

2













MAHY

A FAMILY OF CARS  
LA BEAUTÉ TRANQUILLE D'OLDTIMERS D'EXCEPTION



MICHEL MAHY  
WOUTER RAWOENS

Lannoo





## MAHY – A FAMILY OF CARS

Une vaste rangée de halls d'usine dans un paysage vallonné du Hainaut. Un véritable festin de briques et de charpentes d'acier peintes en rouge, coincé entre une voie ferrée et un trait d'asphalte reliant nulle part à quelque part. Ici, on ne produit plus rien sauf de l'histoire. Ici flotte l'odeur mordante de rouille et d'huile moteur et l'unique bruit provient de l'égouttement de l'eau de pluie par une fuite dans le toit. Dans le tournoiement de poussières se trouvent alignées des centaines de voitures, pare-chocs contre pare-chocs, garde-boue contre garde-boue. Une salle après l'autre. Plongées « dans leur jus », comme diraient les Mahy. Certaines crânement appuyées sur des chandelles, la plupart affaissées sur des pneus fatigués. Bolides légendaires, voitures familiales ordinaires, grosses cylindrées fringantes, modèles oubliés, chacun(e) témoignant de sa propre histoire. Voilà la *raison d'être*<sup>1</sup> de la famille Mahy de Gand. La destinée de trois générations de collectionneurs obstinés, allant du père Ghislain au petit-fils Michel, en passant par les fils Ivan et Hans. Ils ont, eux aussi, leur histoire. D'une vie entière de travail de réparations opiniâtre, de pérégrinations aux alentours du Cirque d'hiver à Gand, ne conduisant juste pas au Gravensteen (ou château des Comtes), mais bien à Houthalen et Bruxelles jusqu'à Leuze-en-Hainaut. Une vie aussi de désaccords butés et de silences renfrognés. Une existence sous le signe de l'automobile.

Que dire de faire un choix et de mettre en lumière un cortège de voitures anciennes et un peu moins anciennes ? Toutes dépouillées et à contre-jour. Accompagnées des histoires gravées dans leurs rétroviseurs. Des histoires de gloire et de défaite, d'audace et de nostalgie, de parcours hasardeux sur de mauvaises routes et d'une quête jamais achevée de la beauté sur quatre roues. Des histoires vraies et pour le moins relatées en vérité. Des histoires telles qu'elles vivent depuis trois générations chez les Mahy, *a family of cars*.

---

1 En français dans le texte.



## DES DÉBUTS LABORIEUX

« L'automobile, ce machin brinquebalant sur roues, ça ne nourrira jamais son homme ! » Le père Louis Mahy en est sûr et certain. En plus, M. Tout-le-Monde n'a pas assez d'argent pour s'acheter une voiture. On est en 1932 et le krach boursier américain a eu raison de tout et de tout le monde. Mais le fiston Ghislain est aussi têtue que son père. Il n'a nullement l'intention de reprendre l'affaire pourtant florissante de ce dernier. Ces laminoirs avaient été transférés en 1869 par l'arrière-grand-père Ghislénus Télésphore Mahy du bassin houiller autour de Charleroi vers le quartier portuaire de Gand, alors grouillant d'activité. L'avenir est à la vapeur, estiment ses fils Charles, Ignace, Émile et Léon qui rebaptisent l'entreprise en Mahy Frères en 1894, après le décès de leur père. Au prix d'un labeur intense, ils se lancent dans la construction de chaudières. Mais, si les quatre frères sont des travailleurs assidus aux mains calleuses et aux traits endurcis entourant la mâchoire, ce sont aussi d'incorrigibles têtes de mule. À peine un an après le début de la collaboration fraternelle, Léon s'en va en claquant la porte à la suite d'une violente dispute. Le cadet de la famille fonde alors son propre atelier. Et non sans succès car, juste après le tournant du siècle, Léon Mahy invente une chaudière à haut rendement, très économe au niveau de la combustion de charbon. Cet « économiseur rationnel » devient une source de prospérité et de renommée, mais, une nouvelle fois, des luttes fraternelles se dessinent à l'horizon. Juste après les atrocités de la Première Guerre mondiale, les fils Louis, Gaston et Urbain succèdent à la tête de l'entreprise de leur père sous le nom L. G. U. Mahy. Un vent de modernité souffle dans les ateliers où d'énormes machines remplacent le travail manuel. Mais à Gand souffle aussi un terrible vent de discorde. Flamingants et fransquillons, catholiques et libéraux se regardent en chiens de faïence et n'hésitent pas à se lancer réciproquement des pavés dans les fenêtres. La famille

Mahy aussi se retrouve dans cette tourmente et les tensions ne sont pas loin de dégénérer entre un Louis libre-penseur et flamingant et ses frères catholiques qui penchent plutôt du côté de la bourgeoisie francophone de Gand. Il se creuse un puits sans fond de reproches acerbes dans lequel l'entreprise familiale s'enfoncé en fin de compte. Sur les chaudières étincelantes ne figure désormais plus que le nom de Louis Mahy. Les frères Gaston et Urbain poursuivent leur chemin ensemble en gagnant leur vie par des réparations.

Né en 1907 et ayant grandi dans cette ambiance de discorde, le jeune Ghislain ne se sent pas trop l'envie de poursuivre la tradition familiale. Il trime six jours par semaine dès l'aube jusqu'au soir très tard dans l'atelier de son père Louis, avec la demi-heure de pause-déjeuner et les huit jours de congé sans solde par an comme maigre perspective tant soit peu satisfaisante. Ce n'est pas précisément l'avenir radieux dont rêve Ghislain. Il est d'ailleurs convaincu que la vapeur ne jouera plus aucun rôle dans cet avenir. L'automobile est sur le point d'étonner et de conquérir le monde, voilà ce dont il est convaincu. C'est ce que prévoit ce gamin de seulement treize ans quand il sent les battements de son cœur s'accélérer au moment où il s'allonge, muni de sa clé anglaise, sous la Ford T qui leur sert de toute première voiture familiale. Ou quand il bricole à dix-sept ans sur une vieille Dixi, sa grossière Mahymobile à lui, avec des pièces récupérées de la casse, parce qu'il n'a pas le droit de conduire la voiture de son père. Ou quand le soldat-milicien Mahy conduit plus tard le super char de combat Renault dans la gadoue de Sint-Denijs-Westrem. Bref, à l'âge de 24 ans et quelques poussières, Ghislain Mahy est fermement décidé à devenir vendeur de voitures d'occasion. La réaction du père est tout aussi catégorique : « Dans ce cas, tu n'as plus à venir chercher ici le gîte ni le couvert. » Ghislain s'en va la tête haute en claquant la porte de la demeure parentale, non sans y revenir en catimini la nuit tombée pour y déguster un plat de viande et de pommes de terre préparé par sa mère, tandis que son père assiste aux soirées de la loge maçonnique.

## EN RÊVANT DU GRAVENSTEEN (CHÂTEAU DES COMTES)

Dans l'ancre de son commerce situé dans la Peterseliestraat (rue du Persil), une rue aujourd'hui disparue à l'endroit des anciennes douves qui assuraient la protection des bourgeois de la bonne ville de Gand, Ghislain est encore loin de songer à se mettre à collectionner. Réussir à joindre les deux bouts relève déjà de l'exploit qu'il est très fier d'accomplir. La première voiture qu'il réussit à vendre est sa fameuse Mahymobile qui lui rapporte la maigre somme de 7 000 BEF. Tout juste de quoi acheter une Amilcar endommagée et une Bugatti revêche. Refusant obstinément du service, cette dernière suscite chez Mahy une aversion perpétuelle pour les Bugatti.

Ce n'est pas l'unique conviction tant soit peu originale que le jeune homme emportera jusqu'à la fin de ses jours. Ainsi se méfie-t-il des moteurs par trop silencieux de fabrication britannique et ne cachera-t-il jamais sa prédilection pour les multicylindres bruyants d'origine française. Mais ce qui risque de l'entraîner presque au bord de l'émotion, c'est la puissance américaine tapie dans une majestueuse carrosserie, plutôt rare de ce côté-ci de l'Atlantique à cette époque. Pourtant, le farouche Gantois n'a pas l'extase facile. Plutôt « taiseux et sage<sup>2</sup> », il préfère observer en silence, chapeau sur la tête et les mains enfoncées dans les poches de son bleu de travail ou de son pantalon parfaitement repassé. Il est économe en frisant l'avarice et ne s'intéresse guère aux excès. Il ne fume ni cigares ni cigarettes, une rareté à l'époque. En plus, le vin et la bière lui répugnent. Il ne faut donc pas s'étonner que quelques chocolats à la liqueur suffisent pour voir ce modèle de sobriété entonner joyeusement une chanson en présidant un repas de fête, la tête rougie et le nœud de cravate desserré. En 1936, sous les voûtes gothiques de la cathédrale Saint-Bavon à Gand, Ghislain Mahy épouse Geneviève Van Acker, issue – derechef au grand dam du père du marié – d'une famille francophone catholique. C'est le moindre des soucis de Ghislain qui concède volontiers à chacun de croire ce qu'il veut et ne se préoccupe

guère de l'éducation catholique de ses fils Ivan et Hans, venus compléter respectivement la famille en juin 1937 et en juillet 1938.

Les affaires marchent bien et Mahy s'installe dans une belle maison de maître de la Sint-Jacobsnieuwstraat (rue Neuve Saint-Jacques), en plein cœur du centre historique de la ville. Le rez-de-chaussée offre suffisamment d'espace pour un show-room où il peut présenter de justesse côte à côte deux voitures restaurées. Des artistes sans le sou fréquentent la maison, espérant réaliser un jour la bonne affaire. Il n'est pas rare qu'ils dédommagent le revendeur d'automobiles par une de leurs œuvres en échange d'une vieille Ford condamnée. La maison de Mahy se remplit ainsi d'œuvres d'art. Heureusement, des clients plus fortunés lui permettent d'engager un bon mécanicien et un vendeur à la langue bien pendue. D'autre part, Mahy ouvre à Bruxelles la toute première agence de location sans chauffeur en Belgique, une idée qui venait tout juste de lui parvenir des États-Unis. Ghislain a parfaitement conscience qu'il ne peut se reposer sur ses lauriers et qu'il est nécessaire d'investir.

Par un beau dimanche d'été, attablé sous un parasol bariolé du salon de dégustation de glace Veneziana, il laisse vagabonder son regard sur les créneaux du Gravensteen de l'autre côté de la rue. Cette forteresse médiévale, jadis le port d'attache des comtes de Flandre, se trouve à l'abandon. Les tours délabrées sont recouvertes de suie, les douves sont comblées depuis des temps immémoriaux et de petites maisons ouvrières branlantes s'appuient aux murs de plusieurs mètres d'épaisseur. « Le portail est juste assez large pour laisser passer des voitures », confie Ghislain Mahy à son épouse en la poussant du coude. Geneviève secoue la tête et ouvre la bouche, mais elle s'aperçoit que Ghislain n'écouterait pas sa réponse. L'industriel termine sa coupe à la cuillère et rêve en Technicolor sur écran géant en ce beau soir d'été de 1938.

2 Emprunt à la chanson *Mon enfance* de Jacques Brel.











AUTO	Rochet-Schneider	COULEUR	Jaune
MODÈLE/TYPE	Vis-à-vis	MOTEUR	Monocylindre à plat
CARROSSERIE	Rochet-Schneider	CYLINDRÉE	3 600 cm <sup>3</sup>
ANNÉE DE CONSTRUCTION	1895	BOÎTE DE VITESSES	à courroies

## ROCHET-SCHNEIDER VIS-À-VIS (1895)

Le camion avançait laborieusement dans la neige avec sa remorque zigzaguant de temps à autre dangereusement sur les routes glissantes. Ce voyage en France est une horreur, mais Ghislain Mahy est prêt à (presque) tout pour obtenir la Rochet-Schneider, destinée à devenir un des joyaux de sa collection encore jeune. Henri Malartre avait été formel au téléphone : son ami gantois devait se décider rapidement et aller chercher la Rochet à Lyon sur-le-champ. Le prix fort élevé avait été communiqué des mois auparavant. Trop élevé pour Ghislain, mais la petite voiture de 1895 hante ses rêves. Après de longues tergiversations, il se décide en décembre 1957 : la Rochet-Schneider sera à lui. Il fait le voyage vers le sud dans le camion Renault en compagnie de son fils Ivan. Avec le treuil à main, ils chargent le véhicule presque préhistorique ainsi que quelques congénères sur la remorque de l'ancien transporteur d'obus transformé.

En 1894, les fabricants de bicyclettes Édouard Rochet et Théophile Schneider décident de construire une voiture actionnée, comme leurs bicyclettes, par des chaînes. Le moteur est un grand monocylindre imaginé par Daimler, longtemps avant que l'inventeur allemand ne s'associe avec Benz. La carrosserie en bois ressemble à une calèche motorisée, plaçant les voyageurs face au chauffeur. Une vis-à-vis. Il ne reste donc au chauffeur que de regarder entre les têtes de ses passagers pour éviter un accident. Une corvée non sans risque. Heureusement, cahotant sur ses pneus pleins, le véhicule n'avance pas beaucoup plus vite qu'un citadin en promenade. L'exemplaire que Malartre a procuré à Mahy est une de ces toutes premières Rochet-Schneider, mais il n'en restait pas beaucoup plus que de la ferraille. Moyennant beaucoup de patience et d'application, Mahy restaure la vieille vis-à-vis rouillée et lui rend sa couleur jaune vif. La Rochet-Schneider demeure de loin la voiture la plus ancienne dans la collection et le périple hivernal sur les routes françaises a donc largement valu la peine.



AUTO	De Dion-Bouton	COULEUR	Rouge
MODÈLE/TYPE	Type G vis-à-vis	MOTEUR	Monocylindre
CARROSSERIE	Rotschild	PUISSANCE	4,5 CV
ANNÉE DE CONSTRUCTION	1901	BOÎTE DE VITESSES	Manuelle

## DE DIION-BOUTON TYPE G (1901)

Ghislain Mahy ne se sépare pas volontiers de ses voitures. Il accepte très exceptionnellement d'en vendre une, de préférence en double exemplaire, et de temps en temps, il réalise un échange. Cette De Dion-Bouton Type G, par exemple, est entrée dans sa collection grâce à un troc avec Gerhard von Raffay. Négociateur rusé et imperturbable, Mahy réussit à échanger en 1975 trois véhicules de valeur pour cette De Dion-Bouton et les débris d'une Delaunay. Il en est en fait très satisfait, car la petite Française était une voiture bien particulière. Ce modèle vis-à-vis roulait en effet sur des roues en bois aux pneus pleins en caoutchouc, ce qui était unique en 1901. La monocylindre était aussi une des premières voitures avec un pont de Dion, une suspension révolutionnaire que l'on retrouve encore de nos jours dans certaines marques de luxe. Sur le châssis reposait une carrosserie très coûteuse avec une finition raffinée de Rotschild.

Cette De Dion-Bouton a donc certainement transporté un propriétaire fortuné sur les pavés parisiens. Des recherches menées par Mahy remontent jusqu'au marquis Albert de Dion en personne. Ce gentilhomme industriel a été vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle un des fondateurs de l'industrie automobile française. En 1901, il charge ses mécaniciens à Puteaux de construire pour lui le très précieux Type G. Le marquis de Dion se fait conduire avec ostentation par son chauffeur privé Zélélé à travers la Belle Époque. Plus tard, de Dion offre la vis-à-vis à son employé éthiopien qui l'avait si fidèlement servi, et ce dernier se pavane alors volontiers en roulant du bois de Vincennes au bois de Boulogne, au grand dam des « dames en crinoline et des messieurs en gibus »<sup>3</sup> qui s'en offusquent. Longtemps après le décès de son premier propriétaire aristocrate, la voiture est vendue aux enchères, passant de collection en collection. Bref, il s'agit d'une De Dion-Bouton particulière dont l'histoire fait rêver un peu... Ghislain Mahy a donc réussi un bon coup. En revanche, le sort fut moins clément pour Gerhard von Raffay avec lequel il avait fait l'échange. En 2011, la collection fabuleuse de l'Allemand fut détruite par les flammes.

<sup>3</sup> Emprunt à la chanson *Bruxelles* de Jacques Brel.



