



WEBCLIC

www.jacquesswaters.com
Sa vie, son œuvre !



TRÉSOR CACHÉ...

Des Ferrari, comme la sublime 166 MM Barchetta de Gianni Agnelli. Mais bien davantage encore : la photo de baptême d'Enzo Ferrari, les plans de l'Auto Avio Costruzioni 815, le casque au Cheval Cabré de Francisco Baracca, ou le menu du premier banquet de la Scuderia, dédié par Nuvolari. Pendant plus de cinquante ans, Jacques Swaters a collecté tout ce qui pouvait avoir un lien avec la marque qu'il vénérât. Le collectionneur belge vient de décéder à l'âge de 84 ans, mais son trésor est préservé dans une Fondation qui porte son nom. Pour le magazine *Ferrari Club*, il nous avait raconté pourquoi et comment il s'était entiché de "memorabilia rossa".

Par **Xavier CHIMITS** Photos **Fondation Jacques SWATERS**

Le cheval cabré sur le casque de Baracca, le volant d'Ascari, une coupe de Nuvolari, le casque de Villeneuve et la licence d'Enzo Ferrari !

Ainsi, la rumeur disait vrai... Elle rapportait donc qu'un homme, en Belgique, gardait, enfoui dans sa cave, un trésor : plusieurs Ferrari, dont des pièces uniques, mais aussi une fabuleuse collection d'objets et documents directement liés à la vie d'Enzo Ferrari. Plus une banque de données informatique, qui gardait mémoire le parcours de toutes les Ferrari nées depuis la première, la 125 S n° 02, en 1947.

Qui était cet homme ? Où avait-il caché ce trésor ? Mystère. Mais la rumeur n'était pas colportée par le vent. Des Ferraristes dignes de foi juraient de sa véracité. Certains affirmaient même être descendus dans cette cave et avoir, de leurs yeux, vu le trésor. Mais ils s'arrêtaient là, comme s'ils craignaient de trahir le secret. Ce qui ajoutait encore à la légende et alimentait les fantasmes. Pourtant, comme dans la Lettre volée d'Edgar Poe, le trésor n'était pas dissimulé bien loin. Pendant des années, les clients de Ferrari Belgique l'ont approché, sans le savoir : il était sous leurs pieds ! Pour le découvrir, il suffisait en effet de dévaler un étroit escalier métallique en colimaçon, au fond du célèbre Garage Francorchamps, à Bruxelles. Mais au préalable, il fallait



créé cette Fondation pour protéger ma collection sur un plan légal et la transformer en musée dédié à la mémoire d'Enzo Ferrari. J'aurais aimé disposer encore d'un peu de temps afin de recevoir le public, mais une collection n'est jamais achevée. Les événements ont bousculé mon calendrier. Fin 2004, Ferrari a filialisé ses activités en Europe. La page des importateurs privés était donc tournée, en France comme en Belgique. Le siège de Ferrari Benelux a quitté le Garage Francorchamps. Et je me suis retrouvé face à un choix : quitter ce bâtiment désormais vide et déménager ma collection, ou bien en pro-

sée par Touring, dont la livrée bleu métal et vert rappelle l'identité de son propriétaire initial : Gianni Agnelli. "Le futur patron du groupe Fiat fut l'un des premiers clients d'Enzo Ferrari, racontait Jacques Swaters. Il avait acheté cette 166 à l'âge de 29 ans, en 1950. Je l'ai acquise deux ans plus tard, pour la faire courir sous les couleurs de l'écurie Francorchamps, avant de la revendre et de la perdre de vue. C'est mon collaborateur, Christian Philippsen, qui l'a retrouvée en piteux état au fond d'un garage, à Anvers, en 1967. Roberto Bernardi, le carrossier du Garage Francorchamps, a passé plusieurs années à la restaurer."



Jacques Swaters lors de la présentation en 2006.



Le petit Enzo et sa mama !



Pendant la guerre, Ferrari construisait des machines agricoles avant sa première auto.



obtenir la confiance du maître des lieux, Jacques Swaters, l'un des barons de l'empire Ferrari, ces soldats de la première heure montés en grade après que le Commendatore les eut désignés pour qu'ils aillent planter le drapeau au Cheval cabré sur des terres lointaines.

Il y a cinq ans, le trésor a enfin été exposé au public, le temps d'un week-end. Cinq cents Ferraristes accourus de toute l'Europe avaient eu le privilège d'assister à la soirée d'inauguration de la "Fondation Jacques Swaters". Parmi eux, Sergio Scaglietti, Franco Gozzi et Carlo Benzi, qui furent parmi les rares intimes du Commendatore, ou Giulio Borsari, chef mécanicien de la Scuderia dans les années 60. Les portes de la fondation se sont aussitôt refermées.

"J'ai 79 ans, déclara-t-il à l'époque. A cet âge, chaque collectionneur éprouve la même crainte : que les pièces qu'il a mis des années à rassembler soient dispersées aux quatre vents après sa mort. Alors, avec l'aide de ma fille Florence, j'ai

"Un jour de 1965, je vois des bennes remplies de papiers divers devant le domicile d'Enzo Ferrari. Il déménageait, pour aller vivre au centre de Modène, et avait jeté ce qui l'encomrait. Je lui ai demandé si je pouvais garder les documents dont il se débarrassait. Il a accepté."

fitier pour la faire grimper d'un étage et l'ouvrir aux visites. J'ai choisi la seconde solution." L'expérience a duré quatre ans mais, depuis lors, après la disparition du grand Jacques, c'est la première option qui a fini par s'imposer par la force des choses.

Sept Ferrari étaient ainsi sorties des entrailles du Garage Francorchamps, bâtiment de verre et d'acier posé contre l'autoroute E40 qui file vers Liège, à deux pas de l'aéroport international de Bruxelles, pour remonter à la lumière du jour. Parmi elles, la 166 MM Barchetta n° 0064 carros-

Quelques voitures sont ainsi préservées au sein de la Fondation, mais très peu pour un homme qui, sous sa casaque de patron de l'Ecurie Francorchamps, a possédé ou dirigé en course 72 Ferrari de 1952 à 1982. Jacques Swaters le concédait, avec regret : "Je n'avais pas les moyens de les conserver. Chaque fin de saison, je devais vendre mes Ferrari pour acheter les suivantes. Cinq GTO me sont passées entre les mains. Je les ai cédées pour une croûte de pain, 4 ou 5000 dollars, je ne sais même plus. C'est toute la différence entre un collectionneur et un homme de la course.

C'est peut-être l'aspect le plus fascinant du travail d'archiviste effectué par Jacques Swaters : une base de données informatiques, qui retrace le parcours des 120 000 Ferrari produites depuis la création de la marque en 1947. Tout y est recensé, pour chaque Ferrari : numéro de châssis, caractéristiques techniques, références de la couleur d'origine, des teintes de cuir, date de la première commercialisation, propriétaires successifs... Un outil d'une valeur inestimable, fruit d'un labeur de moine copiste, qui nécessite une actualisation permanente, une recherche sans fin pour combler les cases encore vides. Infos : f.swaters@skynet.be



Jacques Swaters et sa fille Florence.

Pour un collectionneur, une voiture possède une valeur affective, historique, voire financière. Tandis qu'un amoureux de la course ne connaît qu'un critère : le chronomètre. Dès qu'une voiture est plus rapide que la sienne, ne serait-ce que d'une seconde au tour, il la veut. Et n'a plus un regard pour la première. Pourquoi croyez-vous qu'Enzo Ferrari ne gardait pas ses voitures de course ? Il n'a fourni aucune explication sur ce point, comme sur tant d'autres puisqu'il ne parlait jamais de lui. Certes, au début de sa carrière de constructeur, il n'avait pas d'argent. Mais à partir des années 60, cette explication ne vaut plus. La production en série de la 250 GT 2+2 lui avait apporté la fortune. Il aurait pu conserver ses voitures. Il ne l'a pas voulu. Le passé ne l'intéressait pas. Une collection était pour lui une perte de temps, une preuve de sentimentalisme. Toute son attention se portait sur la prochaine Ferrari, celle qui serait plus rapide d'une seconde au tour. Je n'étais pas comme lui. Moi, si j'avais pu, je n'aurais pas vendu mes Ferrari..."

La singularité de la collection Swaters n'est donc pas dans la quantité de Ferrari conservées. Mais dans la masse, la variété, la qualité, la rareté des pièces et documents accumulés au fil des ans. L'inventaire en serait fastidieux. Mieux vaut laisser au visiteur la joie, et même l'émotion de la décou-

onné le 8 novembre 1930, signé par ses pilotes : Tazio Nuvolari, "Baconin" Borzacchini, Giuseppe Campari, Luigi Arcangeli (premier pilote de la Scuderia à trouver la mort en course, six mois plus tard à Monza), Alfredo Caniato et Eugenio Siena. Tous les almanach annuels édités par Enzo Ferrari pour commémorer les résultats sportifs de la saison, y compris le premier, en 1931.

Comment décrire les peintures exécutées par Enzo Ferrari à l'adolescence ? Les images pieuses de sa première communion. Sa licence de pilote. D'innombrables photos de famille, depuis celle prise le jour de son baptême. Le casque frappé du Cheval Cabré de Francesco Baracca, as de la chasse italienne mort en combat aérien en juin 1918, et dont Enzo Ferrari reprit l'emblème en 1932. L'exemplaire test du Christ en fonte réalisé par les ouvriers de la fonderie Ferrari et donné au Pape Jean-Paul II lors de sa visite à Maranello en juin 1988, deux mois avant la mort d'Enzo Ferrari. Ou bien encore 4000 modèles réduits de Ferrari, les affiches et foulards des Mille Miglia, des 24 Heures du Mans, et tant d'autres objets qui racontent ce que furent la vie et l'œuvre d'Enzo Ferrari. Et, par translation, celle de Jacques Swaters : "J'avais un petit garage à Bruxelles et courais sur une Ferrari 500 F2 au volant de laquelle j'ai disputé cinq Grands Prix

crochet par le siège historique de la Scuderia, au n° 11 de la viale Trento e Trieste à Modène, pour voir le Commendatore. Il habitait toujours à l'étage, et y avait gardé un bureau où il passait ses matinées. Un jour de 1965, je vois des bennes remplies de papiers divers devant le domicile d'Enzo Ferrari. Il déménageait, pour aller vivre au centre de Modène, dans une maison bourgeoise sur quatre niveaux située Largo Garibaldi. Et avait jeté ce qui l'encadrait. Je lui ai demandé si je pouvais garder les documents dont il se débarrassait. Il a accepté. J'ai tout ramené à Bruxelles : des photos, des lettres adressées à sa femme, des souvenirs d'enfance, des brochures. C'est à partir de ce moment que je suis devenu collectionneur. J'ai commencé à racheter chez des brocanteurs des pièces et documents liés à Enzo Ferrari. J'avais un réseau d'informateurs en Italie. J'étais prévenu dès qu'une pièce digne d'intérêt était mise en vente. Mais tout ce que j'achetais dormait ensuite dans des caisses. En 1992, quand le Garage Francorchamps a quitté son siège historique pour s'établir dans ses locaux de Zaventem, beaucoup plus vastes, j'ai enfin eu la place nécessaire pour classer toutes les pièces accumulées au fil des années. J'ai ouvert mes caisses. Et j'ai entamé ma quatrième vie. J'avais été pilote, importateur Ferrari,



La 166 MM qui a appartenu à Gianni Agnelli en personne.



Tout ce qui a un rapport avec Ferrari en modèles réduits.



Des visiteurs de prestige ont salué le travail de Swaters.

verte. Car comment raconter les lettres signées à l'encre violette dans lesquelles Enzo Ferrari fixait lui-même aux organisateurs les primes de départ de ses pilotes, avec politesse et fermeté ? La collection de timbres et les appareils photo de Dino Ferrari, le fils d'Enzo, emporté par la maladie en 1956 à l'âge de 24 ans. Les coupes d'Alberto Ascari, les gants de course de Tazio Nuvolari, les chronomètres offerts par Mike Hawthorn à Romolo Tavoni, directeur sportif de la Scuderia, après son titre de Champion du monde de F1 en 1958. Le dépliant commercial de la 125 S, première Ferrari produite en 1947, quand les voitures de sport se vendaient sur plans. Le projet de transformation de l'AAC 815, première voiture construite par Enzo Ferrari sept ans plus tôt, mais qui n'eut pas le droit de porter son nom. Les brochures publicitaires des machines-outils assemblées pendant la guerre par l'usine Ferrari, dont elles arborent le sigle. Le menu du premier banquet de fin de saison de la Scuderia Ferrari,

hors championnat, quand j'ai reçu, en 1953, un coup de téléphone de Gerolamo Gardini, bras droit d'Enzo Ferrari. Gardini me dit avoir envoyé une Ferrari 250 Europa par train en direction de Bruxelles, pour le salon automobile. Mais qu'un empêchement l'oblige à rester à Maranello. Il me demande si je pouvais avoir l'amabilité d'aller chercher la 250 Europa en gare, la dédouaner, trouver un emplacement pour créer un stand Ferrari au sein du salon, et le tenir... J'ai dit oui, bien entendu. J'ai même trouvé un acquéreur pour cette 250 Europa. Deux mois plus tard, j'étais nommé importateur de Ferrari pour la Benelux, soit le deuxième représentant officiel de Ferrari hors d'Italie après Luigi Chinetti aux Etats-Unis. A partir de là, j'ai commencé à garder tous les dépliant commerciaux des Ferrari. Juste parce que je les trouvais beaux, sans but précis. Je ne suis devenu proche d'Enzo Ferrari qu'au début des années 60. Quand j'allais prendre livraison d'une Ferrari à Maranello, je faisais un

directeur d'écurie. Je suis devenu archiviste de l'histoire de Ferrari. Une occupation à temps plein, depuis que j'ai vendu en 1998 la licence d'importation de Ferrari Benelux."

Il n'est pas d'homme parfait. Enzo Ferrari créait, mais ne gardait rien. Alors d'autres hommes, Fabrizio Violati en Italie, Pierre Bardinon en France, Jean Sage en Suisse, Jacques Swaters en Belgique, ont pieusement conservé les voitures et documents qui ont jalonné sa vie. Le trésor de Jacques Swaters est désormais sous bonne garde, car sa fille Florence veille sur des archives uniques en leur genre, réunies dans la Fondation Jacques Swaters, installée depuis peu dans une belle villa ayant appartenu à Jacky Ickx puis à Jean Blaton ("Beurtlys"), le complice de tant d'aventures. Elles ne sont pas accessibles au grand public mais les historiens ou journalistes qui en font la demande peuvent toujours obtenir un rendez-vous... Florence saura reconnaître les authentiques connaisseurs des simples curieux. **FI**



Vainqueur du Grand Prix de l'Avus à Berlin sur une Ferrari 500 F2 en 1953, Jacques Swaters a ensuite ouvert le fameux "Garage Francorchamps" tandis que l'Ecurie du même nom lançait sur les circuits du monde entier des bolides jaunes de la célèbre marque au cheval cabré.

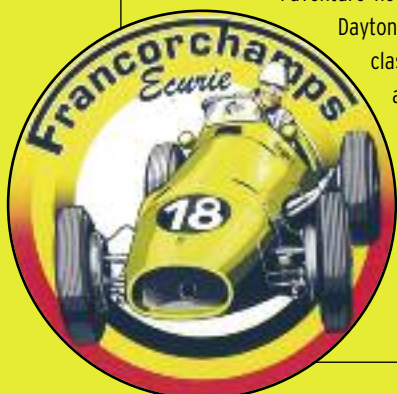


LOVE STORY LA BELGIQUE ET FERRARI

En devenant importateur Ferrari pour les pays du Benelux, Jacques Swaters a commencé par faire entrer les têtes couronnées à Maranello : le Roi Léopold III fut ainsi un client exigeant mais comblé au volant d'innombrables GT du cheval cabré. L'histoire d'amour entre la Belgique et Ferrari s'est naturellement développée sur les circuits, avec plusieurs pilotes belges recrutés par la Scuderia dès les années 50 : André Pilette, Paul Frère et Olivier Gendebien (vainqueurs au Mans en 1960), puis le bouillant Willy Mairesse et bien entendu Jacky Ickx, qui remporta six Grands Prix en rouge. Le Commendatore avait un faible pour son ami Swaters et l'autorisait à peindre ses voitures dans la couleur nationale belge, le jaune. Même quand il prêtait une F1 le temps d'un Grand Prix à Spa, comme la D50 de Pilette en 1956 (6^e) ou la 156 de Gendebien en 1961 (4^e). Plus tard, Jacky Ickx eut droit au privilège d'un rappel de la couleur nationale, sous forme de bande jaune sur les carrosseries des 312B ou 312PB.

L'Ecurie Francorchamps de Jacques Swaters connut ses heures de gloire en endurance, avec les GT0 sur les routes du Tour de France (plusieurs succès pour Gendebien, Bianchi, Mairesse et Berger) puis avec les protos jaunes au Mans et ailleurs : la 250 LM de Dumay-Gosselin aurait dû l'emporter aux 24 Heures en 1965 (un pneu déchappé les priva de la victoire en vue de l'arrivée), les inoubliables P3/P4 brillèrent aussi dans la Sarthe (3^e place en 1967 pour Mairesse-Beurlys derrière les intouchables Ford Mk IV), avant que l'aventure ne s'achève avec la splendide 512S devenue 512M en 1971. Quelques Ferrari Daytona ou 512BB furent encore engagées par l'Ecurie Francorchamps dans la classique mancelle dans les années 80, mais le cœur n'y était plus et les temps avaient changé. Il n'empêche que les Ferrari jaunes (ou rouges à bande jaune) ont marqué l'histoire du sport automobile de leur empreinte.

P.V.V.



L'emblème et le logo de l'Ecurie Francorchamps : toute une époque !





