

# Piet Verschelde LE PIONNIER DU TRACTEUR ANCIEN

RENCONTRE

**A**U DÉBUT DES ANNÉES SOIXANTE-DIX, alors qu'en France quelques précurseurs commencent à amasser de vieilles mécaniques agricoles, le mouvement de la collection se met en place en Europe du nord. Profitant de ce qui n'est encore qu'une tendance, quelques Hollandais, Allemands ou Belges se lancent dans le commerce de tracteurs anciens. C'est l'un des acteurs majeurs et pionnier de cette activité que nous avons rencontré à Waregem en Belgique, en la personne de Piet Verschelde.

Par Jack FARMER



Ci-dessus.  
Piet Verschelde et son épouse. La compétence et le sourire en plus.

Dans les années trente, le père de Piet Verschelde, teilleur et négociant en lin avait fabriqué un tracteur sur une base de moteur de Lanz Bulldog. Ce moteur infatigable et capable de fonctionner avec toutes sortes de carburants l'avait fasciné et c'est au début de l'année 1972, alors qu'il n'avait que 17 ans que Piet repère un Lanz HR9 routier « EilBulldog » avec cabine et treuil en provenance de l'armée. Après de nombreuses visites au propriétaire, il réussit à l'acheter pour l'équivalent de 30 euros ! Mais ce tracteur est dépourvu de culasse, et il lui faudra beaucoup de temps et de patience pour en trouver une, qui au final lui coûtera bien plus cher que le tracteur. Le Lanz remonté, il passe une annonce dans un journal agricole et le revend avec un bénéfice qu'il réinvesti immédiatement dans l'acquisition d'autres tracteurs : Piet est commerçant dans l'âme, et l'affaire est lancée ! C'est durant cette période qu'il récupère le moteur de son père, celui là même qui l'a amené à s'intéresser aux « boules chaudes ». Il entrevoit alors le succès à venir pour ce type de mécanique auprès des collectionneurs.

De 1975 à 79, il loue un hangar pour entreposer ses achats près du domicile familial. Parmi ses « trouvailles » de l'époque figure un autre EilBulldog, vendu avec une batteuse qui n'arrivera pas à destination, décapitée sous un pont. Il achète aussi un stock de SuperLandini. Il s'agit de modèles inventés, récupérés neufs chez l'importateur belge. Piet explore alors la France proche, et



notamment le Nord, le Pas de Calais, la Somme, où il se trouve déjà en concurrence avec les précurseurs du milieu, et notamment des hollandais très actifs.

En 1977, après avoir fait des études de droit, il travaille comme technico-commercial chez un importateur belge de machines agricoles dont les fameux Unimog. L'importateur est ensuite repris par Fiat-New Holland, et Piet Verschelde y devient responsable commercial pour la Belgique. Cette orientation est révélatrice de ses motivations personnelles. Pendant ces années où il travaille dans des entreprises extérieures, il mène sa propre activité de négoce de matériel en parallèle. Il y consacre tout son temps disponible, soirées, week-end et vacances compris. Opportuniste, travailleur infatigable qui ne compte pas son temps, fin négociateur et toujours disponible pour le « client », son affaire progresse rapidement. Non seulement il se consacre aux tracteurs anciens mais il s'intéresse aussi au matériel de travaux publics, aux grues, au matériel militaire réformé (camions, pick-up américains...) et bien d'autres choses encore.

## Vers de nouveaux horizons

En 1979, Piet Verschelde achète une ancienne usine



## Le prix, un sujet tabou

**S** I ILY A BIEN UN SUJET qui reste tabou dans le milieu de la collection en général, c'est celui du prix. Que l'on soit acheteur ou vendeur, l'objectivité n'est pas toujours au rendez vous, et les esprits peuvent très vite d'enflammer.

Le prix d'un tracteur ancien reste difficile à fixer. Il doit inclure un certain nombre de critères, développés dans ce reportage, et tenir compte du nombre réduit de transactions, en regard d'autres secteurs. Il est néanmoins permis de dégager des tendances sur l'évolution du marché au niveau européen, les orientations des acheteurs et leurs motivations.

Sur le marché européen, la demande pour les tracteurs américains est stable, en baisse pour les motorisations à essence, mais globalement, celle-ci dépend fortement de la parité du dollar et de l'incidence du pétrole qui est très importante et peut faire varier le prix du transport du simple au double suivant la période.

Pour les tracteurs européens, la demande est manifestement en faveur des modèles à boule. La cote des Lanz est toujours en hausse. Certains modèles atteignent des prix conséquents comme les « routiers d'origine » mais aussi les chenilles. Les Pampa présentent une alternative à cet engouement, mais commencent à se faire rares. Les prix des Société Française Vierzon restent en retrait par rapport à ceux des Lanz mais sont malgré tout en hausse surtout pour les plus gros modèles, les 302 et bien sur les modèles plus anciens. Les 551 sont devenus plus difficiles à acheter et leurs prix fluctuent selon des critères plus ou moins subjectifs. Les plus petits modèles, 201, 202, 204, sont très nombreux, et leurs prix restent raisonnables. Les Marshall qui, bien qu'étant des diesels, sont souvent assimilés aux modèles à boule ont des valeurs qui évoluent en fonction du marché britannique. Celles-ci restent stationnaires pour le moment.

Les diesels allemands, sont en hausse sensible dans l'intérêt des collectionneurs, et leur valeur s'en ressent. Pour les Hanomag, l'engouement avait démarré plus tôt, ce qui avait déjà fait monter leur valeur, qui reste donc stable. Les remarques faites ci-dessus sont particulièrement valables pour les modèles d'après guerre, les modèles de haut de gamme et les plus puissants. Ceux produits en petites quantités par des marques réputées, sont les plus prisés. Depuis quelques temps en particulier, la côte des versions quatre roues motrices des modèles des années cinquante et début soixante (Deutz, Eicher, Fendt, Güldner...) semble augmenter.

*Ci-dessus, à gauche.*

**Un rarissime Landini HP 30, à refroidissement par évaporation, fabriqué à partir de 1928.**

*Ci-dessus, à droite.*

**Avant de se consacrer aux engins de récolte, Léon Claeys produisait des moteurs fixes comme en atteste cet exemplaire.**



**Ce HSCS hongrois est un des tous premiers modèles de la marque, un "30/32", dont la boule est située vers le conducteur.**



**Rareté parmi les raretés, ce Somua type A était généralement associé à une fraise rotative, ce qui lui valait l'appellation de motoculteur.**

de rouissage et teillage du lin à Zulte dont le terrain et les 2500 m<sup>2</sup> de bâtiments soutiendront son développement. Pendant les années quatre-vingt et jusqu'en 2000, il se met en quête des « tracteurs de prairies », les américains les plus anciens et les plus gros (Aultman Taylor, Hart Parr, Mogul, Rumely Oil Pull ou Titan), aux USA et

*Ci-contre.*  
**En terme de pièces détachées, et notamment de roues en fer, l'entreprise propose un très large choix.**



au Canada. Il ramène aussi d'autres machines comme d'imposantes routières à vapeur Case. Animé par un sens certain de l'aventure, il parcourt une bonne partie de la planète, Australie, Amérique latine, Afrique du sud, Nouvelle Zélande pour en citer quelques-uns... sans oublier l'Europe. A la recherche de modèles rares ou inédits, il anticipe alors les tendances qui vont intéresser les collectionneurs.

Le volume d'affaires, et la rotation du matériel sont en progression constante. En 1998, Piet fait l'acquisition d'un terrain de 15000 m<sup>2</sup> dans la zone industrielle de Waregem, sur lequel il fait bâtir en 2002 et 2003, deux halls jumelés ultra modernes couvrant 4000 m<sup>2</sup>. Depuis, il y a transféré l'essentiel de son activité commerciale de tracteurs anciens ainsi qu'une grande partie des pièces neuves et d'occasion qu'il propose. Sur place ce sont des centaines de tracteurs que l'on découvre avec une certaine incrédulité devant une telle variété d'origines et d'états. Ainsi les Pampa argentins sont de loin les plus représentés, de l'épave à l'état concours (voir encadré).

Plus loin se trouvent des pièces en tout genre, et notamment des roues en fer de toutes tailles et de toutes dimensions. Mais la visite ne s'arrête pas là, et Piet nous emmène dans ses locaux où il a débuté son activité, à quelques kilomètres de là. Au centre d'un quartier devenu résidentiel, ce qui ne facilitait pas l'activité, surtout le week-end, se trouvent là aussi de nombreux tracteurs intéressants et un stock de pièces non négligeable.

A peine le visiteur a-t-il fait part de ses besoins, que Piet, toujours à l'écoute du client, s'active pour lui fournir la bonne pièce et le conseil qui va avec.

*Ci-dessous.*

**Sur ce tracteur australien McDonald, la boule du moteur de plus de 10 litres de cylindrée est tournée vers le conducteur. La transmission moteur boîte se fait par chaînes, dont le réglage est opéré par glissement du moteur.**



Piet Verschelde, ici aux commandes d'un Landini, travaille en famille. Son jeune fils, au second plan, roule déjà dans ses traces.

**A**UJOURD'HUI PIET VERSCHELDE vend entre 300 et 400 tracteurs par an. Il parle 7 langues, et dispose de fournisseurs et de clients dans une multitude de pays. Avec un stock permanent de plusieurs centaines de tracteurs. Il est capable de satisfaire toutes les demandes, du collectionneur chevronné au débutant.

Piet, et ses concurrents en la matière, ont fait de la Belgique une incontournable plate forme pour les amateurs et collectionneurs de tracteurs anciens, bien au-delà de l'Europe.

**Tracteurs Passion Collection. Quels tracteurs français parmi les plus emblématiques sont passés par ici ?**

**Piet Verschelde.** Surtout des pièces rares, comme des prototypes Vierzon H1 et H2, Micromax, Somua, Citroën, Chapron, Pour les Vierzon, j'ai déjà rentré trois 552, quatre H0 nez pointu, des 551 dont un à conduite centrale. Mais aussi quelques Sift TL4...

**Tracteurs Passion Collection. Quelles sont vos relations avec les anglais et leur influence sur le marché ?**

**Piet Verschelde.** Je travaille avec eux depuis longtemps, mais les Anglais sont aussi nationalistes que les Allemands pour les collections. Ils sont avant tout intéressés par les matériels de leur pays, surtout les plus rares, comme les Marshall et en particulier le Marshall MP6, les David Brown 6 cylindres, Les County, les Fordson, les Nuffield 4x4... Actuellement, il y a moins de demande à cause de la valeur de la livre sterling trop basse par rapport à l'euro. Les tracteurs français ne les intéressent pas.

**Tracteurs Passion Collection. Est-il vrai que l'on ne trouve plus de Robuste en Hongrie ?**

**Piet Verschelde.** C'est vrai, car dans les années soixante il y a eu une telle pénurie de ferraille que tout ce qui pouvait servir a été réquisitionné. Et les

Robuste n'ont pas échappé à cette règle.

**Tracteurs Passion Collection. Quelle est votre plus belle découverte à ce jour ?**

**Piet Verschelde.** Il s'agit d'un lot de tracteur de l'exceptionnelle collection Reynolds au Canada. Il y en avait des hectares. Au total un bon millier, peut-être un peu plus. J'ai acheté la moitié de tout ce qui était complet et en état, à raison d'une cinquantaine de tracteurs par an pendant 10 ans ! Ainsi j'ai acheté à peu près 500 tracteurs et le reste a été acheté par le gouvernement canadien. Ça commençait avec des tracteurs à vapeur d'avant 1900, puis les tracteurs de prairies d'avant 1915 tels les Twin City, Aultman Taylor, Rumely, Mogul, IHC Titan et bien d'autres encore. Ensuite il y avait les plus petits des années 1910 à 1925, tels que les Titan, Mogul, Waterloo Boy, Case, Huber, La Crosse, Minneapolis, Hart-Parr, Rumely, Oil Pull et bien d'autres encore... une incroyable collection, vraiment.

**Tracteurs Passion Collection. Qu'est ce qu'il vous reste à découvrir ?**

**Piet Verschelde.** En Russie, un groupe de 18 Lanz routiers EilBulldog capturés pendant la dernière guerre. Ils seraient quelque part, intacts !

**Tracteurs Passion Collection. Qui sont les clients les plus difficiles en affaire ?**

**Piet Verschelde.** Il y a partout des gens difficiles et d'autres plus faciles mais les plus faciles sont les belges, les hollandais et les anglais, Quand aux plus difficiles, je te laisse deviner ! □

*Ci-contre.*  
 Ce Same 360 est une version spéciale, développée pour l'armée, équipé d'un trois cylindres de 60 CV. Sa particularité est qu'il est équipé de 4 roues motrices et directrices et d'une boîte permettant d'atteindre 30 km/h.

*Ci-dessous, à gauche.*  
 Production italienne, le premier tracteur Orsi est apparu en 1931. Ce monocylindre à boule est un modèle Argo sorti en 1950.

*Ci-dessous, à droite.*  
 Ce tracteur OTO C25 2R3, est équipé d'un monocylindre diesel horizontal 4 temps, 1860 cm<sup>3</sup> de 22 CV, refroidi par air. Seuls 108 exemplaires de ce modèle ont été produits de 1953 à 1955.



Dans son jus, ce 403D est un des derniers exemplaires, proposé avec les couleurs Case.



*Ci-contre, à droite.*  
 Le Lombardini DL30 est équipé d'un moteur diesel de la marque à 2 cylindres horizontaux, et volant d'équilibrage, de 2,56 litres de cylindrée développant 30 CV. La transmission entre moteur et boîte est assurée par des courroies trapézoïdales, comme sur les Allgaier. Il a été produit de 52 à 57 à environ 130 exemplaires.



*Ci-contre, à gauche.*  
 Si Piet Verschelde se consacre en grande partie aux tracteurs, lui arrive de rentrer parfois des moissonneuses batteuses, comme cette jolie John Deere Lanz 250.

## Les grandes tendances du marché

À l'origine du mouvement, l'engouement s'est porté sur les Lanz à boule. Ces tracteurs étaient symboliques pour les amateurs allemands, qui se sont appuyés dans leurs recherches sur des intermédiaires belge et hollandais. Les prix de ces tracteurs ont alors grimpé au fur et à mesure que le rapport offre/demande s'inversait. Les collectionneurs allemands, n'étant pratiquement intéressés que par le matériel de leur pays, les Hanomag ont vu leur côte de popularité monter, et à un degré moindre, les Deutz également. Dans certains pays, durant cette même période, les tracteurs américains découverts dans le cadre du plan Marshall, ont été demandés mais cette tendance s'est inversée. Selon Piet, ces modèles ont été produits en très grande quantité et de nombreux collectionneurs ont réalisé les difficultés mécaniques que posent les tracteurs à essence et essence/pétrole rarement utilisés. Quant aux imposants tracteurs américains du début des années 1900, ils n'intéressaient qu'une petite quantité de passionnés, et leurs demandes ont été satisfaites en quelques années.

D'une manière générale, les tracteurs les plus recherchés à ce jour sont de toute évidence les plus anciens et ceux qui sont rares ou spéciaux. Si un tracteur rare ou spécial est issu d'une marque connue, il n'en sera que plus apprécié. En ce qui concerne les prix, même pour des modèles de valeur, ceux-ci sont largement conditionnés par l'état. Des tracteurs complets,



et possédant certains équipements spéciaux d'origine (essieu à ressort, masses, poulie de battage, etc.), méritent une plus value.

Les modèles à chenilles restent d'une façon générale plus difficile à vendre, à cause des difficultés pour les déplacer. □

*Ci-contre.*

Encore une production sous licence argentine, avec ce Deutz F6L 514 qui fut fabriqué chez Deca à Buenos Aires. À ses côtés, le tracteur à chenilles est un Continental.

*Ci-dessous.*

Autres tracteurs venus d'Amérique du sud, que l'on trouve chez Piet Verschelde, ces 730 surélevés « Hi-crop ».



Pampa,  
le Lanz exotique

Dès les années quatre-vingt-dix, sa quête de tracteurs Lanz, pousse Piet Verschelde toujours plus loin, vers d'autres continents, et notamment l'Amérique du Sud ; Le Chili, Cuba, le Brésil mais aussi l'Argentine ou sont construits des copies de Lanz par la firme I.A.M.E.

Ces tracteurs qui sont des répliques du D9506 de 45 chevaux, et répondent au nom de Pampa. Reconnaisables à leur

*Ci-dessus.*

Avec leurs pots d'échappement caractéristiques et leur couleur orangée, ce sont plus de 500 Pampa que Piet a importé d'Argentine vers l'Europe.

couleur orangée, on estime aujourd'hui que 800 modèles sont arrivés en Europe, dont pas moins de 500 exemplaires par l'intermédiaire de Piet Verschelde. □

