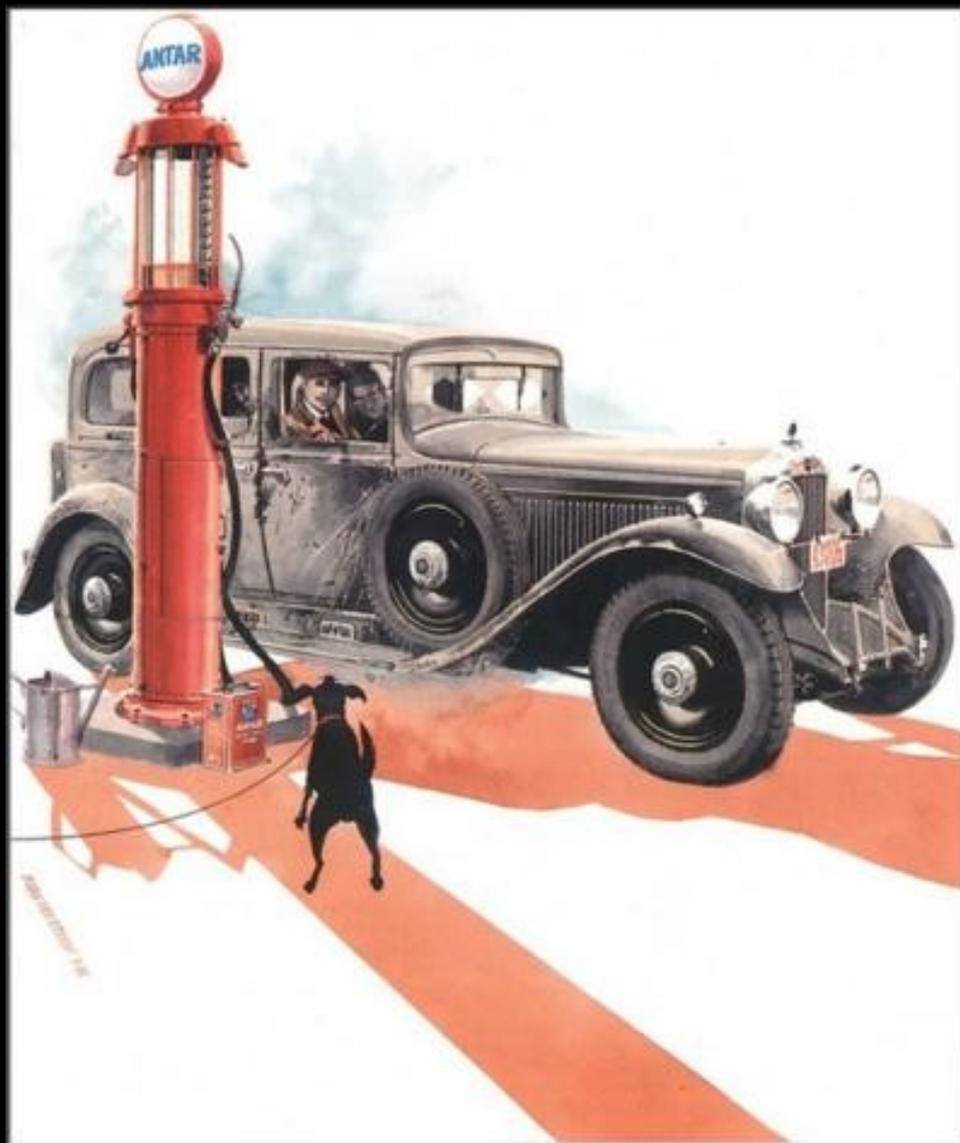
En 1927 une lutte d'influence s'engage entre les frères de JONG et les représentants choisis par Banque d'Outre-Mer, MM. MARQUET père et fils. En décembre 1927 Sylvain de JONG quitte ses fonctions d'Administrateur-Délégué et de Directeur-Général de MINERVA MOTORS, et reçoit le titre de Directeur-Général d'Honneur. Le 18 janvier 1928 le groupe MARQUET – magnat de la presse et propriétaire d'une chaîne hôtelière – contrôle MINERVA MOTORS. Le 26 avril 1928 Sylvain de JONG décède des suites d'un cancer de la gorge.

1930 - MINERVA 40CV



L'année 1929 voit encore MINERVA MOTORS atteindre sa dimension maximale avec 6.500 travailleurs répartis dans six usines modernes s'étendant sur plus de 20 hectares (37.500 m² à Anvers, 8.500 m² à Berchem, 110.000 m² à Mortsel, 18.000 m² à Larchiennes, 7.500 m² à Anderlecht et 1.000 m² à Lier). Tous les modèles MINERVA sont des véhicules de luxe, souvent construits sur mesure et destinés à un public élitaire. Au krach financier de Wall Street en 1929, lequel influencera négativement la valeur du titre MINERVA coté en bourse, s'ajoutent l'inadaptation de sa production à l'évolution du marché, la baisse des exportations causée par l'augmentation des tarifs douaniers ainsi que les erreurs de gestion du groupe ARQUET conservant un moteur type KNIGHT technologiquement dépassé. Pour ne pas s'être orienté suffisamment à temps vers la construction de véhicules plus petits, plus légers et moins coûteux, MINERVA MOTORS entre dans une phase de déclin progressif qui s'accélèrera entre 1930 et 1935.

1930 - MINERVA M-8



On ne présente pas en 1933, en pleine crise économique, une 8 cylindres de 6,6 litres et de 40 cv, pesant 2,8 tonnes et coûtant 215.000 Frs alors qu'une FORD T se vend 12.500 Frs!

Comment pouvoir survivre dans un marché en pleine évolution où la production automobile est dorénavant axée sur le travail à la chaîne et l'automatisation alors que chez MINERVA il faut encore 21 heures de travail pour poser 6 bielles, autant pour monter un moteur et une journée pour ajuster un vilebrequin, chaque élément étant soigneusement contrôlé?

1934 - MINERVA



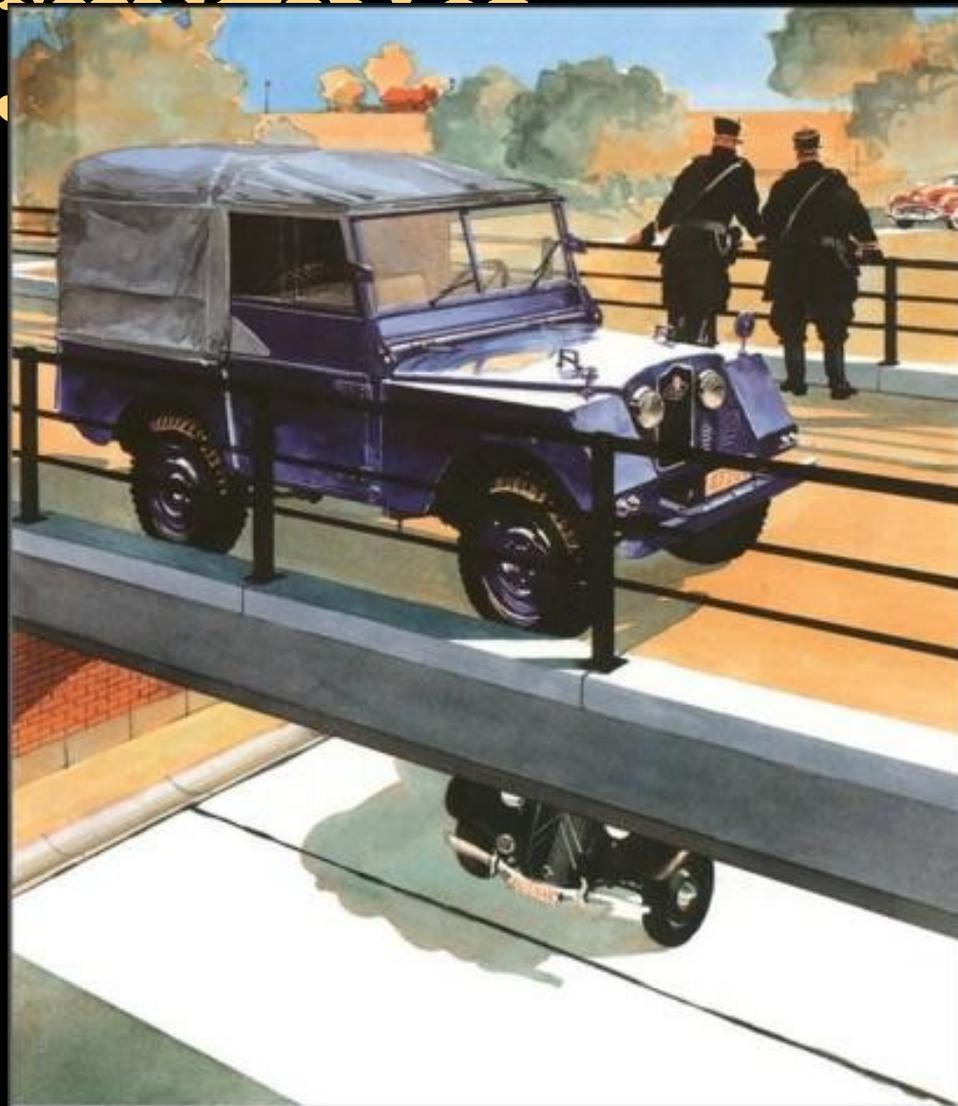
Aussi lorsqu'en 1934, dans un ultime sursaut, MINERVA tente de lancer sur le marché la M-4, une 4 cyl de 1978 cc toujours à distribution KNIGHT, il est malheureusement beaucoup trop tard. Des 400 exemplaires produits – et vendus d'ailleurs à perte – il restera encore des invendus lorsque, après avoir arrêté successivement plusieurs divisions de l'entreprise, les Usines MINERVA ferment définitivement leurs portes le 9 novembre 1934. La faillite retentissante de MINERVA MOTORS avec une perte reconnue de 100 millions (!) sera cependant rapportée à la demande de différents créanciers mais cette survie provisoire et artificielle ne changera rien.

1935 – RACHAT DE MINERVA PAR IMPERIA

Fin 1935 le groupe IMPERIA de Mathieu VAN ROGGEN rachète les titres de MINERVA reprenant ensuite ce qui restait alors d'une entreprise qui fut le plus beau fleuron de l'industrie automobile belge. L'agonie de la marque jusqu'en 1953 après sa reprise par IMPERIA. IMPERIA poursuivra quelques temps, et à un rythme très limité, la production des modèles existants s'orientant plutôt vers les véhicules industriels et poids lourds – camions et autobus – que Mathieu VAN ROGGEN équipera de moteurs à soupapes latérales ou diesel sous licence GANZ-JENDRASSIK. Pour des raisons d'image commerciale, certaines IMPERIA produites à Nessonvaux sous licence ADLER seront vendues à l'étranger – notamment en France et en Angleterre – sous le nom de MINERVA. En 1937 Mathieu VAN ROGGEN présente aux Salons de Paris et de Bruxelles un prototype « MINERVA TAM-18 » ressemblant à une grande IMPERIA, prototype équipé d'un moteur FORD V8 de 3,6 litres et du système de changement de vitesse continu et mécanique breveté sous le nom de RVR racheté à l'ingénieur ROBIN.

Durant la seconde guerre mondiale les usines de Mortsel seront occupées par les allemands de mai 1940 à septembre 1944 puis par les anglais jusqu'en 1947. Fin 1945, le personnel de la division MINERVA s'installe provisoirement dans un fort désaffecté d'Anvers (le Fort V d'Edegem) où il entame la production de camionnettes à cabine avancée type C-5 à moteur MINERVA et soupapes latérales, de quelques châssis d'autobus et de pièces de rechange pour les anciens modèles MINERVA.

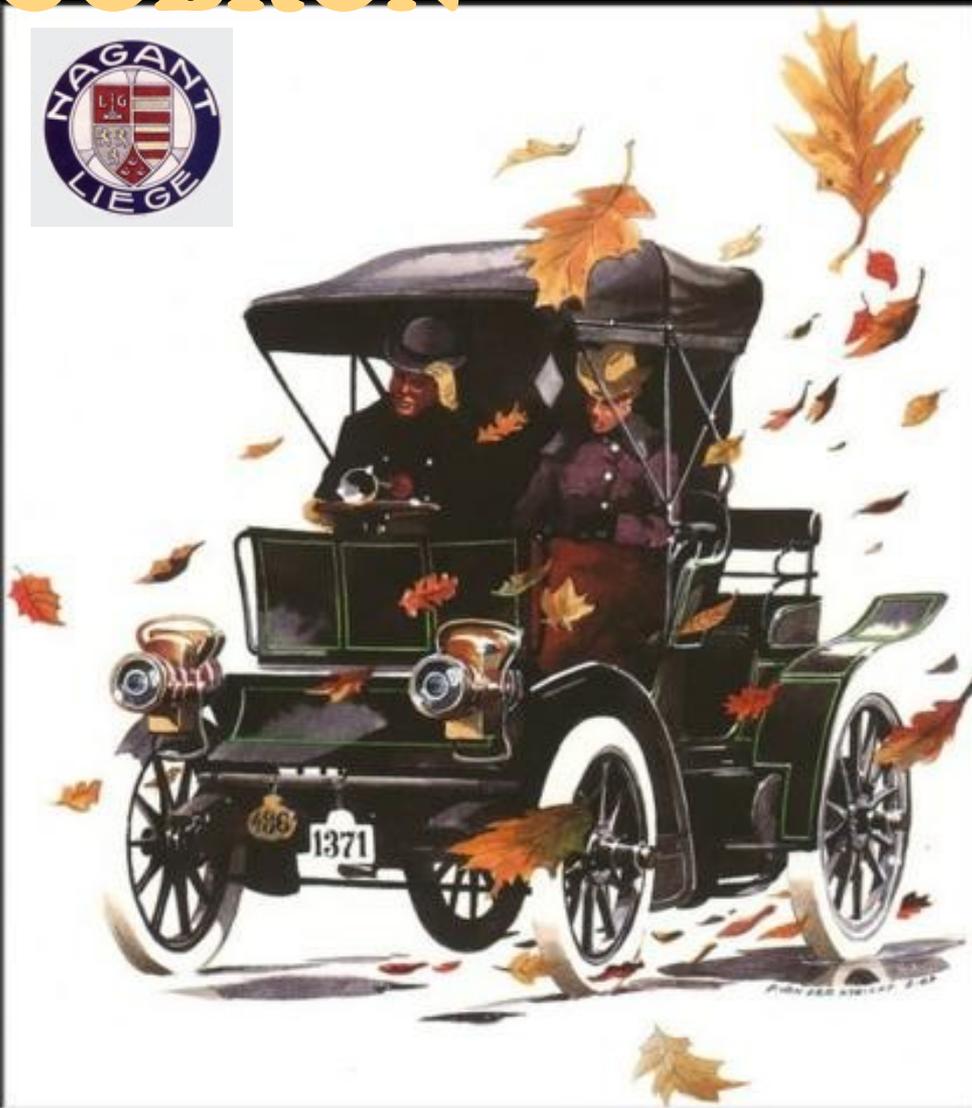
1953 - MINERVA



Mathieu VAN ROGGEN récupère en 1947 les anciennes usines de Mortsel malheureusement délabrées et ruinées par les bombardements. Il obtiendra ensuite de l'armée belge une importante commande de véhicules militaires tout terrain construits sous licence LAND-ROVER de 1951 à 1956, lesquels seront proposés à la clientèle civile à partir d'octobre 1953. Cinq cents ouvriers travaillent alors dans les installations de Mortsel où 9 .000 exemplaires du modèle tout terrain type LAND-ROVER seront produits sous la marque MINERVA, dont 8.500 exemplaires destinés à la Défense Nationale.

Les tentatives de créations propres resteront des échecs. Malgré les efforts de la « Société Nouvelle MINERVA » de se positionner sur le plan commercial, disposant alors de bureaux et magasins à Bruxelles (rue Léopold Ier à Laeken dans les usines LIBERTY). Ainsi le prototype 4 portes conçu par les Usines italiennes CAPRONI présenté au Salon de Bruxelles de 1953 n'entrera jamais en production. La firme est déclarée en faillite le 20 mars 1958. Avec la vente des bâtiments de Mortsel, la grande marque belge MINERVA disparaissait définitivement après une longue et ultime agonie.

1902 - NAGANT- GOBRON



Réputée « doyenne des constructeurs belges d'automobiles », la Maison NAGANT Frères de Liège avait à l'origine d'autres activités. C'est en 1859 que fut fondée la « Fabrique d'Armes Léon et Emile NAGANT » qui, outre l'armement, fabriquait également des pièces de précision pour machines-outils et des appareils électriques. Léon NAGANT sera attiré par le développement récent de l'automobile et en 1899, il obtient du constructeur français GOBRON-BRILLIE la licence de fabrication de ses voitures et camions. Devenue entretemps la Fabrique d'Automobiles et d'Armes NAGANT Frères, la firme liégeoise produira jusqu'en 1904 des voitures GOBRON-BRILLIE, à la cadence de 150 exemplaires par an, ainsi que des camions GOBRON-NAGANT. Livrables suivant différents types de carrosserie, les voitures construites durant cette période étaient équipées soit d'un bicylindre, soit d'un quatre cylindres, moteur vertical comportant des pistons opposés à l'intérieur d'un cylindre unique. Ce système (licence GOBRON-BRILLIE) était complété par un montage sur caoutchouc réduisant les vibrations de l'ensemble mécanique.

1914 - NAGANT GP



A partir de 1910, avec l'engagement de l'ingénieur DUFRESNE comme directeur technique, la gamme se développe, comprenant six modèles de 10 à 30 cv. dont un moteur spécialement prévu pour la compétition. Ainsi, au Grand Prix de l'A.C.F. de 1914, deux voitures NAGANT seront particulièrement remarquées, l'une d'elles pilotée par ESSER terminant à la 6ème place du classement général. La période de guerre paralyse alors les Usines NAGANT dont les installations furent gravement endommagées. La production automobile reprendra progressivement en 1919 avec un modèle directement inspiré de ceux d'avant-guerre. Au Grand Prix de Belgique en 1925, le succès sourit à NAGANT qui classe ses voitures aux deux premières places de la catégorie des 3 litres de cylindrée.

En décembre 1925, il présente au Salon de Bruxelles une nouvelle 20 cv. à moteur six cylindres de 3 litres, moteur remplacé fin 1926 par des 2,2 l et 2,3 litres moins performants dont une centaine d'exemplaires seront produits

1895 - NAGAN-S



Au Salon de Paris de 1927, NAGANT expose un moteur expérimental de 8 cylindres en ligne, un 1500 cc deux temps à compresseur rotatif développant 42 cv. au litre, conçu par les ingénieurs HANOCQ et DEWANDRE. Ce prototype demeurera au banc d'essai, la situation financière de l'entreprise ne permettant ni son développement, ni sa mise en production. Le dernier modèle NAGANT de 1927 sera un deux litres à soupapes latérales et culasse RICARDO, moteur très souple mais moins performant. En 1928 la firme NAGANT est absorbée par IMPERIA qui revend les usines du Quai de Coronmeuse à la FN où celle-ci installera jusqu'en 1933 ses ateliers de réparations pour les céder ensuite à l'armée belge. A la marque NAGANT s'attache l'image de voitures automobiles rapides et résistantes, mais aussi au travers de son département d'armes, l'invention du revolver modèle russe 1895 à joint obturé lui donnant une grande puissance. Ce revolver utilisé par l'armée impériale, fut aussi celui des conjurés qui en 1916 supprimèrent RASPOUTINE et, en juillet 1918, l'une des armes utilisées pour l'assassinat de la famille impériale... Ainsi « le NAGAN » (amputé de son T) passa dans le vocabulaire usuel russe pour désigner un revolver !

1900 - FN VOITURETTE



C'est le 3 juillet 1889 que fut fondée à LIEGE la "Fabrique Nationale d'armes de guerre".

La F.N. cherchera à diversifier ses productions vers des domaines moins dépendants. Le premier produit fut la bicyclette dont la construction sera entamée en avril 1896.

Dès 1897, la F.N. qui pense à l'automobile, décide de construire un prototype de voiturette.

Avec le concours de J. de COSMO - mécanicien italien engagé par la F.N. en janvier 1899, la F.N. met au point un premier prototype dont elle décide la mise en fabrication d'une série de 100 exemplaires en 1900.

Ces voiturettes possédaient un moteur deux cylindres, refroidissement par eau par pompe, changement de vitesse par courroies avec deux vitesses et marche arrière, et transmission par courroie et secondaire par chaîne.

Ce modèle, remporta un tel succès – dont trois grands prix à l'exposition Universelle de PARIS de 1900 – que sa construction se poursuivra en 1901 et 1902, avec une production totale de 280 unités.

1914 - FN TYPE 1250



Fin 1913, la F.N. présente au Salon de Paris la "type 1250" à moteur 4 cylindres, sans doute la première des petites voitures très caractéristique par sa forme "en canot". Le véhicule, était livré équipé d'une carrosserie découverte, en bois, fabriquée à LYON.

La F.N. qui avait construit en 1912 un nouveau hall de 8.500 m² pour y reloger son département automobile était devenue une des firmes automobiles les plus modernes d'Europe avec un total de 3.600 voitures livrées avant 1914.

L'invasion allemande donnera un coup d'arrêt à cette expansion par la réquisition des usines, les troupes d'occupation y installant un important service de réparations des camions de l'armée allemande.

La Direction de la F.N. et des travailleurs se replieront en France, à SAINT-ETIENNE, où une nouvelle usine d'armement sera créée pour soutenir l'effort de guerre allié.

Lors de l'Armistice de 1918, l'usine sera mise sous séquestre.

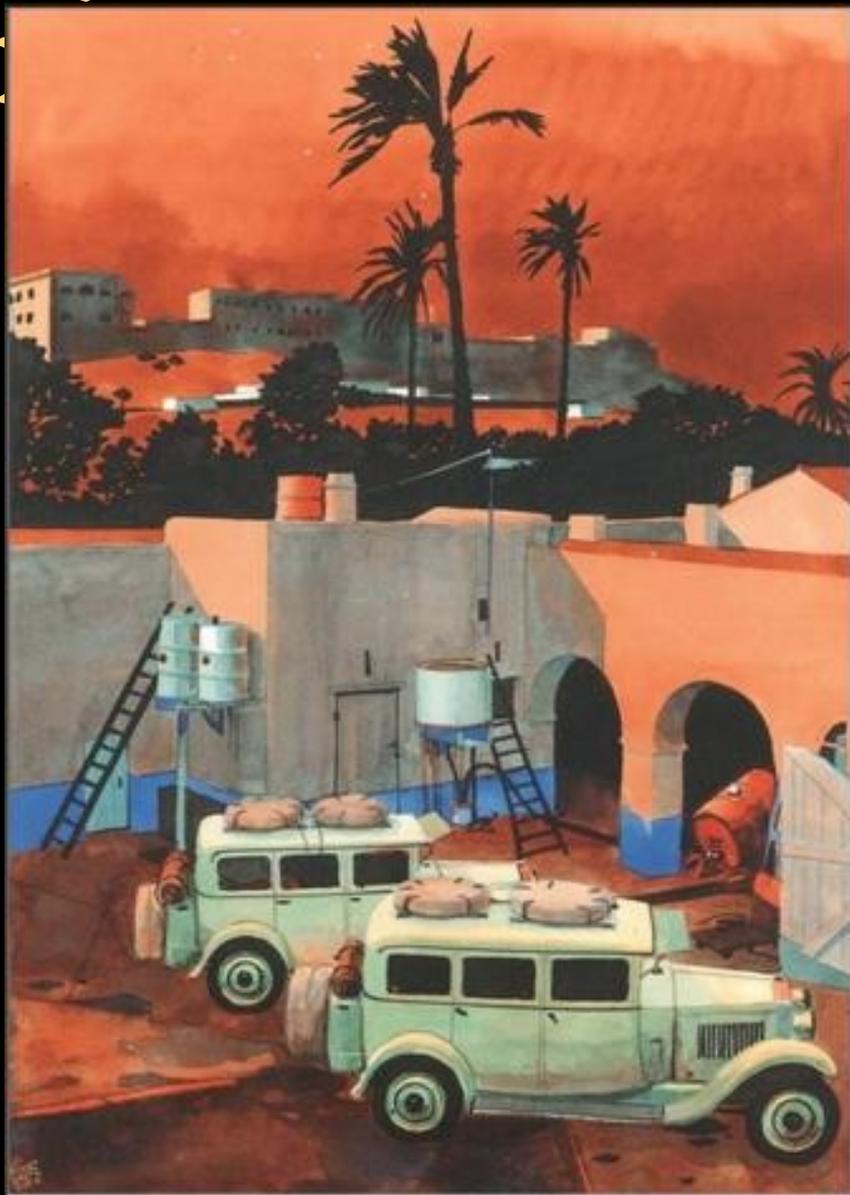
1925 - FN FRANCORCHAMP S



Une fois dégagée du groupe allemand LOEWE en 1919 par l'entrée de l'Union Financière et Industrielle Liégeoise dépendant de la Banque de la Société Générale, la F.N. reprendra ses activités mais, bon nombre de machines ayant été enlevées par les Allemands avant leur départ, le redémarrage de l'entreprise n'en fut que plus laborieux.

Bénéficiant de la législation sur la réparation des dommages de guerre, et d'avances considérables consenties par la S.N.C.I., la F.N. en profita pour moderniser ses équipements et, en particulier, ceux du département des véhicules à moteurs sur lequel elle comptait pour prendre la relève des fabrications militaires que la nouvelle conjoncture internationale semblait "condamner à un déclin irrémédiable".

1928 - FN RALLYE



À la tête de l'entreprise, nous trouvons les grands noms de la finance belge tels que J. JADOT auquel succédera en 1932 Alexandre GALOPIN, jusqu'en 1944 lorsqu'il fut assassiné par des collaborateurs à la solde de l'occupant. Tous deux furent également gouverneurs de la Société Générale de Belgique. Quant à la Direction générale, elle avait été confiée à Gustave JOASSART dès 1923. Les véhicules automobiles F.N., dont la production reprendra en 1920 ainsi que les motocyclettes dont la construction redémarrera la première, rencontrent un incontestable succès commercial à l'inverse des bicyclettes et de leurs accessoires dont la fabrication fut abandonnée en 1926.

Outre le châssis et le moteur, la société fabriquait désormais la carrosserie des voitures, laquelle était façonnée dans un atelier situé rue du Vieux Mayor à LIEGE. Devant pareil développement du secteur des véhicules à moteurs, la société fit ériger sur un terrain nommé "Prê-Madame" et situé au nord-est des installations primitives, une usine nouvelle où cette fabrication y compris les opérations de carrosserie seront désormais concentrés.

Les travaux commencèrent en 1928 et s'achevèrent durant l'été 1929.

1932 - FN 8CV



Trop hardiment sans doute, la F.N. s'orientait-elle vers des activités étrangères à son domaine d'origine, de sorte qu'elle sera frappée de plein fouet par la crise de 1929 où, endettée, la division automobile ne s'en remettra pas. Devant cette situation, le Conseil d'Administration décide le 17 septembre 1935 d'abandonner la fabrication des automobiles et d'orienter l'usine vers la construction de véhicules utilitaires, mais aussi des tracteurs militaires à chenilles. Elle poursuivait d'autre part la construction de ses célèbres motos. En 1937 et 1940 elle accepta de sous-traiter pour PEUGEOT (garnissage et la peinture des 202, 302 et 402). Singulièrement, alors que l'usine à HERSTAL qui occupait 9.138 personnes en 1929 et n'en comptait plus que 2.580 en 1935, avec un endettement qui faillit ruiner la totalité de l'entreprise, la F.N. va se redresser à la suite de l'arrivée d'Hitler au pouvoir et de sa politique d'agression qui relancera ses productions militaires de sorte que la F.N. se retrouvera en pleine prospérité financière lorsque surviendra la Seconde Guerre mondiale.

1934 - FN



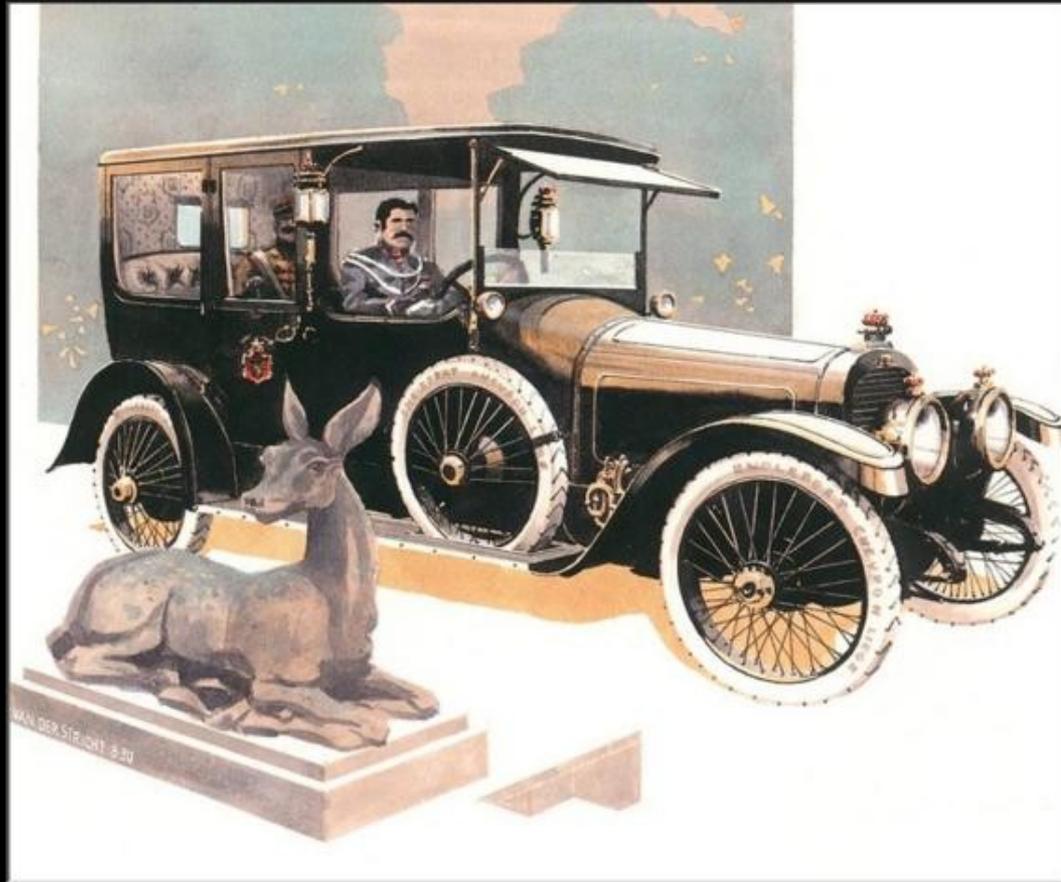
Il sera fabriqué 1.274 exemplaires de la “Prince Baudouin” et 499 exemplaires de la “Prince Albert” et quelques châssis de la Prince Albert seront habillés par le carrossier liégeois, PRITCHARD-DUMOULIN, de caisses aérodynamiques dites “surprofilées”. Quant au prototype Prince Albert à roues indépendantes, l'arrêt de la production en 1935 ne lui permettra pas de voir le jour et d'être mis en production.

1970 - FN



L'usine sera occupée par les Allemands en 1940 et partiellement détruite par les bombardements alliés avant d'être occupée en 1945 par l'armée américaine. En 1947 la production reprend dans le secteur de la motocyclette (suspension originale à "roue tirée") production qui ne sera arrêtée définitivement qu'en 1962 - ainsi que des camions destinés à des usages aussi bien commerciaux que militaires. Ainsi en 1950 une commande de plus de 4.000 camions pour l'armée belge amènera la collaboration entre F.N., MIESSE et BROSEL. Les derniers véhicules sortiront dans les années septante, la F.N. ayant orienté depuis lors ses seules productions vers l'armement et les moteurs d'avions. Quant aux archives de la F.N. relatives à sa production de véhicules motorisés, c'est le Musée du Circuit de FRANCORCHAMPS ancienne Abbaye de STAVELOT qui en est aujourd'hui le dépositaire.

1914 - PIPE



Entre 1908 et 1910 quelques moteurs d'avions et de dirigeables seront construits. Fin 1910, au Salon de Paris, PIPE présente aux côtés d'une énorme 80 cv au pare-brise en V fortement incliné – caractéristique rarissime pour l'époque – une petite voiture à soupapes latérales tout à fait conventionnelle, donnant ainsi à sa production une nouvelle orientation. A l'approche de la 1ère guerre mondiale la gamme des PIPE demeure des plus classiques avec des moteurs à soupapes latérales, course longue, très souples et silencieux mais pourvus d'avance d'allumage automatique. Les « versions courses » demeurent spectaculaires tels en 1912 les moteurs à 6 soupapes par cylindres développant 175 cv et permettant d'atteindre plus de 200 km/heure. A l'issue de la guerre, la production automobile demeure à l'arrêt, l'usine PIPE entièrement détruite devant être reconstruite. Alfred GOLDSCHMIDT qui entrevoit la disparition prochaine des constructeurs belges d'automobiles à raison de la redoutable concurrence étrangère, hésite à relancer la production

1926 - PIPE GAZOGÈNE



Au Salon de Bruxelles de 1921 deux modèles sont encore exposés: une voiture moyenne de 3 litres de cylindrée et « un monstre » de 9 litres. Peu de ces deux modèles seront construits, les Usines PIPE abandonnant alors la production de voitures de tourisme pour se consacrer aux véhicules commerciaux et industriels. Alfred et Victor GOLDSCHMIDT, pionniers de la marque, démissionnent en 1930 de leurs postes d'administrateurs. La production de camions, d'appareils au gazogène et de moteurs destinés à la marine se poursuivra jusqu'en 1932 dans de nouveaux ateliers situés rue Félix Vandezande 31 à Koekelberg. Les Usines PIPE seront alors absorbées par la firme BROSSEL qui avait déjà repris BOVY et qui fabriquera jusqu'en 1950 de nombreux camions sous le nom de BOVY-PIPE.

1899 -



MIESSE (Jules Miesse et Cie) 1894-1972

rue des Goujons n° 30 à Bruxelles-Midi (soc. des Automobiles MIESSE et Usines Bollinckx à partir de 1929)
C'est en 1894 que Jules MIESSE installe à Bruxelles un atelier de mécanique générale. Convaincu de l'avenir de la propulsion à vapeur, il s'intéresse rapidement à la construction automobile et présente en 1896 un prototype de voiture automobile à vapeur appelée « TORPILLE » qui remportera peu après à DIEGEM la course du kilomètre lancé, se classant devant différents modèles étrangers.

La production de série débutera en 1900 et les premières MIESSE étaient équipées de moteurs à trois cylindres à vapeur de 6 et 10 cv, la chaudière placée à l'avant étant couverte d'un simple capot. Elles seront produites jusqu'en 1906. Très appréciées en Angleterre où avait été constitué en 1902 à Londres la société « MIESSE STEAM MOTOR SYNDICATE LIMITED ».

1931 - MIESSE AUTOBUS



A partir de 1907 la production des Ets. Jules MIESSE est exclusivement orientée vers les véhicules à pétrole: un 4 cyl. de 24cv et un 6 cyl. de 60cv puis en 1908 une nouvelle « type D » à moteur 4 cyl. monobloc de 30 cv dont la robustesse fera le succès et sera utilisé comme taxi tant à Bruxelles que dans d'autres villes.

A partir de 1910 MIESSE entame la construction de camions légers, marquant ainsi le début de ce qui deviendra plus tard l'essentiel de son activité. Se distinguant par une recherche technique d'avant-garde, surtout en matière de système de distribution moteur, MIESSE aborde en 1914 la conception d'un nouveau 4 cyl. qu'il mettra au point durant la période du premier conflit mondial. Après la « grande guerre », MIESSE s'oriente vers la construction de poids lourds (camions, tracteurs et autobus), se situant une fois encore à l'avant-garde technique (camions équipés d'un moteur à arbre à came en tête, boîte cinq vitesses – formant bloc avec le moteur et transmission à vis sans fin type DAIMLER-LANCHESTER).

1950 - MIESSE AUTOBUS



En 1926/1927 MIESSE abandonne le secteur de la production des voitures automobiles pour se consacrer à la production de véhicules industriels, activité qui se poursuivra jusqu'en 1972. C'est dans l'optique du développement de cette activité que MIESSE rachète en 1926 les Usines BOLLINCKX qui disposait à BUIZINGEN de halls d'une superficie de 40.000 m². La firme s'occupera encore du montage sous licence de voitures TATRA en 1935, de voitures NASH à partir de 1946 puis de voiturettes MAICO en 1956. Lorsqu'en 1955 Edmond MIESSE décède, Jules MIESSE reprend encore la direction de l'entreprise qui à son décès reviendra à ses petites filles Yvonne et Renée. La longévité exceptionnelle de l'entreprise, en tant que constructeur belge, aura tenu à l'orientation de sa production vers des châssis gros porteurs qui sortiront régulièrement de ses usines jusqu'en 1972, époque où le dernier véhicule – un autobus – quitte les chaînes de montage. L'activité industrielle de la société prendra définitivement fin le 12 juillet 1974.

1910 - EXCELSIOR



La Compagnie nationale EXCELSIOR (1903-1907)

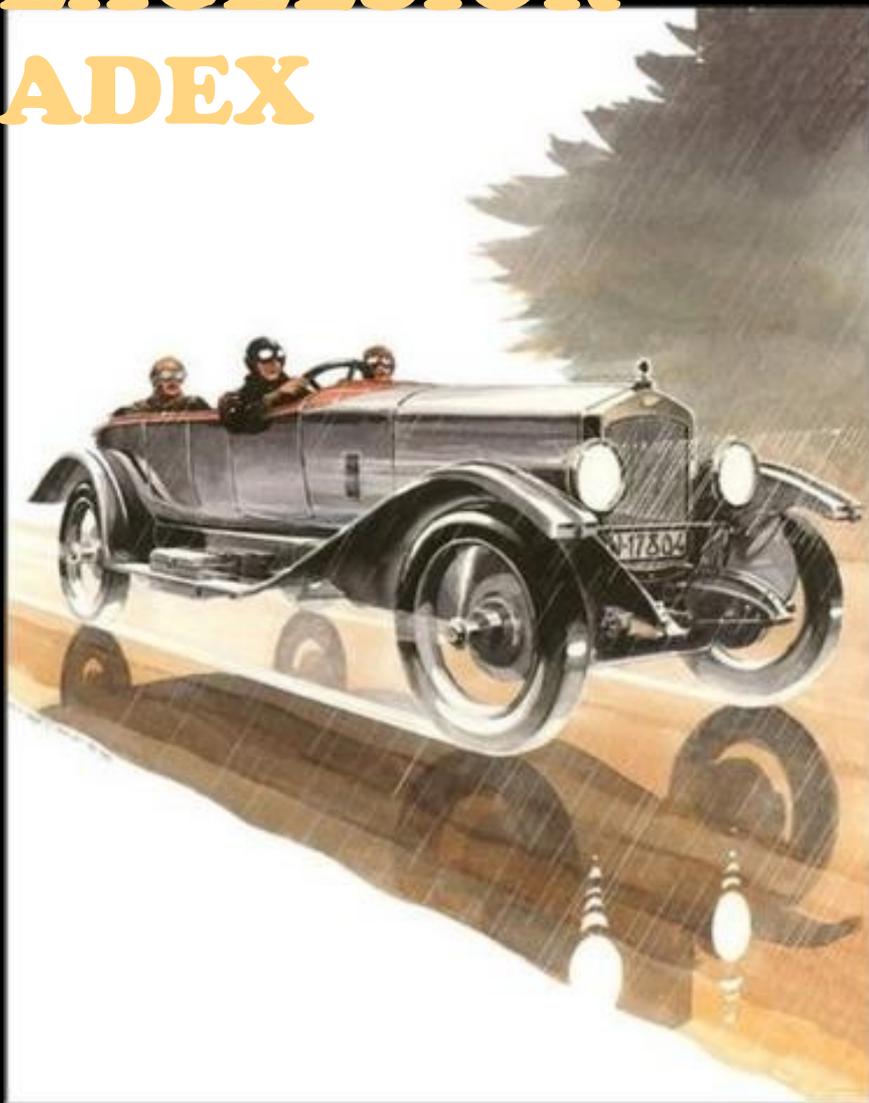
L'ingénieur Arthur DE CONINCK se passionna pour l'automobile des la fin du siècle dernier. Fin 1903 il crée la "Compagnie Nationale EXCELSIOR" dont les activités se situaient dans un modeste garage établi 4-6, avenue de Tervueren à BRUXELLES.

C'est là que seront fabriquées à partir de janvier 1904 quelques voitures. En 1905, Arthur DE CONINCK présente trois modèles à châssis en acier embouti et à moteur quatre cylindres, respectivement de 16, 22 et 30 cv. Mais les EXCELSIOR étaient des voitures formées de pièces assemblées (moteur Aster, châssis Arbel construit par les Forges de DOUAI, transmission Malicet et Blin) et Arthur DE CONINCK visait surtout à développer un véhicule de sa propre conception. Le pas sera franchi à partir de 1907.

La S.A. CONINCK & Cie 1907-1909

La compagnie prend une forme juridique nouvelle par la constitution en janvier 1907 de la "Société A. DE CONINCK & Cie". En 1907 encore sort le premier modèle entièrement construit par la firme : une D 14/20 HP à moteur quatre cyl, qui sera construit jusqu'en 1914. Cette type D 14/20 existera aussi en version puissante, la type D 14/20 Rapide et en type de ville appelée type B Fiacre.

1923 - EXCELSIOR- ADEX

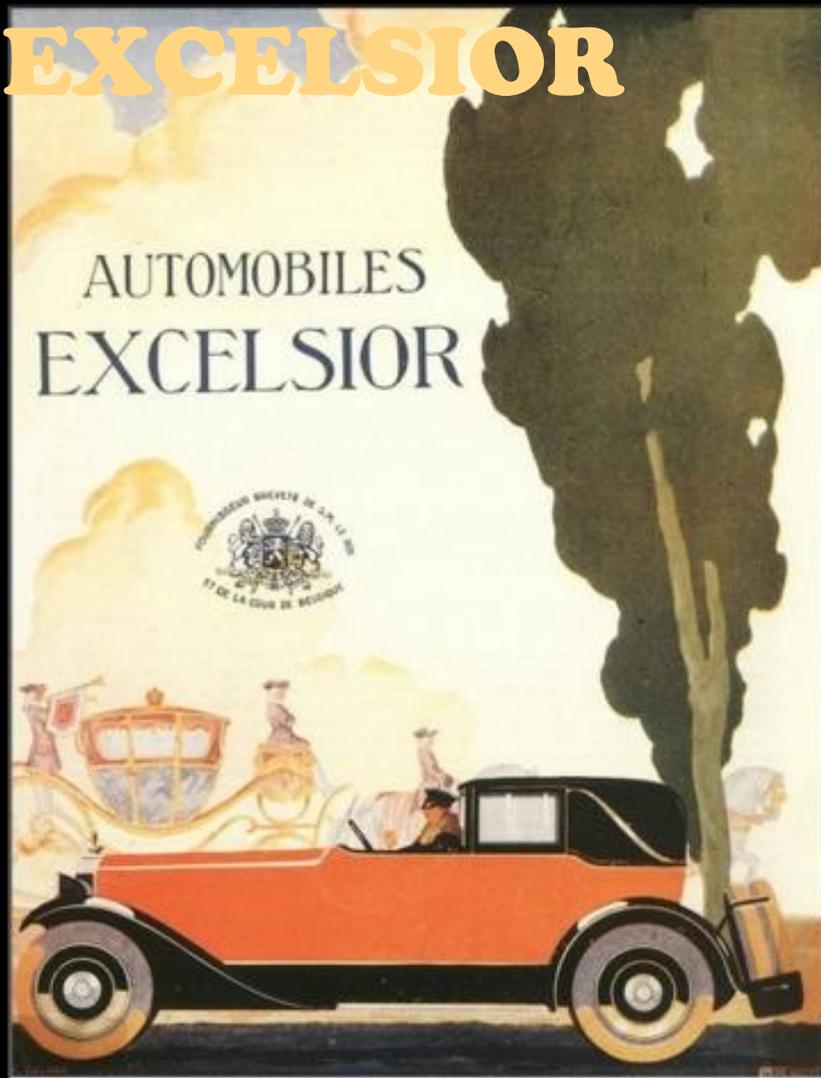


En 1909, la raison sociale de la firme est modifiée pour devenir la "Société des Automobiles EXCELSIOR.

Durant cette période qui précède la Première Guerre mondiale, la production se diversifie. La D-4 14120 à moteur 4 cylindres et boîte 4 vitesses poursuit son développement avec un châssis qui bénéficie d'un système original de graissage des articulations (il ne fait pas appel à la graisse consistante mais à l'huile, toutes les articulations étant munies d'un petit réservoir d'huile où trempe une mèche qui maintient l'articulation en humidité grasse), tandis que la lubrification du moteur se fait sous pression par une pompe à engrenages amenant l'huile aux coussinets de bielles, système diminuant le risque d'encrassement des bougies, des soupapes et de la chambre de compression.

En 1910 sort un nouveau modèle, al D-6 18124 à moteur 6 cylindres en deux blocs (85x130) de 4500 cc et boîte 4 vitesses qui, des le début de sa fabrication se distinguera par sa souplesse, son endurance et une tenue de route exemplaire. Ce modèle développant 66 cv et qui pouvait être équipé d'un moteur plus poussé à soupapes superposées, permettra à EXCELSIOR de développer sa renommée. Aux types D-4 et D-6 vient s'ajouter en 1913 la type F ou "Roi des Belges", à moteur six cylindres et boîte trois vitesses.

1925 - AUTOMOBILES EXCELSIOR

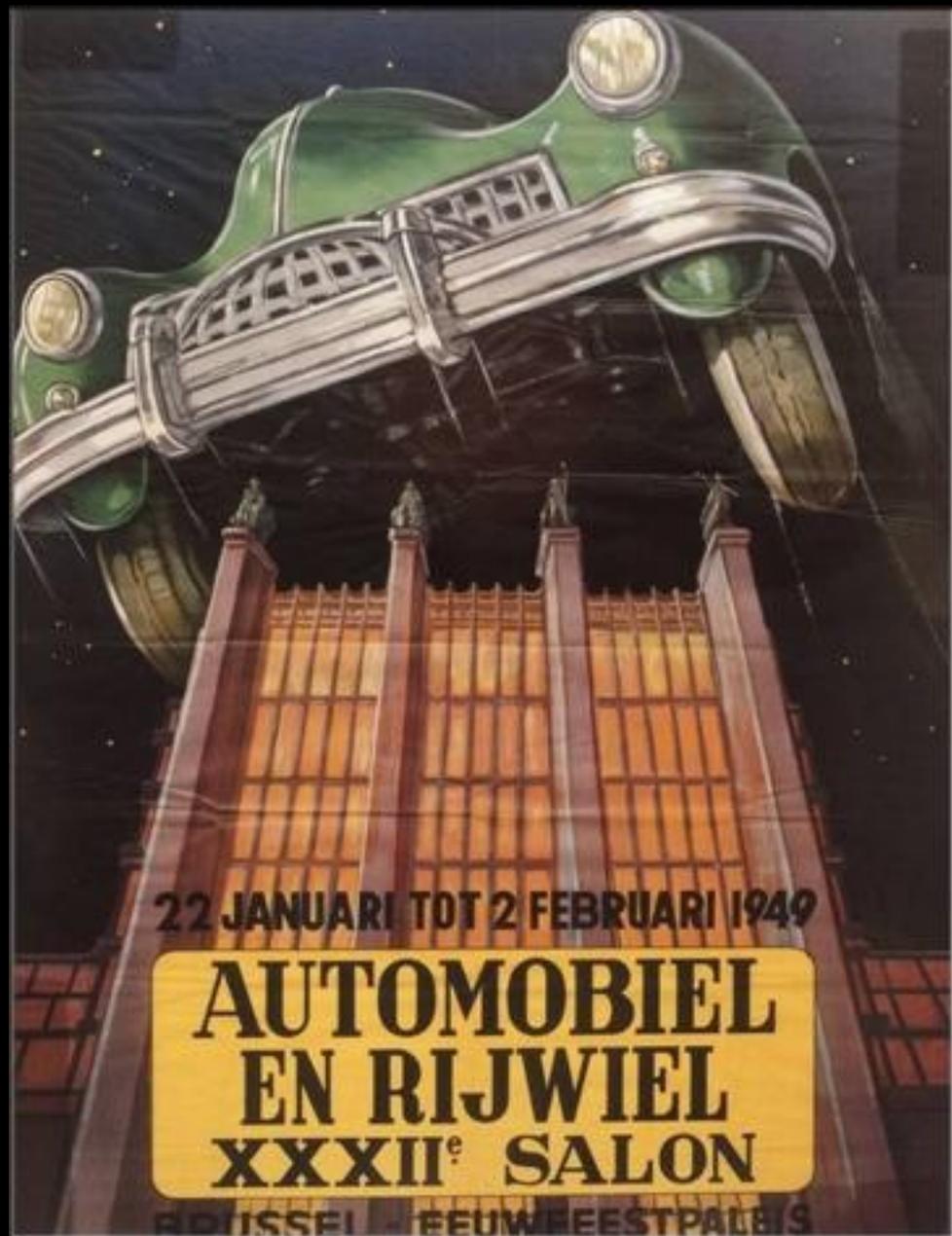


Pendant la durée de la guerre, l'usine sera occupée par les Allemands et la production automobile suspendue. La famille royale belge acheta plusieurs EXCELSIOR et lorsque le Président POINCARE rendra visite au Roi Albert sur le front de l'YSER en octobre 1914, c'est à bord d'un Torpêdo EXCELSIOR six cylindres qu'ils se déplaceront. La reprise des activités de production automobile de la marque qui n'aura lieu que dans le courant de l'année 1919 avec un nouveau modèle préparé pendant la guerre, à l'insu des occupants : l'ADEX B. Octobre 1922 vit l'apparition de l'ADEX C grande routière capable d'atteindre 140 km/h et de l'ADEX SPORT. Avec une production annuelle d'une centaine de véhicules seulement, DE CONINCK décide en 1925 de ne plus construire qu'un modèle unique livrable en trois versions différentes. Fin 1926, EXCELSIOR présente une version modernisée de l'ADEX la type Albert 1^{er}. Ces voitures très chères s'adressaient à une clientèle fortunée.

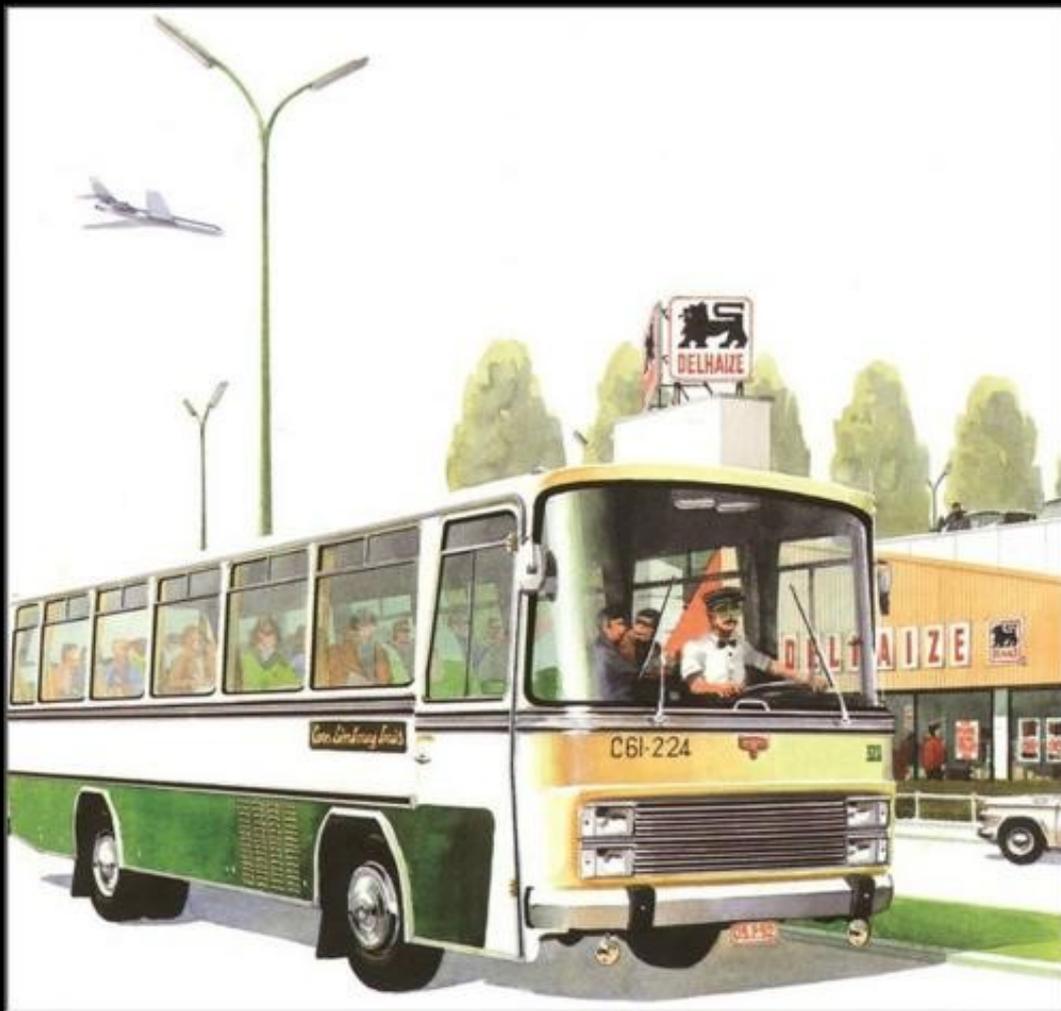
S.A. des AUTOMOBILES IMPERIA- EXCELSIOR 1927-1932

A la fin de l'année 1927, la grande marque fut rachetée par IMPERIA dont le patron, tentait de regrouper l'industrie automobile belge. Une des grandes marques belges disparaissait de la scène de la production automobile mais aussi des circuits et des épreuves sportives où elle s'illustrera de 1909 à 1927.

**1949
SALON DE
BRUXELLES**



1970 - VANHOOL



VAN HOOL 1947 à nos jours

Bernard Van Hoolstraat 58 à
Koningshooikt

C'est très modestement qu'en 1947 Benard VAN HOOL et son frère Joseph entament une activité de carrossier par la construction d'un autobus sur base d'un châssis militaire de récupération. Des milliers de véhicules allaient sortir de leurs ateliers qui, en 1957, employait déjà 500 personnes. Lorsqu'il décède en mars 1974, Bernard VAN HOOL laisse dans ce village de Campine, à KONINGSHOOIKT, un complexe industriel de 36 hectares dont 18 sous toit que ses huit fils vont encore développer avec une clientèle répartie dans plus de 70 pays. Fin 1984 pas moins de 40.000 véhicules étaient sortis des Usines VAN HOOL, devenant ainsi le plus grand constructeur d'autobus et d'autocars qui ne soit pas lié à une marque spécifique. Aussi en 2008 VAN HOOL vend 8 autobus à pile à combustible aux Etats-Unis et en Belgique et aux Pays-Bas on vend respectivement 35 et 4 véhicules hybrides.

1980 - MOL



MOL (Mol Cy nv) 1944 - Hooglede
En 1944 Gerard MOL fonde une société pour la construction de remorques agricoles. Au début des années 1950, et vu l'essor du trafic routier, MOL commence également la construction de remorques et semi-remorques. En 1965, MOL se spécialise en camions pour applications spéciales comme par exemple un camion capable d'affronter le désert. En 1982 MOL reçoit une commande de la société américaine « Geophysical Service Inc. » pour la fourniture de 164 véhicules qui doivent servir à des recherches géophysiques dans le désert Tarim en Chine. En 1985, la production de camions bennes à ordures ménagères forme désormais une nouvelle division de MOL (« VDK Waste Systems »). A ce jour, cette division reste très importante dans le groupe. Des centaines de camions de ce type qui circulent dans nos villes et agglomérations ont été produits à Hooglede. En 1987, en collaboration avec les sociétés belges Somali et Bril, MOL construit 18 véhicules « canon à eau » pour la gendarmerie Belge.

2009 – MOL

Dans les années suivantes, MOL reçoit plusieurs commandes importantes pour l'armée Belge dont 700 plateaux ridelles bâchés. En 1989, notons également des commandes venant de l'étranger, comme la fourniture aux autorités Chinoises de 201 véhicules. La même année, MOL livre 17 camions au Bangladesh. L'entreprise de Hooglede travaille également en sous-traitance pour Caterpillar, et en 1992 elle devient « Fournisseur Certifié » de ce constructeur américain d'engins de génie civil.

MOL développe également des engins destinés à la manutention dans les ports. En 1996 elle présente une nouvelle application. Il s'agit du tracteur « à multiples remorques » TG280, dont 12 exemplaires sont fournis à « ECT » pour le port de Rotterdam. Trois ans plus tard MOL présente avec succès un nouveau type de tracteur pour la manutention YT200. Au cours de la même année, 14 tracteurs « à multiples remorques » sont livrés aux Pays-Bas et aux Etats-Unis. A ce jour, MOL produit des engins portuaires, des camions bennes à ordures ménagères et des remorques pour applications spéciales à savoir: des semi-remorques à rideaux, des châssis porte-conteneurs et des bennes de camions pour le secteur de la construction (MOL Ellips).



Musique :
Woody Allen - Charleston

FIN

**Diaporama réalisé par Papy
Michel**

michel.dossegne@skynet.be