

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Quinze pièces maîtresses de musées automobiles européens présentes à InterClassics Brussels

Maastricht, le 12 octobre 2017 – ‘The Big Five, Presenting The European National Motor Museums’ sera le thème principal de la troisième édition d’InterClassics Brussels. Les cinq musées automobiles les plus remarquables d’Europe seront réunis pour la troisième édition d’InterClassics Brussels. La semaine dernière, les cinq directeurs de musée se sont rencontrés au *National Motor Museum* à Beaulieu (Royaume-Uni) en vue de préparer leur participation commune à InterClassics Brussels. Jamais encore présentés ainsi, une chance unique d’admirer les joyaux automobiles de cinq pays dans le pavillon commun pendant InterClassics Brussels, qui aura lieu du 17 au 19 novembre 2017 à Brussels Expo.

Pendant InterClassics Brussels, chaque musée présentera trois de ses joyaux : une voiture classique d’avant-guerre du pays correspondant, une voiture typique du musée et une voiture de course. C’est avec une fierté non dissimulée que ces messieurs ont présenté chacun l’une de leurs trois pièces maîtresses que le public pourra admirer à l’occasion du salon InterClassics Brussels dans le pavillon commun ‘The Big 5’ au Palais 1, du 17 au 19 novembre 2017 inclus, sur le site de Brussels Expo.

Bentley 4½ Litre Supercharged 1930

Le National Motor Museum de Beaulieu, Royaume-Uni

W.O. Bentley a construit sa première voiture de sport, une 3 litres, en 1919. La 4,5 litres qui a succédé à ce modèle précurseur a été développée en donnant naissance au fameux modèle à suralimentation, également appelé Blower. Bentley lui-même désapprouvait les moteurs suralimentés et les voitures en disposant étaient en grande partie développées par le coureur automobile Sir Henry Birkin. La version suralimentée ne s’est pas particulièrement illustrée en compétition bien que des Bentley d’origine aient remporté les 24 Heures du Mans en 1924, 1927, 1928 et 1929, mais elle faisait une bonne routière. Le compresseur qui équipait la Bentley était conçu par l’ingénieur Amherst Villiers, un très bon ami personnel de l’auteur Ian Fleming. C’est peut-être pour cette raison que dans les romans originaux de Ian Fleming que sont *Casino Royale*, *Vivre et laisser mourir* et *Moonraker*, James Bond conduit une Bentley Blower 4,5 litres grise.

Talbot Lago (T150 SS 'Teardrop' coupe Figoni & Falaschi) 1937

Le Louwman Museum de La Haye, Pays-Bas

La ‘goutte d’eau’, voilà le nom que porte cette carrosserie exceptionnellement belle. En anglais, elle s’appelle ‘teardrop’, la larme. Il s’agit d’une création des carrossiers parisiens Figoni & Falaschi, réputés à l’époque pour leurs carrosseries flamboyantes, mais toujours d’une grande élégance. Leurs créations offrent un contraste saisissant par rapport aux productions ‘courantes’ du marché. Leurs techniques sont elles aussi innovantes : ils ont par exemple déjà recours aux peintures métallisées ‘Nitrolac’, une nouveauté pour l’époque.

Derrière toute cette beauté se cache un véritable bolide de course. Le capot abrite un moteur six cylindres de quatre litres développant 160 ch. L'une de ces 'gouttes d'eau' conquiert en 1938 une troisième place sur le circuit du Mans, derrière deux Delahaye. Ce véhicule spécifique était la propriété de madame Robin Byng, comtesse de Strafford, qui utilisait la voiture sur les routes de la France d'avant-guerre. Après la guerre, la Talbot Lago a été vendue au gentleman-coureur Rob Walker, qui l'utilisera lui-même comme véhicule d'entraînement sur le circuit du Mans en 1949. Figoni & Falaschi est une collaboration entre deux Italiens émigrés en France, le créateur Joseph (Giuseppe) Figoni et l'homme d'affaires Ovidio Falaschi. C'est en 1935 qu'ils lancent leur entreprise, mais leur succès sera de courte durée. Après la guerre, il n'y a plus aucune demande pour les carrosseries spéciales et la carrosserie autoportante a entamé sa percée. Leur chef-d'œuvre, la 'goutte d'eau', a été produit à seize exemplaires. Chacun de ces véhicules est différent parce qu'il est réalisé selon les souhaits spécifiques du client.

Bugatti, type 46, coach 1933

La Cité de l'Automobile/collection Schlumpf de Mulhouse, France

Il s'agit de la seule Bugatti type 46 dite « surprofilée » réalisée dans les ateliers de Molsheim. Son histoire est représentative de la vie parfois singulière de nos chères autos. En effet, cette carrosserie due à Jean Bugatti, fut montée sur un châssis type 46 S, exposé au salon de l'auto de Paris en octobre 1932. En mars 1933, cette caisse est démontée pour être mise sur un nouveau châssis type 50 T. La présente carrosserie surprofilée est retrouvée dans la cour d'une ferme en Dordogne par le collectionneur américain E. Richardson, qui ayant acquis un châssis 46 à l'usine, monte cette caisse sur ce châssis, et constitue la voiture présentée. Il n'existe donc qu'une seule carrosserie Bugatti 46 surprofilée, qui habilla trois châssis successifs. *Inv.MNA 0914*. Moteur huit cylindres en ligne avant ; 81 x 130 = 5359cc ; 140 CV à 3500 t/mn ; vitesse maxi = 140 km/h

Cisitalia 202 SMM Spider Nuvolari 1947

Le Museo dell'Automobile de Turin, Italie

Nommé ainsi d'après Tazio Nuvolari, un champion de course automobile de l'avant-guerre qui l'a piloté en 1947 lors de la Mille Miglia, ce bolide a été conçu sous la direction de Giovanni Savonuzzi, ingénieur en chef chez Cisitalia de 1945 à 1948, dans un style très original. L'intégralité de sa carrosserie est en aluminium et ses ailettes élancées sont à peine visibles au-dessus de ses garde-boue arrière. Celui exposé figure parmi la dizaine qui doit encore exister, sur une vingtaine de modèles construits entre 1947 et 1948.

Minerva OO Vanden Plas, 1921

Le Musée Autoworld, Bruxelles, Belgique

Ce véhicule, doté de la carrosserie belge « Tulipe » de Vanden Plas, était la voiture personnelle du Roi Albert I. Il s'agissait à l'époque du modèle le plus coûteux de la gamme Minerva. La production Minerva a été relancée après la Première Guerre mondiale en 1919. Le premier modèle était équipé d'un moteur quatre cylindres de 20 ch et 3 570 cc, suivi en 1920 d'un six cylindres à alésage identique et course de 90x140, la version de 30 ch et 5 335 cc. La suspension de ces voitures se composait, à l'avant, de ressorts semi-elliptiques avec amortisseurs et, à l'arrière, de ressorts cantilever inversés, qui offraient une suspension très confortable grâce à leur course particulièrement ample. Le radiateur avait hérité d'une forme arrondie légèrement aérodynamique. Spécifications : moteur 6 cylindres sans soupapes / 5 335 CC / 30 CH / quatre rapports.



Légende de la photo :

Direction 'The Big Five', y compris la Rolls Royce Silver Ghost, l'une des pièces maîtresses du *National Motor Museum* à Beaulieu, qui pourra être admirée à l'occasion du salon InterClassics Brussels 2017.

De gauche à droite :

Russel Bowman - Le National Motor Museum de Beaulieu, Royaume-Uni

Richard Keller – La Cité de l'Automobile/collection Schlumpf de Mulhouse, France

Benedetto Camerana - Le Museo dell'Automobile de Turin, Italie

Sebastien de Beare - Le Musée Autoworld, Bruxelles, Belgique

Ronald Kooyman - Le Louwman Museum de La Haye, Pays-Bas

Cette année, le deuxième thème, consacré à 'Cycle Cars & Grand Sport, highlighting a forgotten motor history' complètera le thème principal. Une vingtaine de cyclecars d'une période particulière seront exposées en partenariat avec l'Amilcar-Cyclecar club Nederland, qui à son tour collabore avec les clubs belges et français.

InterClassics Bruxelles aura lieu du vendredi 17 au dimanche 19 novembre 2017 aux palais 1, 3, 4 et 8 de Bruxelles Expo. Le salon des voitures classiques attire traditionnellement de nombreux acheteurs, amateurs et promeneurs. Les billets d'entrée sont en vente en ligne à prix réduit : Prix en ligne adulte 12,00 € pour un prix adulte au guichet de 15,00 €. Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans.

www.interclassics.be

Note pour la rédaction, à ne pas publier

Pour toutes questions veuillez contacter Danielle Bronckers, Directrice Marketing & Communication de MECC Maastricht, par téléphone au +31 (0)6 202 46 994 ou par courriel à l'adresse

d.bronckers@mecc.nl