

L'histoire automobile de la famille Kempynck commence immédiatement après la Première Guerre mondiale en 1918. René Kempynck, mon grand-père, commença la construction de sa première partie du garage et agrandit en 1926 le garage pour plus d'une centaine de véhicules. Il est marié à Léonie et a 2 enfants: ma marraine Adrienne née en 1910 et mon père Léon né en 1920. Ma marraine a aidé dans le garage l'âge de 16 ans (1926), mon père dès l'âge de 16 ans (1936).

Je ressemble beaucoup à mon grand-père, inventeur, créateur et modeste. Mon fils Tom ressemble plus à mon père, populaire, bon vendeur et surtout doué dans un art de conduire unique.

Mon grand point fort, c'est que je connais aussi bien la mécanique, que l'électronique et que j'ai su construire et régler mes propres moteurs.

Date chronologiques

Kempynck René - mon grand-père - 1ere génération		
Année	Age	
1883	0	naissance
1893	10	Il a fait une copie d'une pièce de monnaie, pour pouvoir acheter un morceau de chocolat. Seul lui pouvait reconnaître sa pièce.
1895	12	.fin des études, allez travailler chez un forgeron
1899	16	Il s'installe à son compte comme forgeron et ouvre un atelier de mécanique à Coxyde et à 14 ouvriers, pour faire de la plomberie, les toits, etc...
1906	23	Mariage avec Léonie
1906	23	Il déménage dans la province d'Anvers à la demande de ma grand-mère, qui en est originaire. Il travaille 3 shifts de 8 heures, soit 24 heures par jour, 6 jours sur 7. Le dimanche il dort toute la journée.
1907	24	Il développe une rectifieuse spéciale pour les diamantaires.
1908	25	Il travaille également pour la société "Red Star Line, qui assure la liaison maritime d'Anvers vers l'Amérique. Pour eux, il a dû construire tous les coffres-forts, une réalisation personnelle de A à Z, les portes blindées et la mécanique interne complète avec engrenages
1910	27	Naissance Adrienne - ma marraine
1914	31	Il va combattre dans les tranchées de Dixmude. Il sera le seul rescapé d'une famille de 7 frères et soeurs
1918	35	Il commence un garage à Coxyde-bains dans la rue principale. Il achète un très grande dune à l'arrière de la rue principale pour pouvoir agrandir son garage. Il a construit des rails vers la mer et a déplacé cette dune tout seul avec cheval et charrette.
		La commande de pièces est presque impossible dans ce temps là et il fabrique toutes les pièces mécaniques lui même, pièces moteur, suspension, carrosserie etc.. avec un garanti a vie.
1926	43	Il a fini d'agrandir le garage pour pouvoir stocker plus de 100 voitures.

1933	50	En hiver on a moins de travail et le patron d'un grand hôtel à Coxyde demande à René de réparer sa caisse enregistreuse IBM, vu que les spécialistes d'IBM étaient venu 4 fois et n'ont pas su la réparer. Mon grand-père regarde la caisse et refait plein de pièces, la caisse n'a plus jamais manqué depuis lors.
1936	53	Mon père Léon quitte l'école et aide mon grand-père dans le garage
1940	57	Il doit s'enfuir à Toulouse où il travaille comme chef d'atelier dans l'usine d'avions Breguet.
1944	61	Retourne et retrouve son garage occupé par les Allemands ensuite par les Anglais.
1945	62	Reprend ses activités de garagiste. Il achète un half track avec chenilles de l'armée Américaine et le transforme en dépanneuse. De nombreuses voitures et camions s'enlisent dans le sable des dunes.
1957	74	décès de ma grand-mère Léonie (70 ans)
1958	75	décès de mon père Léon (37 ans)
1960	77	Mon grand-père arrête de travailler dans le garage, on a mis un gérant jusqu'en 1963
1963	80	décès de mon grand-père

Kempynck Léon - mon père - 2eme génération		
Année	Age	
1920	0	naissance
1928	8	Roule déjà sur la moto. Mon grand-père démarre la moto, le met dessus et il fait le tour de la grand place et du garage
1932	12	Il roule en voiture et gare les voitures au millimètre dans le grand garage
1936	16	Il finit ses études et aide dans le garage
1940	20	Il fait juste son service militaire quand la guerre éclate
1941	21	Il rentre dans la résistance ensemble avec mon parrain, mari d'Adrienne Kempynck
1943	23	Il est pris comme prisonnier politique et au début il est envoyé dans un camp de concentration, pour finir comme mécanicien force à l'est ou il devait travailler au camions pour la bataille en Russie. Il a survécu, mais est rentré très malade.
1945	25	Il recommence à travailler dans son garage à Coxyde. Il est reconnu comme un très bon metteur au point de moteurs, on vient de loin pour ses services.
1946	26	Il commence à acheter et vendre des voitures banales, mais aussi plein de voitures exclusives, souvent des voitures de sport anglaises. Il possède des MG, des Austin-Healey, plein de Jaguars.

1951	31	Il fait un essai à Francorchamps avec une de ses Jaguar et les gens de l'usine sont tellement étonnés de son coup de volant, qu' ils veulent directement l'engager dans l'équipe officielle pour rouler au Mans. Seulement mon grand-père a interdit, vu que c'était trop dangereux de ce temps là.
1952	32	Il prépare et gonfle le moteur de sa Simca Aronde. Première préparation moteur dans la famille Kempynck
1956	36	Mon père tombe malade
1958	38	décès de mon pere apres devoir rester 2 ans au lit

Kempynck Jan - moi-meme - 3eme génération		
Année	Age	
1955	0	naissance
1962	7	J'ai décidé de devenir ingénieur
1966	11	J'envoi un dessin de la Ford Capri, comme moi je la vois, a Ford Cologne. Je reçois une lettre de remerciement et a, grâce à cela, pu faire mon stage chez Ford Genk après mes études d'ingénieur.
1967	12	ecole moyenne en mécanique
1969	14	Je commence a travailler pendant mes vacances dans un garage Ford
1969	14	J'ai construit une module électronique pour le contrôle intermittent réglable pour essuies glaces
1970	15	Ecole moyenne en électricité
1970	15	J'ai construit les premier allumage electronique à décharge capacitive avec thyristor
1971	16	J'ai aidé chez un préparateur de moteurs local. J'ai réussi à modifier le boîtier de gestion d'injection type BOSCH L-jetronic et j'ai gagné de la puissance sur le banc moteur. Premier chip tuner au monde, constat vérifié.
1973	18	Commence à faire les etudes d'ingénieur à Gent
1976	21	Mon professeur, qui avait fait ses études aux USA, a su importer les premiers microprocesseurs type industriels. Je fais une thèse et étude sur les premiers microprocesseurs, j'écris le premier programme de réglage type PID (proportionnel, différentiel, intégral), la base de tous les réglages d'actuateurs en électronique.
1977	22	Diplôme d'ingénieur en automatisation
1978	23	Diplôme d'ingénieur en électronique
1979	24	Diplôme d'ingénieur en automobile
1980	25	Rentrée obligatoire à l'armée, ou je fais d'abord mon service comme officier de réserve
1982	27	Je deviens officier technique (statut temporaire)

1984	29	Je quitte l'armée, pour aller travailler chez BOSCH, comme ingénieur. Je dois trouver les pannes, que les garagistes et importateurs ne trouvent pas. Je dois également instruire les garagistes comment utiliser les appareils diagnostiques de Bosch
1984-1989	29	Je travaille aussi beaucoup sur banc d'essais, pour régler les moteurs. J'attire aussi des voitures de compétition, pour régler les carburateurs, mais aussi modifier les boîtiers électroniques. J'ai des clients comme Renault Sport Belgique, Opel Belgique, Nissan Belgique etc...Le weekend j'aide souvent aux courses automobiles.
1985	30	Pour moi-même, j'ai construit une BMW E30 325i, moteur 2.7 210 CV, transmission, suspension, freins, extérieur, intérieur complètement modifiée. Le but c'était de faire voitures genres Alpina. J'ai eu trop de clients course automobile pour pouvoir aboutir à ce projet.
1989	34	Vue le grand succès en course automobile, je décide de créer ma propre entreprise nommée Kempower Motorsport
1989	34	Je batte mon entreprise à Lummen, 5 km du circuit de Zolder, avec entre-autres un banc d'essais de puissance à rouleaux BOSCH 2 roues motrices.
1990	35	Je commence à produire des moteurs de course pour toutes les catégories de voitures de tourisme, Circuit, Rallye, Rallycross etc...En moyenne, je produis avec un aide mécano, 26 moteurs de course par an. On gagne l'une course après l'autre et championnat après championnat. J'ai vraiment préparé des moteurs de presque toutes les marques existantes.
1991	36	Je monte et règle le premier boîtier programmable d'injection électronique Haltech importé d'Australie sur un de mes moteurs VW et on gagne le championnat.
1992	37	J'ai un accident grave sur le banc d'essais, un cardan traverse la carrosserie et arrache presque mon bras droit. Six mois de réhabilitation.
1993	38	Je commence à recevoir du soutien de BMW motorsport à cause des bons résultats obtenus. J'ai fait ma propre version course 2.0 litres de moteur S14, avant que Prodrive en fasse.
1993	38	J'importe les boîtiers MOTEC gestion intégrale d'injection et d'allumage.
1994	39	J'achète et installe un banc moteur Superflow capable de mesurer 1500 CV
1994	39	J'ai réussi à mettre au point un système avec deux injecteurs par cylindre sur un moteur Porsche me faisant gagner 15 CV. Impossible de faire selon le fabricant de boîtier MOTEC
1994	39	Je fais plein de moteurs BMW S14 même type DTM, le plus haut niveau de moteur de voitures de courses ayant plus de chevaux que l'usine et cela avec une fiabilité exemplaire.
1996	41	Je suis invité par BMW motorsport pour suivre des essais privés. Ils m'ont demandé mon avis sur certains problèmes de fiabilité qu'ils ont rencontrés sur de nouveaux moteurs et que j'avais résolu de ma façon. Alors ils m'ont demandé de vendre mon entreprise et de les rejoindre pour le projet Formule 1. J'ai beaucoup hésité, mais j'ai continué mon entreprise

1996	41	J'ai fait le service pour une Porsche Supercup de Porsche Belgique, course annexe de grand prix de F1 en Europe.
1997	42	Je prépare une BMW E36 FIA 2.0 moteur S42 et devient vice-champion à cause de manque de budget
1998	43	J'écris en premier au monde le programme pour contrôler des arbres à cames variable sur un boîtier universelle de gestion MOTEC. Les ingénieurs Australiens avaient essayé, mais pas réussi.
1999	44	Je construis le cablage complet des voitures Marcos de course
1999	44	De Volvo belgique, j'ai dû refaire une Volvo S40 de cup Suédoise en une vraie voiture de course. J'ai fait toutes pièces moteur qui n'existaient pas, cames, bielles, pistons, admission à papillons, échappement, passant de 140 CV à 240 CV. J'ai construit et dessiné une boîte séquentielle à 6 rapports. J'ai dessiné et fabriqué toutes les suspensions en type voiture de formule. Après quelques beaux succès, le règlement a malheureusement changé et Volvo l'a mis au musée. Maintenant j'ai vu qu'elle est vendue aux enchères chez Sotheby's.
2000-2002	45-47	Préparation complète de A à Z de moteurs BMW M54 en version 2.5 pour le championnat de tourisme aux USA, selon le règlement. Les premiers moteurs fabriqués aux USA, cassaient souvent et avaient environs 240 CV, ne finissais jamais dans les 10 premiers, comme concurrence il y avait Acura, Mazda etc... tous des moteurs préparés à l'usine au Japon. Ma première version avait 288 CV, avec une évolution jusque 295 CV. Mes moteurs ont gagné toutes les courses 2 ans d'affilée sans aucun pépin. Le préparateur américain, qui devait livrer l'assistance pendant les courses, a ouvert un de mes moteurs pour copier. Ca a été très mal reçu chez BMW Allemagne.
2003	48	J'ai pratiquement arrêté la construction de moteurs de course, parce que les clients payaient mal. Toujours moins de sponsors. Les seuls qui savaient payer, c'étaient les gens fortunés, mais qui, la plupart du temps, ne savaient pas rouler.
2005	50	Volvo Belgique m'a donné l'ordre de créer une version spéciale Belge de 3 types de Volvo avec moteur 2.0 litres. J'ai dû assurer l'homologation de ces modèles et a dû reprogrammer 3000 boîtiers Motronic.
2003-2017	49	Je me suis concentré sur les préparations routes sur le plan mécanique et électronique. J'ai aussi fait beaucoup de projets d'études. J'ai reprogrammé des milliers de boîtiers sous le nom Kempower de 1989 jusqu'en 2017. Chaque reprogrammation a été faite sur banc d'essais, sur mesure et avec preuves. Les clients sont venus de tous les coins d'Europe et même certains ont carrément envoyé leur voiture par avion.
2017	62	Arret des activites a Kempower Motorsport a Lummen a cause de maladie
2017	62	Ne voulons pas m'arrêter, je me suis installé à Coxyde pour développer mes propres modules électronique que j'ai toujours voulu faire, mais jamais eu le temps pour. Cela était physiquement encore à faire. J'ai développé tout maison, l'idée, l'étude, la conception et fabrication de circuits imprimés, l'assemblage, le développement du logiciel, la fabrication du câblage et les boitiers, que j'ai conçus et imprimée moi-même avec une imprimante 3D.
2020	65	Vu que ma santé ne cést pas améliorée, j'ai décidé de prendre ma retraite.

Kempynck Tom - mon fils - 4eme génération

Année	Age	
1990	0	naissance
2004	14	Demande du faire du karting et remporte déjà des courses dès la première année
2004-	14-	Depuis 2004 il a remporté plus de 150 coupes, faisant des courses en Belgique et en Angleterre,
2005	15	Tom reçoit des cours d'un professionnel très connu en Belgique, qui a conseillé Thierry Boutsen, Max Verstappen et Nick Devries. Les résultats suivent
2006	16	Tom suit l'école de formule BMW a Valencia en Espagne. Il reçoit des conseils de Nick Heidfeld et d'autres pilotes connus. Il y a un concours à cette formation. Les 3 meilleurs de chaque classe étaient retenus pour revenir en octobre, une finale avec les 21 meilleurs jeunes pilotes d'Europe. Tom est retenu pour revenir à la finale d'octobre. BMW conseille de s'aller entraîner en formule BMW, pour avoir une chance. A cause d'une connerie de la fédération belge. Tom n'a pas reçu sa licence à temps et il était le seul des 21 candidats, qui n'a pas pu s'entraîner. Avec ce très grand handicap il a terminé septième. Les 5 premiers étaient repris officiellement dans l'académie BMW pour devenir pilote officiel.
2007	17	Il s'entraîne en Formule Adac VW, sur des circuit en France et en Allemagne
2008-2011	18	Il commence son bachelor en électronique et ICT
2011-2012	21	Il commence son master en "Automotive Product Engineering" à Cranfield en Angleterre et il réussit avec une grande distinction. Il fait une thèse sur le réglage moteur.
2012-2013	23	Il commence son master en "Motorsport Engineering and Management" à Cranfield en Angleterre et il réussit avec une grande distinction. Il fait une thèse sur la simulation sur ordinateur du tout nouveau moteur Formule 1 1.6 V6 hybride. Il a reçu la très grande distinction. En plus il a reçu un article dans "Racecar Engineering". Un professeur l'a emmenée chez McLaren où il a dû continuer à simuler la consommation en fonction de la richesse du mélange air/essence.
2014-2015	24	Il a commencé chez Lotus comme ingénieur pour la mise au point des moteurs en réglant les boîtiers de gestion. Il a aussi dû faire beaucoup de mise au point sur route et circuit
2015-	25	Il a commencé chez Aston-Martin comme ingénieur pour la mise au point des moteurs Aston et Mercedes en réglant les boîtiers de gestion Bosch. Il a été impliqué dans tous les projets moteurs, V6 Italien, V8 Mercedes, V12 Aston. Il a aussi dû faire beaucoup de mise au point sur route et circuit. Il a obtenu le niveau 5, niveau maximal comme pilote essayeur. Le niveau 5 étant le diplôme pour pouvoir essayer sur le Nürburgring.
2022	32	Mise au point moteurs Safety Car et Medical Car pour la formule 1. Promotion comme manager de projet département voitures de sport.

