

Albert d'Haenens **Un passé pour 10 millions de Belges**  
Bibliocassette 1 **Vies quotidiennes**

Albert d'Haenens **Een verleden voor 10 miljoen Belgen**  
Bibliocassette 1 **Dagelijks leven**

**L'automobile**

**De automobiel**

46

Pages publicitaires louant les qualités de voitures de luxe ou de véhicules utilitaires. Elles sont extraites de Englebert Magazine, n° 59-60, janv.-fév. 1925.

Reclamepagina met lof over de kwaliteiten van luxevoertuigen of bedrijfswagens. Uittreksels uit het Englebert Magazine, n° 59-60, jan.-febr. 1925.

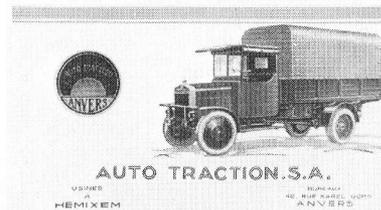
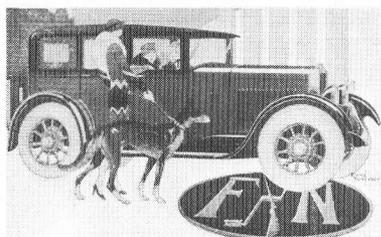
© C.R.C.H. Louvain.

© C.R.C.H. Louvain.



## L'automobile

46



Ces pages publicitaires vantent des voitures de luxe belges (Minerva, Impéria, F.N.). Comme souvent, elles associent élégance automobile et haute-couture féminine. Les camions et autocars belges Auto-Traction, à moteur Minerva, bénéficient également d'une réclame, ainsi que les pneus Englebert.

### Les débuts de l'industrie automobile en Belgique

Les premiers constructeurs d'automobiles hésitèrent entre la vapeur, l'électricité et l'essence comme source d'énergie. L'essence finit par s'imposer. Dès 1908, les usines Ford aux Etats-Unis produisirent des voitures à la chaîne. L'entre-deux-guerres fut l'âge d'or de l'automobile de luxe.

L'industrie automobile belge fut importante. Surtout la firme Minerva la rendit célèbre à l'étranger.

L'automobile n'est pas due à un inventeur unique; elle est le résultat de découvertes successives.

Les premiers essais d'un véhicule autopropulsé firent appel à la vapeur comme source d'énergie. Le Fardier, lourd engin à trois roues muni d'une grosse chaudière, construit vers 1770 par l'ingénieur français Cugnot, en est le plus ancien exemple. Il y en eut d'autres; l'Angleterre connut même des diligences à vapeur.

En 1860, le Français Etienne Lenoir inventa le moteur à explosion, fonctionnant à l'essence. Mais il fallut attendre les années 1880-1890 pour que les Allemands rivaux Gottlieb Daimler et Karl Benz adaptent ce moteur à l'automobile.

La voiture électrique, plus rapide mais qui devait être trop souvent rechargée, eut aussi ses adeptes surtout aux Etats-Unis.

Le moteur à explosion finit par s'imposer. Peu à peu, on ne se contenta plus de l'adapter sur un véhicule hippomobile: la carrosserie se perfectionna; elle devint plus allongée et plus basse.

En 1908, l'Américain Henry Ford conçut son fameux modèle T. Sa production en grande série était possible grâce au travail à la chaîne.

Parallèlement, et surtout pendant l'entre-deux-guerres, se développa la fabrication de véhicules de grand luxe: Cadillac, Rolls-Royce et la plus fabuleuse de toutes: l'Hispano. Bugatti construisit les voitures de sport les plus soignées de cette époque.

La Belgique d'avant-guerre eut aussi son industrie automobile. Même la F.N. (Fabrique nationale d'armes, à Herstal) produisit des voitures. Mais Minerva est restée la firme la plus célèbre.

Créée en 1897 par Sylvain de Jong à Anvers, la firme Minerva construisit des bicyclettes avant de se tourner vers l'automobile. Le succès fut rapide. En 1914, l'usine employait 3.000 ouvriers.

La Minerva était une voiture puissante et silencieuse. Non seulement sa carrosserie était de grand luxe, mais son moteur sans soupapes forçait l'admiration des connaisseurs. Après la guerre 14-18, la firme ne cessa de s'accroître: en 1925, création d'un département de véhicules industriels « l'Auto-Traction »; en 1927, acquisition des usines de Marchienne-au-Pont. Mais la mort de Sylvain de Jong en 1928 et la crise économique de 1929 furent fatales à Minerva. Après 1939 la firme ne se consacra plus qu'aux véhicules industriels.

V. Moumm'

## L'automobile

46

### L'automobile et la vie quotidienne vers 1900

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, l'automobile entre dans les mœurs de la classe aisée. Elle suscite affiches et caricatures. Le chauffeur revêt une tenue spéciale, le protégeant contre les intempéries et la poussière. Les courses et les salons encouragent les constructeurs et stimulent l'intérêt du public.

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, l'automobile entre dans la vie quotidienne de la classe aisée comme le prouvent de nombreuses **affiches**, des **caricatures** et des gags dans les **films comiques muets**.

Le **chauffeur** revêt une tenue spéciale le protégeant contre les intempéries, la poussière et les dégagements de fumée du moteur. Une casquette à visière et à oreillettes, des lunettes, un manteau de fourrure et des gros gants en constituent les éléments essentiels. Les **élégants automobilistes**, en plus de l'épaisse voilette nouée autour du cou, jettent un collet de renard ou

de lynx par-dessus la redingote. Les plus pratiques se vêtent d'une peau de bique ou d'une capote caoutchoutée.

Dès l'origine, deux types de manifestations encouragent les constructeurs et suscitent l'intérêt du public: **les courses et les salons**.

Les premières permettent d'apprécier les surprenants progrès de la vitesse (1894, Paris-Rouen, 21 km/h; 1901, Paris-Berlin, 74 km/h; 1903, Paris-Madrid, 105 km/h de moyenne). Les Belges participent à des courses à l'étranger ou en organisent en Belgique même (ex.: 1898, Bruxelles-Spa). En 1899, le Belge Camille

Jenatzy bat le record du monde de 105 km/h, dans sa voiture **électrique** « La Jamais Contente ».

A Bruxelles, le **premier salon automobile** associé à celui du cycle date de **1896**. Devenue internationale en 1904 et encouragée par nos souverains, cette manifestation a lieu, jusqu'en 1935, dans le Hall du Cinquantenaire. Elle se déplace ensuite au Heysel.

Enfin pendant la guerre 1914-1918, l'automobile s'est révélée un précieux auxiliaire dans le domaine militaire.

V. Moumm

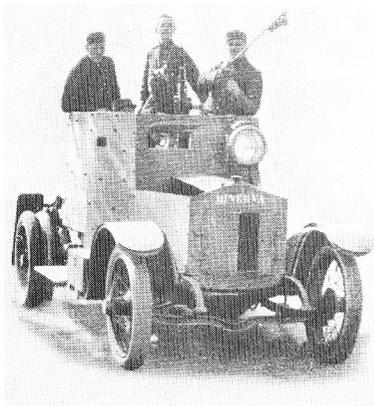
#### A lire:

Y. et J. Kupelian, J. Sirtaine.

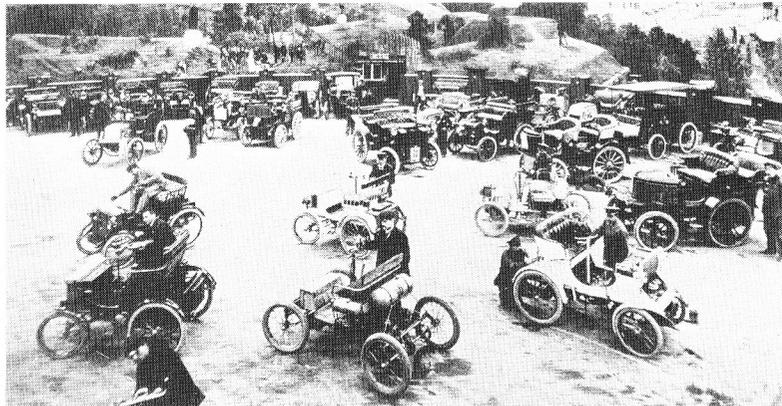
**Histoire de l'automobile belge**, Bruxelles, 1979.

#### A visiter:

Musée Provincial de l'Automobile, domaine de Kelchterhof, Hout-halen.



Une des autos blindées Minerva, de l'armée belge, qui se distinguèrent pendant la guerre 1914-1918.



Les premiers salons belges de l'automobile étaient présentés avec une charmante naïveté. Les « mons-

tres sacrés » de l'époque étaient groupés sur une piste d'essai entourée d'un diorama.

Albert d'Haenens

# Un passé pour 10 millions de Belges



Bibliocassette 1  
Vies quotidiennes

artis  
HISTORIA