



# mediùs

**ASSURANCES** 

www.mediusnv.be info@mediusnv.be

Mediùs Antwerpen Plantin en Moretuslei 285 B-2140 Antwerpen T +32(0)3 217 06 06 Mediùs Kempen Pas 147 B-2440 Geel T +32(0)14 56 46 60 EDITO 3

# **SYMPHONIE**

Chez J&T Autolease, nous aimons établir des repères, sortes de notes de musique de la partition qu'une entreprise écrit. Cette 50ème symphonie d'Automotions fait partie de ces grands jalons. Au fil des ans, Automotions a toujours été une fenêtre ouverte sur ce que nous faisons et sur la direction que nous prenons avec J&T Autolease. Ce fut un voyage fascinant que nous avons mené ensemble avec vous, chers clients.

J&T Autolease est passé du statut de petite société de leasing indépendante à celui d'acteur mature. Sans perdre sa touche personnelle. Chez nous, grandir n'a jamais rimé avec « impersonnel ». Au contraire, cette personnalisation reste le cœur battant de notre approche.

Si vous en doutiez encore, vous avez sans doute pu vous en apercevoir ces derniers mois, ces dernières semaines. Que ce soit durant le premier ou durant le second confinement, nous n'avons cessé d'être à vos côtés. Pour répondre à vos questions. Pour vous assister et vous conseiller quant aux stratégies à mettre en œuvre quant à votre parc automobile. Pour vous guider dans les changements rapides que la pandémie a opérés en termes de (besoin en) mobilité. Pour répondre aux multiples questions que se posaient aussi vos collaborateurs.

Nous tenir à vos côtés, c'est bien plus qu'une mission à nos yeux. C'est carrément notre passion. Et ce n'est pas une pandémie - aussi longue et aussi agressive puisse-t-elle être - qui changera ce que nous sommes. Notre flexibilité est plus que jamais à votre service. Car la symphonie que nous évoquions, nous voulons continuer à l'écrire. Avec vous.

Entre-temps, les semaines passent. A une vitesse folle. Noël approche à grands pas. Le Nouvel An aussi. Puissiez-vous les passer entouré(e) de vos proches. Certes, cette année, la musique sera certainement différente de ce que nous connaissons habituellement. Mais elle sera. C'est de loin le plus important. Passez d'excellents moments avec les vôtres et surtout, portez-vous bien!



Jan Deknuydt CCO International Car Lease Holding



# NOUVELLE JEEP. HYBRIDE RECHARGEABLE ÉLECTRIQUE



# LAISSEZ-VOUS EMPORTER PAR LA JEEP. COMPASS HYBRIDE RECHARGEABLE ÉLECTRIQUE ET PROFITEZ DE NOMBREUX AVANTAGES:

- DÉDUCTIBILITÉ FISCALE JUSQU'À 99%
- JUSQU'À **50KM** D'AUTONOMIE EN 100% ÉLECTRIQUE
- UN 4X4 **ÉCOLOGIQUE**. DURABLE ET URBAIN
- L'ADN 100% JEEP, DANS UN MOTEUR RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

# L'HYBRIDE, LA SOLUTION AVANTAGEUSE POUR AVOIR LA LIBERTÉ DE CHOISIR COMMENT CONDUIRE VOTRE BUSINESS.



Jeep
THERE'S ONLY ONE

**2,1** - 2,2 L /100 KM  $\cdot$  **47** - 50 G / KM CO<sub>2</sub> (WLTP)



5 SOMMAIRE







### 4 News

L'actualité de J&T Autolease et du groupe

### 3 Auto

Les voitures de sport passent à la prise!

# 12 Made in Belgium

Les skis sur-mesure de Gerondal « Nous travaillons à la manière d'un tailleur »

### 15 Technologie

5 apps pour vous aider à trouver votre chemin

### 16 Retromotions

Collection Mahymobiles



# Editeur responsable J&T Autolease sa

Noordersingel 19 B - 2140 Anvers tél. +32 (0)3 544 29 00 fax +32 (0)3 544 29 01

info@jentautolease.be jentautolease.be

# Responsable régie Effective Media

Nancy Gryson tél. +32 (0)2 467 61 57 gsm +32 (0)498 12 01 01 nancy.gryson@effectivemedia.be

# Création Effective Media

Anne Claes · Grégory Livis · Philip De Paepe · Mika Tuyaerts

info@effectivemedia.be effectivemedia.be

6 NEWS

# MARC VANDENBERGH EST COO LEASE BELGIUM & LUXEMBURG CHEZ INTERNATIONAL CAR LEASE HOLDING BELGIUM

Après 20 ans passé chez Alphabet Belux (et ING Car Lease), dont dix à la direction commerciale, Marc Vandenbergh a décidé de relever un nouveau défi.

Il est désormais COO Lease Belgium & Luxemburg au sein d'International Car Lease Holding Belgium, une filiale du groupe Van Mossel. En termes de leasing, Van Mossel en Belgique, c'est J&T Autolease DirectLease, Westlease et Van Mossel Autolease.

« Impressionné par la trajectoire de croissance de Van Mossel en Belgique. En tant que COO de l'ICLHBE, c'est un grand défi de pouvoir y participer. J'y retrouve une bonne équipe et une culture très entrepreneuriale. Et je suis très satisfait d'avoir franchi cette étape », déclare le nouveau COO Lease Belgium & Luxemburg chez International Car Lease Holding Belgium.



# WESTLEASE ET J&T AUTOLEASE SOUS UN MÊME (NOUVEAU) TOIT À NAMUR

La société de leasing Westlease et la Chambre de Commerce (CCI) partageaient des bureaux à Wierde depuis 2012. Le week-end dernier, les deux entreprises ont déménage non loin de là, à Suarlez.

Cinq collaborateurs de Westlease (et ceux de la CCI, puisque celle-ci a décidé de suivre la société de leasing dans son déménagement) travaillent désormais au sein du Business Center Actibel – Écolys, à Suarlée. Il s'agit d'un bâtiment flambant neuf de 31.000 m² abritant notamment la Salle de Ventes Rops, un hôtel de 120 chambres, une brasserie-restaurant et 10.000 m² d'espaces de bureaux et de salles de réunion.

Les collaborateurs de Westlease y seront rejoints par Danny Vermylen, Sales & Account Manager pour le pan wallon de J&T Autolease, l'une des sociétés-soeurs de Westlease au sein de l'International Car Lease Holding. Ce faisant, Danny Vermylen se rapprochera de ses clients en Région wallonne.

Et pour Westlease, c'est une occasion de souligner encore ses ambitions dans la région. « Nous sommes convaincus que le fait de nous installer dans un centre d'affaires où sont présentes de nombreuses PME ne peut être que positif pour agrandir le réseau de Westlease dans la région. »

# OPEL ASTRA JUSQU'A 21% DE CO<sub>2</sub>\* EN MOINS



# PROFITEZ MAINTENANT DE 50% DE RÉDUCTION SUR TOUTES LES OPTIONS.\*\*

Info environnementale (AR 19/03/2004) : opel.be



DONNONS PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ.

113-152 G/KM CO<sub>2</sub>

La consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> sont déterminées selon la World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) conformément aux directives R (CE) n° 715/2007, R (UE) n° 2017/1153 et R (UE) n° 2017/1151. Contactez votre Concessionnaire pour toutes les infos concernant la fi scalité de votre véhicule.



<sup>\*</sup> Par rapport à l'Astra précédente

<sup>\*\*</sup> La réduction de 50% est valable sur toutes les options à l'exception d'Opel FlexCare, du kit de mise à la route, accessoires et assurance. Offre valable pour les professionnels à l'achat d'une nouvelle Opel, valable du 1 octobre au 31 octobre 2020 inclus.





Mercedes est aussi au rendez-vous de l'électrification avec la remplaçante de l'AMG-GT et la supercar Project One.

La Ferrari SF90 Stradale, c'est un downsizing à la sauce italienne qui repose sur la réduction de la cylindrée mais aussi du nombre de cylindres (passage du V12 au V8 biturbo).

C'est une question de survie. Les voitures de sport doivent réduire leur train de vie et apprendre à moins consommer. Certains constructeurs font de la résistance mais l'on sait déjà, que tôt ou tard, ils devront passer par la case électrification. Car ce sera la seule option pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de  ${\rm CO_2}$  imposés par la Commission européenne.

Dans la pratique, les marques dont la production n'excède pas 10.000 unités par an, tels que Ferrari, McLaren ou Aston Martin, bénéficient d'un régime dérogatoire. Mais leur position devient difficilement soutenable, même si leurs modèles roulent moins que d'autres. L'enjeu dépasse le seul cadre de la contribution à la réduction de l'empreinte carbone. Disposer d'une autonomie électrique de plusieurs dizaines de kilomètres devient impérieux pour répondre à la future interdiction du centre des grandes métropoles aux moteurs thermiques mais aussi pour circuler en ville, sans s'attirer les foudres des piétons allergiques aux décibels.

Dans ce contexte où la démagogie prend parfois le pas sur la rationalité, le véhicule de sport électrifié va devenir la norme, que ce soit à travers les technologies hybrides - léger, complet ou rechargeable - ou le pur électrique.

#### Un rôle de laboratoire

La compétition automobile de haut niveau, la Formule 1, les 24 Heures du Mans et la Formula E, jouent déjà, à des degrés divers, un rôle de laboratoires. Sans attendre l'instauration de nouvelles règles plus contraignantes, les constructeurs s'en inspirent à présent pour multiplier les initiatives. La supercar hybride rechargeable Porsche 918 Spyder de 2013 avait déjà démontré l'incroyable efficacité de la fée électricité à réaliser des miracles, notamment en termes d'efficacité énergétique.

Aujourd'hui, **Ferrari** réussit à faire mieux pour deux fois moins cher avec la SF90 Stradale. Ce downsizing à la sauce italienne qui repose sur la réduction de la cylindrée mais aussi du nombre de cylindres (passage du V12 au V8 biturbo) n'est pas un cas isolé. C'est l'option qu'avait retenu **BMW** pour la i8 dont la carrière vient de s'arrêter. Les automobilistes n'étaient manifestement pas prêts à débourser le prix d'une 911 Carrera 4S pour une berlinette 2 + 2 animée par un 3 cylindres 1,5 litre turbo associé à une «machine » électrique. Et ce, même si cette i8 était bardée de technologies (structure en matériaux composites) et jouissait d'une ligne magistrale. BMW n'a pas abdiqué et devrait revenir bientôt avec un modèle proche du concept Vision M Next présenté l'an dernier à Francfort. Toujours doté d'une batterie rechargeable, ce véhicule devrait délivrer une puissance proche de 600 ch et assurer un rayon d'action électrique de 100 km.

10 <u>AUTO</u>



**Mercedes** est aussi au rendez-vous de l'électrification avec la remplaçante de l'AMG-GT et la supercar Project One. Aston Martin peaufine la mise au point d'un V6 biturbo hybride.

Ayant déjà lancé la P1 et la Speedtail par le passé, **McLaren** n'est pas étranger aux supercars hybrides. Les ingénieurs de Woking passent maintenant à la vitesse supérieure en développant une toute nouvelle plateforme dont l'électrification est la priorité absolue. Le premier modèle basé sur cette architecture arrivera en 2021.

Certains comme Maserati avec la MC20, Lotus avec la Evija et Pininfarina avec la Battista vont se démarquer en investissant le terrain de l'électrique pur.

Quant à la mythique 911, si **Porsche** a annoncé que sa plateforme était prête à accueillir l'hybridation, il n'est pas question de se précipiter. La 911 sera la dernière Porsche à être électrifiée, le surpoids généré par l'intégration de la technologie n'étant pour l'heure pas jugée compatible avec la sportivité du modèle. Les Porschistes en quête d'électrification doivent donc encore se contenter de la Taycan (100% électrique) ou alors des Panamera et Cayenne hybrides.

# Rendez-vous en 2025, pas avant, pour le 100% électrique ?

Porsche a montré la voie en lançant sa Taycan 100% électrique. Déclinée en trois versions 4S, Turbo et Turbo S, elle cumule jusqu'à 761 ch de puissance et 463 km d'autonomie. Mais les autres marques de luxe ou de sport traînent un peu la jambe. Présentée en concept-car en 2015 et dans sa version définitive en avril 2019, l'Aston Martin Rapid E (100% électrique, donc) semble avoir finalement été retardée. Sans doute les Britanniques ont-ils préféré se concentrer sur des modèles plus rentables. En tout cas, les rumeurs prétendent qu'Aston Martin se servirait de cette Rapide E comme d'une base de recherche et de développement pour ses prochains véhicules électrifiés.

**Maserati** se lance dans l'électrification. Après la présentation de la Ghibli hybride, le Trident a ouvert les carnets de commande pour la MC20, dont une version électrique est programmée. Il faut également s'attendre à des versions full électriques des GranTurismo et GranCabrio.

Selon sa feuille de route, Ferrari aurait dû un modèle entièrement électrique à l'horizon 2023, mais le patron du constructeur, Louis Camilleri, estime que la technologie n'est pas encore « là où elle devrait être, avec des problèmes d'autonomie, notamment ». Du coup, il ne faudra pas attendre de modèle « zéro émission » avant 2025. Au mieux.



Bentley Octopus



Porsche a montré la voie en lançant sa Taycan 100% électrique. Déclinée en trois versions 4S, Turbo et Turbo S, elle cumule jusqu'à 761 ch de puissance et 463 km d'autonomie.

2025, c'est aussi la date avancée par Lamborghini pour le lancement d'une GT 4 portes « zéro émission » réutilisant la plateforme de la Porsche Taycan. Evolution du concept Estoque de 2008, cette Lambo reprendrait des éléments d'un autre concept, le Terzo Millenio de 2017, et de la première hybride de la marque, la Siàn.

De son côté, **Bentley** travaille sur une nouvelle génération de moteur électrique (baptisée Octopus) qui permettrait de se passer des terres et matériaux rares. La première application de série n'en est toutefois pas prévue avant 2026. Par contre, déjà fort d'un Bentayga plug-in hybride, Bentley annonce une alternative hybride pour chacun de ses modèles d'ici 2023. Fin 2019, les rumeurs allaient bon train concernant un modèle GT ou familial électrique chez **Bugatti**. Une voiture qui se situerait, qui plus est, sous la barre du... million d'euros. A moins que la solution ne vienne bien plus vite que prévu... si Volkswagen vend effectivement le constructeur de Molsheim au spécialiste de supercars électriques **Rimac**. Cette jeune marque croate a construit huit exemplaires de la Concept One (1.214 ch) en 2011 et plus récemment 150 unités de la C-Two (1.950 ch)...

Après tout cela, difficile de prétendre que la conduite électrique est une punition...

# SI LES CARTONS REGORGENT DE PROJETS 100% ÉLECTRIQUES, FORCE EST DE CONSTATER QUE PAS MAL DE CONSTRUCTEURS DE VOITURES DE SPORT TRAÎNENT QUELQUE PEU LA JAMBE.



La première Lamborghini 100% électrique devrait être un mélange de la Porsche Taycan, de la Lambo Siàn hybride, du concept Estoque de 2008 et de ce concept (ici en photo) Terzo Millenio de 2017...

# GERONDAL

# **DU SKI SUR-MESURE**

on! Des skis belges? Sérieusement? Et pourquoi pas « les skis du Plat Pays »... Si notre relief se prête moyennement à la pratique de la glisse, saviez-vous que notre petite Belgique compte près de 800.000 skieurs réguliers. Parmi eux, Pierre Gerondal, fondateur de la marque de skis qui porte son nom.





« J'ai commencé à fabriquer mes skis pour faire des économies », plaisante d'emblée notre interlocuteur. « Autant dire que j'avais tout faux ! » Pour ce fondu de poudreuse originaire de Bruxelles, cet apprentissage « sur le tas » correspond à la naissance d'un vrai savoir-faire : la fabrication de pièces en matériaux composites. Un univers bien éloigné de celui de Directeur artistique dans la pub, son premier métier... « J'en avais marre ! » soupire encore Pierre. « J'ai claqué la porte et je me suis inscrit à une formation en France, avec un programme qui correspond à celui d'ingénieur industriel en matériaux composites. »

De retour en Belgique, notre homme entame un chantier naval avec des associés bruxellois. Il collabore avec l'architecte-designer Pierre Lallemand, participe à la conception de voitures, de vélos et d'un tas d'autres choses. Pour les skis, ça attendra... A partir de 2010, cette idée fait néanmoins son chemin, mais le marché n'est pas prêt. « Mon ambition était de concevoir des skis en bois, des skis authentiques, dans une démarche durable ». Dès 2012, la mouvance du ski de luxe et l'engouement pour le ski artisanal créent peu à peu les conditions d'une production confidentielle mais viable. En 2018, les skis Gerondal sont lancés sur le marché, mélange d'artisanat et de sur-mesure.

### Un showroom bruxellois

«Le sur-mesure est une composante essentielle de notre travail!» insiste Pierre Gerondal. « Trois skieurs de même poids mais de morphologies radicalement différentes peuvent se rendre en magasin, ils en ressortiront sans doute avec les mêmes

planches. Pas chez nous! » Chez Gerondal, le sur-mesure commence dans le showroom ixellois. Souvent autour d'une bière et d'une assiette de fromage, on y discute gabarits, technique, mais aussi styles et types de pratique.

« Personne n'est mieux placé que le skieur pour nous parler de ses attentes, de ses sensations et du style de terrain qu'il affectionne. A partir de là, nous pouvons établir un cahier des charges et concevoir pour lui un ski évolutif, ce que nous appelons le ski « développement ». Un ski plutôt brut en termes de finitions – au départ du moins - et qui peut par la suite être amélioré en fonction du retour client. « Nous travaillons à la manière d'un tailleur. Nous reprenons le ski en y ajoutant au besoin différentes matières, aluminium ressort, carbone, fibre de lin, jusqu'à trouver le meilleur confort d'utilisation. Et toujours avec des vraies semelles de compétition! »

### **Une production wallonne**

Savant mélange de technologies, de matériaux composites et de bois de qualité ébénisterie, les skis Gerondal sont tous fabriqués à la main, de A à Z, au départ des ateliers de Malmedy. Un minutieux travail de découpe, de séchage et d'assemblage est ainsi réalisé à partir des meilleures essences. « Chaque paire est le fruit d'un alliage de bois, sélectionnés en fonction des zones du ski que l'on souhaite plus rigides ou plus nerveuses. A cela s'ajoute un volet technologique, avec le recours aux mêmes matériaux et aux mêmes résines que dans l'aérospatiale ou l'aéronautique. Enfin, le travail de finition, de personnalisation, puisque chacune de nos paires est unique!»









MADE IN BELGIUM









# LE SUR-MESURE EST UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE DU TRAVAIL CHEZ GERONDAL.



#### Des skis « verts »

La démarche environnementale de Gerondal repose aussi sur la longévité du produit. « Tous nos skis peuvent être réparés, même en cas de grosses casses, ce qui n'est jamais le cas pour un produit de grande diffusion. Nous gardons d'ailleurs un double du « rack » de bois à partir duquel chaque paire de skis a été produite. Bien sûr, le caractère indigène des bois retenus pour la production participe aussi de la démarche Gerondal... « Frêne, peuplier, hêtre, chêne, noyer, nous travaillons avec 8 essences pour autant de caractères de ski différents. »

Toutes ces essences sont issues de forêts situées dans un rayon de 250 kilomètres autour de l'exploitation de Malmedy, dans les Ardennes belges. Belges, les clients le sont aussi, pour la plupart, randonneurs pour l'essentiel. Avec 3 profils-types. « Il y a le vrai passionné, celui qui sait précisément ce qu'il veut et frappe à notre porte pour le ski-développement. Il y a ensuite l'amateur de beaux produits, celui qui apprécie le geste de l'artisan. Enfin, il y a celui que notre démarche environnementale séduit... »

## De 1600 à 2400 euros la paire...

Cette démarche est véritablement au cœur des activités de Pierre Gerondal. En vrai touche-à-tout, notre homme mène de front divers projets. Avec sa société Yellow Yeti, il conçoit et développe des objets en tout genre, mêlant technologie, matériaux composites et produits nobles, conçoit des espaces de vie et du

mobilier à travers divers chantiers d'architecture d'intérieure... « Pour tous ces projets, nous utilisons une même matière première : le bois. Nous évitons ainsi les pertes et le gaspillage et nous utilisons l'essentiel de l'arbre. »

Et quid de l'avenir alors ? « Nous voulons d'abord pérenniser l'activité », insiste l'entrepreneur. « Cette année, nous produirons entre 120 et 130 paires de skis. A terme, nous prévoyons une montée en cadence avec un maximum de 200 pièces par an. Nous n'irons pas au-delà. D'abord parce que notre capacité de production ne le permet pas. Ensuite parce que nos activités de restauration et de réparation devraient représenter à terme une grosse partie de nos rentrées. » C'est clair, à 1600 euros la paire minimum, ce serait dommage de les jeter...

Concurrentiel à ce prix-là les skis Gerondal? « Pour les skieurs addicts et avertis, certainement! Ceux-là changent de skis tous les deux ans, à raison de 1000 euros la paire et plus dans une grande marque... Chez nous, la longévité d'une paire va de 6 à 8 ans en cas d'usage intensif, car elle peut être entretenue, réparée, restaurée », conclut Pierre Gerondal. L'un dans l'autre, les vrais « drogués » devraient donc y trouver leur compte. Pour tous les autres, vous savez ce que l'on dit : quand on aime, on ne compte pas!

TECHNOLOGIE 15

# 5 APPS

# POUR VOUS AIDER À TROUVER VOTRE CHEMIN





### Waze

otre smartphone peut
vous aider à gagner
du temps et à l'utiliser
efficacement en route. La rédaction d'Automotions propose
5 applications qui vous aident
à trouver plus facilement votre
chemin. En voiture, mais aussi à

Waze est la
cations de
pouvez ég
vous-mêm
tières. Avec
Belgique, of
temps réel
les retards.

Waze est la référence en matière d'applications de trafic et de navigation. Vous pouvez également lui communiquer vous-même des informations routières. Avec des milliers d'utilisateurs en Belgique, cette application informe en temps réel sur les accidents, les radars ou

# **Skipr**

Skipr est une solution de mobilité en mode SaaS pour les professionnels. Elle permet à ses clients et utilisateurs de gérer, planifier, réserver et payer leur mobilité. De l'achat d'un billet de train au déverrouillage d'un vélo partagé en passant par le paiement de votre carburant ou de votre stationnement, Skipr centralise la mobilité de bout en bout.



vélo. Découvrez-les maintenant!

4411

Téléchargez l'application 4411 sur votre smartphone et choisissez l'endroit où vous voulez vous garer. Vous pouvez démarrer et arrêter votre session de stationnement via l'application et payer un montant basé sur votre temps de stationnement réel. Le paiement et la facturation sont entièrement mobiles. Vous avez ainsi tous vos tickets de stationnement à portée de main pour la comptabilité.



**Blinkist** 

Et si vous stimuliez votre développement personnel tout en roulant? C'est possible avec Blinkist. Son slogan: "Never stop learning". Cette application tient ses promesses: vous pouvez écouter pendant environ 15 minutes un résumé de plus de 2.100 livres de non-fiction.

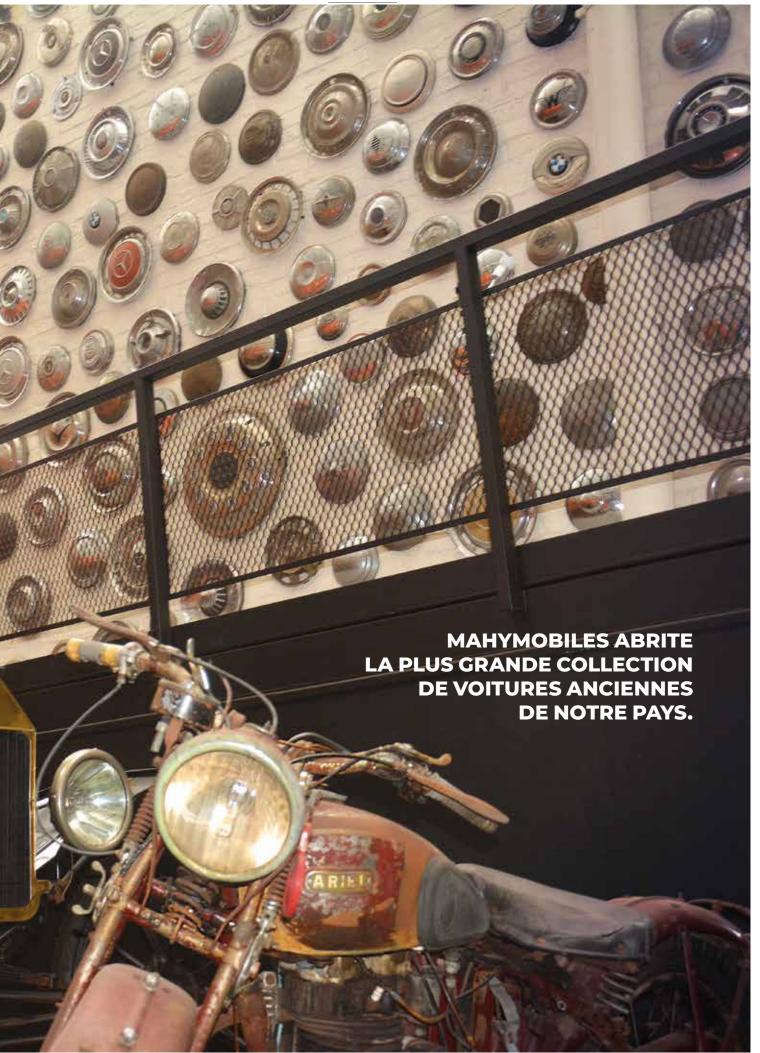


Komoot

Cet outil de planification d'itinéraire et de guidage avancé vous permet de partir à l'aventure en toute sécurité. Il est réputé comme l'outil GPS vélo le plus complet. Vous pouvez planifier votre trajet jusqu'au moindre détail en obtenant des informations sur l'état du revêtement, le niveau de difficulté, la distance parcourue et le profil d'élévation.



TROMOTIONS 17



18 RETROMOTIONS



« Mon père et mon grand-père ont réuni plus de 1.000 voitures. »

Cette adresse que les passionnés s'échangent presque sous le manteau comme un secret bien gardé se situe à Leuze-en-Hainaut, quelque part entre Ath et Tournai. « Tout ça est le résultat d'une envie frénétique de conserver, de collectionner... », s'amuse Michel Mahy, notre guide du jour et propriétaire de la collection. « Mon père et mon grand-père avant lui ont réuni plus de 1 000 voitures. Sans logique bien établie au départ, même si la plupart des voitures présentes ici sont d'origine belge. Bien sûr, cela ne les a jamais empêché de prendre la route du sud (de la France, ndrl) pour aller récupérer quelques voitures », précise-t-il encore avant de nous emmener découvrir le musée, entre passé, présent et avenir.

C'est que le Mahymuseum est en pleine transition, résultat d'un passage à la génération suivante. En 1944, Ghislain, le grand-père, posait les bases de la collection avec l'achat d'une Ford Model T. Ivan, son fils, l'a progressivement étoffée, jusqu'à ce qu'il en cède les rênes à Michel, la 3e génération désormais à la tête du musée.

Mais comment cette famille d'origine gantoise a-t-elle atterri en terres wallonnes? On l'a évoqué, cette histoire-là commence avec Ghislain... Passionné, notre homme rêvait de louer le Château des Comtes de Gand pour y installer sa propre collection automobile. N'obtenant pas gain de cause, il ouvrira finalement son musée à Houthalen... En 1986, celui-ci doit fermer suite à un litige sur le loyer de l'immeuble. La famille collabore un temps avec ce qui est à l'époque le nouveau musée Autoworld de Bruxelles. Après quoi elle se met en quête d'un nouveau foyer pour accueillir sa collection. Elle le déniche en 1997 et s'installe à Leuze, dans le Hainaut. « S'en suivront plusieurs mois de rotations titanesques... Nous avons réussi à mobiliser tous ceux qui disposaient d'un camion ou d'une remorque

#### Un musée de l'avenir

Aujourd'hui, le musée opère une transition vers plus de modernité. « Il ne suffit plus de rassembler des voitures

dans notre région », se souvient encore Michel.



« La qualité prime sur la quantité. C'est le cas de cette Bentley carrossée par Pininfarina. »

et de demander une entrée... Ce que les gens recherchent désormais, c'est une expérience... », constate Michel, qui a déjà repensé décoration et scénographie pour davantage de logique. « Nous avons même vendu quelques voitures! Mais ce que nous voulons surtout, c'est raconter de belles anecdotes et permettre aux visiteurs de ressentir le frémissement de toutes les petites histoires qui font la grande histoire », résume notre quide.

« Prenez cette Bentley carrossée par Pininfarina (photo de droite, ndrl.). C'est le deuxième prototype du modèle. On le voit bien au travail réalisé sur la face avant, modifiée à plusieurs reprises pour ne pas trop ressembler à une Rolls-Royce. C'était la voiture personnelle de son designer, Facel Vega. Il a eu un accident avec la voiture, gravement endommagée à l'avant droit. Nous l'avons achetée en l'état avant de la restaurer de A à Z », poursuit Michel.

Un peu plus loin, une Mercedes 130H nous indique que c'est à Stuttgart, à la concurrence, que les bases de la Volkswagen Coccinelle, l'une des voitures les plus importantes de l'histoire, ont en fait été posées... Des histoires comme celles-là, la collection Mahy en raconte des centaines...

### Ressentir les frémissements de l'Histoire

En plus de raconter des histoires, le Mahymobiles à l'ambition de se muer en centre d'expériences. Il se rêve tantôt point de passage obligé sur le roadbook dominical d'un club d'anciennes, tantôt lieu de réception (le grand hall principal s'y prête à merveille), tantôt livre ouvert sur la grande histoire automobile... « La route est encore longue avant d'en arriver là, mais je suis convaincu que nous avons pris le bon chemin », se félicite Michel.

Pour livrer à ses visiteurs une expérience authentique, le musée laisse la plupart des voitures qu'il abrite dans l'état où elles ont été trouvées. « Leur histoire se lit en filigrane dans la poussière qu'elles ont accumulée. Et ces histoires, nous aimons les partager! » conclut notre quide.













# CONTACT

Musée de l'Auto MAHYMOBILES

Rue Erna 3 7900 Leuze-en-Hainaut Tél : +32 (0) 69/35 45 45

# Horaires d'ouverture :

de 10 à 17h tous les jours d'avril à octobre, à l'exception des mardis et mercredis.

www.mahymobiles.be

# La passion pour le métier est ce qui nous relie.











REMPLACER



CALIBRATION-



SERVICE MOBILE



**CHECK-FLOTTES** 



SERVICE À L'ÉTRANGER





