

Frank van der Heul

De eersten de besten

Kroniek van autoraces, rally's en landrecords

Episode 1894-1929



Frank van der Heul



De eersten de besten

Kroniek van autoraces, rally's en landrecords

Episode 1894-1929

Van dezelfde auteur op klassiek autogebied

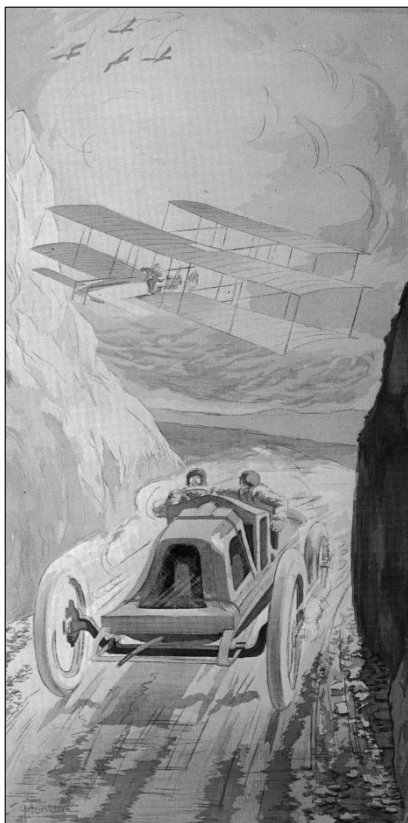
Ford 'made in Holland' - vier delen
Salsa, suikerriet en sleeën
Cowboys, kitch en Cadillacs

ISBN 978-90-814221-9-2
NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2010 Frank van der Heul
Tweede herziene druk oktober 2013
Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: studio Roadmaster
Omslagillustraties: collectie van de auteur
Uitgeverij Albatros – Amstelveen
Boeken kunnen rechtstreeks bij de uitgever worden besteld
E-Mail: frankh.m.vanderheul@hetnet.nl

Bij de omslagillustratie

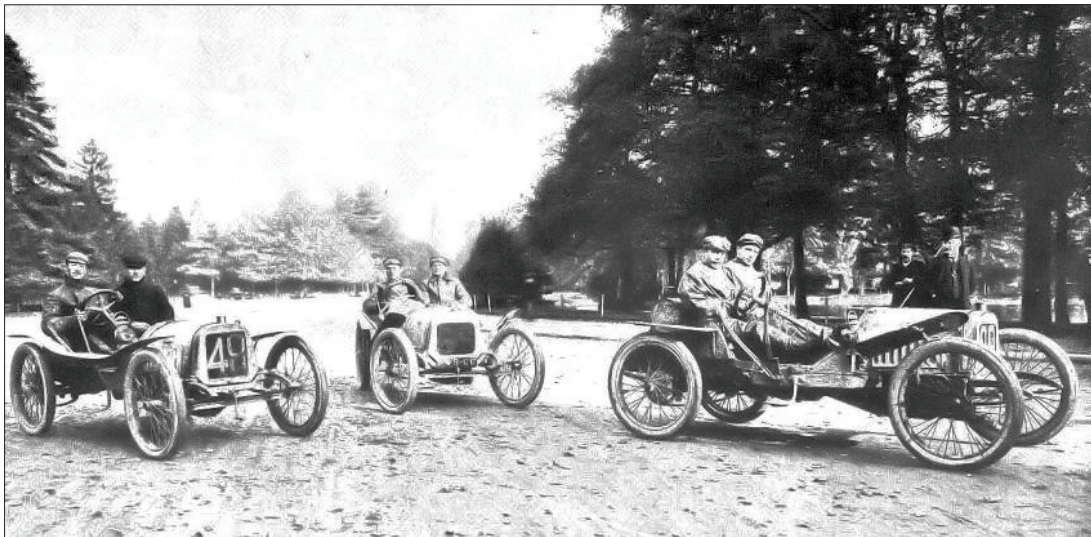


Un match moderne. Met de hand ingekleurde lithografie van de Franse kunstenaar Ernest Montaud (1879-1909). De auto in de bergpas is een 90 pk Renault type Grand Prix uit 1906 met een thermosifongekoelde 13 liter viercilinder zijkopklepmotor (boring en slag 166 x 150 mm), magneetontsteking, mechanische drieversnellingsbak, geklopt plaatijzeren chassis, remmen op de achterwielen, wielen met afneembare velgen en twee zitplaatsen. Het vliegtuig erboven is een Voisin Farman tweedekker uit 1907 met een watergekoelde Antoinette V8-motor van 50 pk vermogen bij 1100 toeren per minuut (tpm), directe brandstofinspuiting en een metalen duwschroef. Zowel Gabriel Voisin als Henry Farman werden na de Eerste Wereldoorlog fabrikant van exclusieve auto's met geavanceerde technische kenmerken. (coll. auteur).

Inhoud

Proloog	6
De pionierjaren	12
De jaren tien	77
De jaren twintig	122
Adressenlijst automusea	232

Proloog

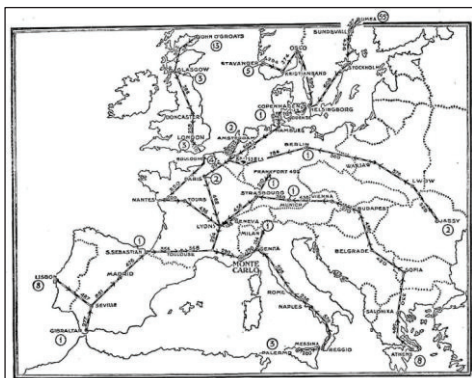


Lion-Peugeot's VA Voiturettes voor de start van de Coupe de l'Auto in Rambouillet in 1907. Rechts fabriekscoureur Cesare Giuppone en zijn mecaniciens. Het type VA was uitgerust met een 6/7 pk eencilindermotor van 785 cc. De onderneming in Beaulieu-Valentigny was een op zichzelf staand initiatief van Robert Peugeot en bestond van 1906 tot 1913. (foto Boidot. Coll. auteur).

Het eerste autosportevenement waarbij landsgrenzen werden gepasseerd, was de in juli 1898 verreden hoofdstedenwedstrijd Parijs-Amsterdam-Parijs. In meerdere opzichten was het een belangrijk jaar voor de nog prille autosport. Voor de stedenwedstrijd Parijs-Marseille was een afzonderlijke categorie voor Voiturettes (lichte auto's met een gewicht van twee- tot vierhonderd kilo) ingelast. In Duitsland werd de eerste autorace van Berlijn naar Potsdam gehouden. Zo ook in België met een race van Brussel naar kuuroord Spa. Ook vond dat jaar de eerste door fabrikant Mors georganiseerde merkenrace in Frankrijk plaats. In februari 1901 werd in Pau de eerste autorace georganiseerd waarbij het begrip 'Grand Prix' werd gebruikt. Het jaar daarop vond in de Belgische Ardennen de eerste belangrijke autorace op een gesloten driehoek van wegen plaats, waarvoor het begrip 'circuit' werd gebruikt. In 1903 schreven driehonderdveertien automobilisten in voor de hoofdstedenwedstrijd Parijs-Madrid, een ruim tweeduizend kilometer lang traject dat in vier dagen zou worden afgelegd. Na zeven doden en een groot aantal zwaar gewonden, werd de wedstrijd op last van de autoriteiten in Bordeaux gestaakt. De Franse maatregel had tot gevolg dat autoraces op openbare, niet voor het publiek afgesloten wegen in heel Europa werden verboden. Op 17 juli 1904 doorbrak Louis Rigolly voor de eerste keer de magische grens van 100 mijl per uur op de nieuwe havenweg in Oostende. De Fransman reed in een vijftien liter Gobron-Brillié en legde de kilometer met vliegende start af met een gemiddelde van 166,66 km/u. Datzelfde jaar werd in Duitsland de eerste autorally gehouden waarbij gebruik werd gemaakt van een aantal ook nu nog gangbare spelregels. De ongeveer achthonderd kilometer lange Herkomerfahrt was een internationale competitie met een verplichte heuvelkim en een acceleratieproef op de

openbare weg, waarvoor uitsluitend kon worden ingeschreven met seriematige toermodellen. Met competities als die om de prestigieuze Herkomer Trofee won de autosport aan populariteit. Van fabrieksteams, reclamesponsoring, brandblussers, extra berm- en mistlampen en brandstoftanks, spijkerbanden, goed functionerende autokachels, voorruitontdooiers, en accurate afstand- en tijdmeters was nog geen sprake. Deelnemers aan autorally's waren goed bij kas zittende particulieren die hun inkomen niet op de werkvloer van een fabriek, achter de ploeg, of op kantoor verdienden. Met een auto naar het buitenland reizen was sowieso gedurende lange tijd een luxe die uitsluitend voor de maatschappelijke elite was weggelegd. In 1908 nam het Duitse parlement een wet aan die de maximumsnelheid van motorrijtuigen aan banden legde, en waarmee de Herkomerfahrt naar de geschiedenis werd verwezen. Nationalistische gevoelens resulteerden datzelfde jaar echter in de Prinz Heinrichfahrt - een autosportevenement dat onder auspiciën van een broer van keizer Wilhelm II werd georganiseerd. Aan deze ritten met een vorstelijk tintje kwam in 1911 een eind door toenemende politieke spanningen in Europa. In januari van dat jaar vond de eerste editie plaats van 'Le Rallye International de Monaco'. Zoals nog zou blijken, groeide deze sterrit met verschillende startplaatsen in Europa die op de kaart een symbolische ster vormden, uit tot een van de meest befaamde autosportevenementen ter wereld.

Koning der rally's



Kaart met startplaatsen en controleposten van de Rally van Monte Carlo jaargang 1932. De omcirkelde cijfers geven het aantal deelnemers aan dat van elk startpunt vertrok. (coll. auteur).
 Rechts: de winnende wagen van de achtste 'Rallye Automobile de Monte Carlo' in januari 1929 was deze achtcilinder Graham-Paige type 827 van de Nederlandse equipe mr. J.J. Sprenger van Eijk-A.J.C. Loten van Doelen Grothe. (coll. auteur).

Het idee voor 'Le Rallye International de Monaco' (rally naar het Franse rallier, ofwel verzamelen) was van Lucien le Boucher en Gabriel Vialon, die in Italië kennis hadden gemaakt met wielromniums. Een dergelijk sportevenement met een wedstrijd karakter en onbeperkte deelname zou volgens deze advocaten uit Monaco ook goed kunnen aanslaan in de wereld van de auto. Financiers voor de organisatie van de internationale sterrit met allure waren directies van vijfsterrenhotels, het casino en de 'Société des Bains de Mer' in Monte Carlo. In de late herfst van 1910 kondigde

Alexandre Noghès, voorzitter van de ‘Sport Automobile et Vélocipédique de Monaco’, aan dat er in januari van het komend jaar een autorally naar Monte Carlo zou worden gehouden. Deelnemers konden hun eigen vertrektijd bepalen en hadden een week de tijd om de finish te bereiken. Voor deze wedstrijd tegen de klok en de elementen kon met elk type auto worden ingeschreven, en onderweg moest men zoveel mogelijk punten voor het eindklassement zien te verzamelen. Hoe verder het vertrekpunt van Monte Carlo verwijderd lag, hoe meer routepunten konden worden verdiend. Het aantal inzittenden en het comfort van de auto speelden ook een rol mee in de uiteindelijke jurering, die ongepubliceerd bleef en waarover niet kon worden gediscussieerd. In de rally waren een acceleratie- en remproef en een heuvelklim bij de Mont des Mules opgenomen. Ook was er een regelmatigheidwedstrijd op het parcours van de Col de Braus, waarbij een afstand van honderdzestig kilometer met een verplicht gemiddelde van 32 km/uur moest worden afgelegd. Het parcours was in twee secties verdeeld, zodat het gemiddelde vier maal kon worden gecontroleerd. Boulogne-sur-Mere, Parijs, Genève, Wenen, Berlijn en Brussel waren op 21 januari 1911 de startplaatsen, van waaruit twintig equipes vertrokken. Men haalde gemiddelden van circa 20 km/uur op trajecten met regen, sneeuw, ijzel en opvriezende mist. Winnaar werd Henri Rougier met een 25 pk Turcat-Méry, die ruim negenhonderd kilometer in achtentwintig uur, een minuut en zeven seconden had afgelegd. De Parijzenaar ging niet alleen huiswaarts met een paar fraaie bokalen, maar tevens met een aanzienlijk bedrag aan prijzengeld. Kapitein Von Esmarch die uit Berlijn was vertrokken, werd zesde na de winnaar, maar weigerde de prijs in ontvangst te nemen. Volgens de stugge Pruis had hij veel betere resultaten kunnen bereiken, wanneer hij niet zo irritant lang door de Franse douane was opgehouden. Sommigen hadden het na afloop over een nachtmerrie op wielen, maar het idee van de sterrit bleek ondanks de geringe er aan gegeven publiciteit een schot in de roos. Voor de Rally van Monte Carlo in 1912 schreven zevenentachtig equipes in, waarvan er zestig van start gingen. Vertrekplaatsen waren Amsterdam, Berlijn, Boulogne, Brussel, Genève, Le Havre, Parijs, Turijn en Wenen. Een optimist vertrok uit Sint-Petersburg. Winnaar werd de Berlijnse carrossier Beutler die een hoog gemiddelde van 29,1 km/u met zijn Berliet had bereikt. Op de tweede plaats eindigde Von Esmarch met een Dürkopp. De derde prijs ging naar Meunier, die met een Delaunay-Belleville in Le Havre was gestart. Andere merken die in de prijzen vielen waren Rolls-Royce, Mercedes en Métallurgique. Meest besproken deelnemer was Denoncin, die om acht uur uit Parijs was vertrokken en met een minimum aan onderbrekingen 1012,8 kilometer had afgelegd. Hij arriveerde de volgende ochtend om 8.40 uur bij de finish, waar nog geen controleur te bespeuren viel. De winnaar van de vorige rally zorgde nog voor enige commotie toen hij op het punt stond om Parijs te verlaten. Aan het uitlaatsysteem van zijn auto mankeerde het een en ander. Te midden van een dichte wolk uitlaatgassen eisten omstanders van een aanwezige gendarme dat hij zijn plicht zou doen, maar hij wees de protesten van de hand. Type-rend ook was het feit dat alle controleposten langs de route in Frankrijk na het vallen van de avond gesloten werden, zodat te laat gearriveerde deelnemers tot na het ontbijt moesten wachten om hun stempel te laten zetten. Dit aspect leverde Rougier strafpunten op toen hij Lyon naderde en hoorde dat een van de andere deelnemers door een woedende menigte was belaagd. Rougier nam geen risico en sloeg een

andere weg in. Toen hij de controlepost in Avignon bereikte, was deze net een paar minuten daarvoor gesloten en zag Rougier zich gedwongen om een hotel te zoeken. Andere deelnemers hadden met meer pech te kampen. Pal na het vertrek uit Parijs kwamen een Mercedes en een Bugatti met elkaar in botsing, waarbij de laatste wagen in een wrak veranderde. Een equipe met een Peugeot reed te hard om een huifkar met zigeuners nog te kunnen ontwijken. Een deel van de carrosserie werd van de auto afgerukt, wat de inzittenden minstens een half uur oponthoud kostte.

Naarmate het aantal deelnemers toenam, werden de reglementen aangepast en diende men met een vast gemiddelde via een bepaalde route en langs vooraf aangegeven controlepunten te rijden. Om deel te kunnen nemen moesten de bestuurder en zijn of haar bijrijder(s) elk vijftwintig Franse francs en twee pasfoto's aan de organisatie overmaken. Men kreeg dan een *Licence de concurrent* en een *Licence de conducteur*. De factor snelheid kwam in Monte Carlo ter sprake bij het nemen van klassementsproeven. In 1914 brak de Eerste Wereldoorlog uit en duurde het daarna tien jaar voordat autosportliefhebbers weer konden inschrijven voor de 'koning der rally's'. Winnaar van de derde editie was de uit Glasgow vertrokken Fransman Leduc. De sterrit had al een wat professioneler karakter gekregen. Zo was de winnende wagen - een zespersoons twee liter Bignan - uitgerust met twee accu's en dynamo's, vier koplampen, sneeuwkettingen en drie ruitenwissers. Leduc had vier kennissen mee op reis genomen, wat hem bonuspunten opleverde omdat ook het aantal inzittenden meetelde in het juryrapport.

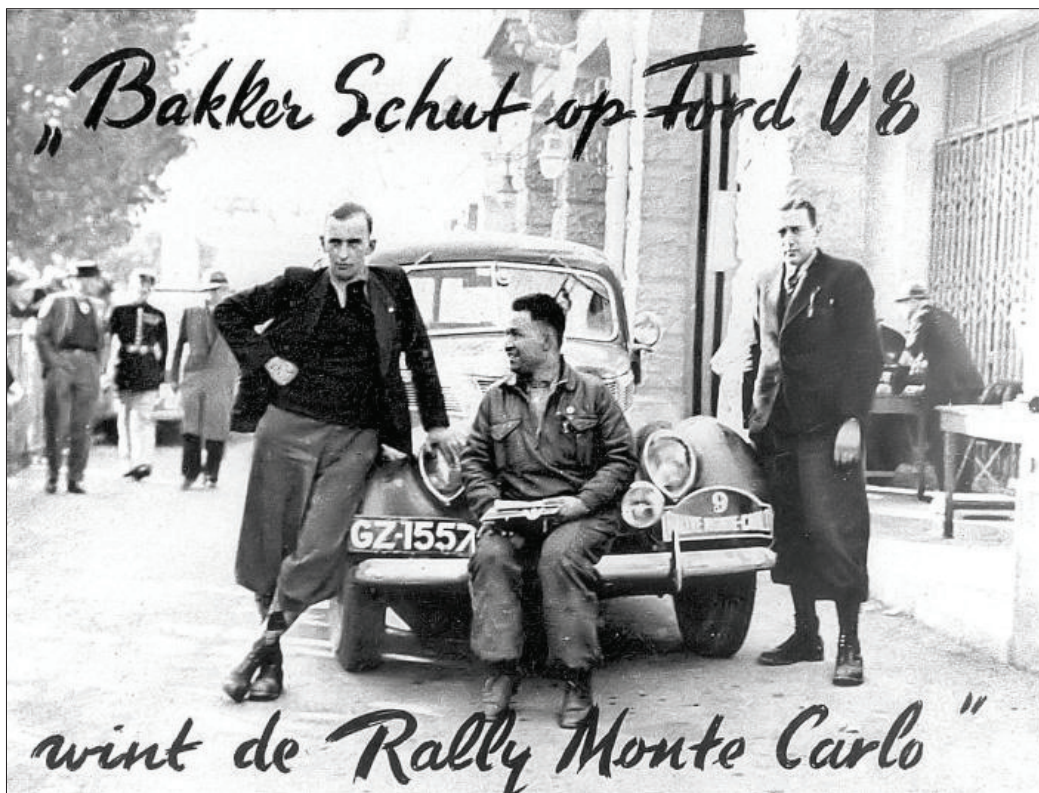
In 1929 schreven drieënnegentig liefhebbers zich in voor de Rally van Monte Carlo en namen vierentachtig er daadwerkelijk aan deel. Startplaatsen waren Lemberg (2989 km), Boekarest (2939 km), Königsberg (2643 km), Warschau (2614 km), John O'Groats (2461 km), Gibraltar (2315 km), Berlijn (2054 km), Boedapest (2014 km), Wenen (1744 km), Praag (1652 km), Madrid (1487 km), Amsterdam (1482 km), Brest (1401 km), Londen (1317 km), Brussel (1270 km), Charleville (1211 km), Boulogne-sur-Mere (1207 km), Frankfurt (1160 km), Parijs (976 km), Napels (950 km), Lyon (514 km) en Stockholm (2544 km). Deze achtste editie werd een klinkend succes voor Nederland. Vanuit Amsterdam vertrokken op 20 januari baronesse Victor Van Lawick (Horch 3355 cc), Frank Smith (Ford 3289 cc) en Cornelis Gips met een 6,5 liter Minerva. De eerste voorzitter van het Nederlands Olympisch Comité, Frederik W.C.H. baron van Tuyll van Serooskerken, liet de stad aan het IJ achter zich met een viercilinder Lancia Lambda.

Tijdens de rally ontving de organisatie ettelijke telegrammen waarin melding werd gemaakt van onvoorstelbaar slecht weer, spekgladde wegen, bevroren koelwater, schade door slippartijen en andere ongemakken die tijd en geld kostten. Zo hadden de in het Schotse John O'Groats afgevlagde deelnemers zwaar te kampen met 'een vuilen mist'. Een van de Duitse equipes die uit Lemberg was vertrokken, deed er door ongemeen zware sneeuwval negen uur over om de afstand van honderddertig kilometer naar Riga met een twee liter Steyr af te leggen. Mevrouw Mertens die in Athene zou starten (ze was in 1925 als tweede in het algemeen klassement geëindigd), telegrafeerde dat de te nemen route levensgevaarlijk was; de weg naar de Griekse hoofdstad was bedolven onder sneeuw. Ze zou moeten uitwijken naar Saloniki om daar van start te gaan.

De in Heerlen woonachtige mijnbouwkundig ingenieur mr. J.J. Sprenger van Eijk en zijn teamgenoot A.J.C. Loten van Doelen Grothe - met startnummer 43 - moesten van drie verschillende pontveren gebruik maken om van Zweden op Duitse bodem te komen. Een ervan had de haven al verlaten, maar kon nog bijtijds worden teruggeroepen. Sprenger van Eijk's Graham-Paige type 827 met een 4,7 liter achtcilinder lijnmotor van 100 pk en het provinciale (Limburg) kentekennummer P-4910, raakte tijdens een sneeuwstorm van de weg. Er moesten paarden aan te pas komen om de barre tocht te kunnen vervolgen. De motor liep nog steeds perfect, maar de opgelopen blik- en andere schade moest eerst bij een Nederlandse dealer worden gerepareerd, alvorens het duo verder kon rijden naar de Côte d'Azur. Toen vierentwintig deelnemers binnen de reglementair gestelde tijdlimiet in Monte Carlo arriveerden, was iedereen het er over eens dat deze editie de historie in zou gaan als de zwaarste ooit. Winnaars in het algemeen klassement werden Sprenger van Eijk en Loten van Doelen Grothe. Niet alleen zette hun prestatie Nederland prominent op de internationale 'autosportkaart', het was bovendien de eerste keer dat een Amerikaanse personenwagen zijn sporen had verdiend in Europa's meest tot de verbeelding sprekende sterrit. Tweede werd de ingenieur Victor Szmick. Hij vertrok uit Boekarest met een 875 cc tweetaktmodel van de Hongaarse fabrikant Weiss Manfred Acel es Femmuvei R-T, maar nam onderweg een verkeerde afslag en botste bij een te snel uitgevoerde draai op de spiegelgladde landweg tegen een stenen kruis. Op de derde plaats eindigde de Nederlander Visser met een Lancia. Verder werden landgenoten gekwalificeerd voor de tiende, veertiende en zeventiende plaats in het algemeen klassement. Behalve de hoofdprijs kreeg de Graham-Paige-equipe ook de zilveren bokaal die was uitgelooft door de krant *Le Journal*. Voor Sprenger van Eijk werd deze rally een bekroning op zijn sportieve carrière. Het was in 1929 dat hij voor de achtste keer naar Monaco reed, en hij zich later met twaalf deelnames wereld-recordhouder van deze rally kon noemen. In 1930 eindigde hij als vierde met een achtcilinder Graham-Paige cabriolet met startnummer 80 in het algemeen klassement. Co-equipier F.J. Rodrigues slaagde er in om ondanks de stromende regen en een gladde weg om het parcours van de Course de Côte du Mont des Mules in drie minuten en 56,5 seconden af te leggen, wat neerkwam op een gemiddelde snelheid van 43,723 km/u. Met deze prestatie plaatste Rodrigues zich niet alleen als eerste in de vijf tot acht literklasse, maar verbeterde hij bovendien het bestaande record in die klasse, dat op vier minuten en negen seconden stond. Het jaar daarop werd Sprenger van Eijk vijfde na de winnaar – de Fransman J.H. Petit die met een Corre La Licorne in Jassy was gestart. De Rally van Monte Carlo, jaargang 1932, werd overschaduwd door een tragische gebeurtenis bij Monthélimar. Na een aanrijding tussen Sprenger van Eijk's wagen en de Minerva van de Nederlander Smits, waren de inzittenden van de Graham-Paige bezig met het herstellen van de schade. Een deelnemende Rolls-Royce reed op hen in, met als gevolg dat Sprenger van Eijk's equipegenoten Rodrigues en Loten van Doelen Grothe zware verwondingen opliepen. Beiden werden met spoed opgenomen in het ziekenhuis van Monthélimar, waar laatstgenoemde kort daarop overleed.

In 1938 zou in Monaco opnieuw het Wilhelmus worden gespeeld nadat de uit Athene vertrokken equipe Gerard Bakker Schut-Karel Ton met een in Amsterdam

geassembleerde V8 Ford als eerste was geëindigd in de zeventiende editie van de 'koning der rally's'.



Gerard Bakker Schut en zijn teamgenoten met een door de N.V. Nederlandsche Ford Automobiel Fabriek in Amsterdam geassembleerde wagen als winnaars van de Rally van Monte Carlo, jaargang 1938. (coll. auteur).

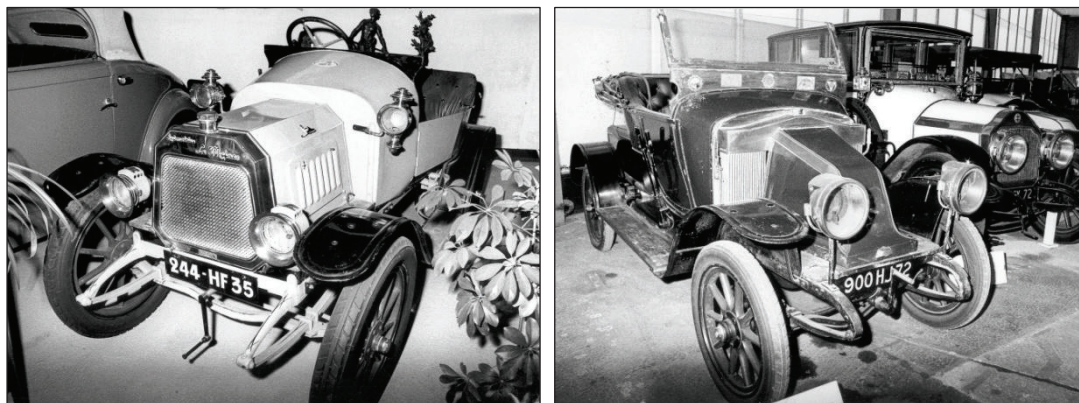
De pionierjaren



De Dion-Bouton stoomwagen, winnaar van de eerste betrouwbaarheidsrit in 1894 voor paardloze voertuigen van Parijs naar Rouen. (coll. auteur).

Het was op zondag 22 juli 1894 dat de eerste betrouwbaarheidsrit is gehouden, waaraan ook voertuigen met verbrandingsmotoren deelnamen. Het met de nodige publiciteit omgeven evenement was al twee keer uitgesteld. Allereerst omdat de belangrijkste organisator, krantenuitgever Marinoni, op genoemde datum andere verplichtingen had. Ander uitstel kwam van de kant van de deelnemers die meer tijd hadden geëist om zich beter te kunnen voorbereiden. Het belooft een warme zondag te worden en de altijd op uitjes beluste Parijzenaars en hun mondain geklede dames spoedden zich die morgen naar Neuilly, waar om klokslag acht uur de start zou plaatsvinden van de 'Course des Voitures sans Chevaux'. Het publiek had wielervedstrijden al leren waarderen, maar een stedenrit met paardloze voertuigen was nog iets nieuws en de spanning steeg naarmate het moment van vertrek naderde. Pierre Giffard, hoofdredacteur van *Le Petit Journal*, was een vooruitziend man, die honderdentwee personen had weten te interesseren voor dit spectaculaire evenement waaraan een prijs was verbonden van vijfduizend Louis d'Or. Het was Giffard niet alleen om hogere oplagecijfers begonnen. Hij wilde tevens duidelijk maken dat de auto geen transportmiddel was voor excentrieke zonderlingen of een exclusief stuk speelgoed van de rijken, maar een buitengewoon nuttige uitvinding waar de hele bevolking van kon profiteren. Aan de startlijn verschenen voertuigen waarbij zowel van veerdruk, hydraulische en zwaartekracht, combinaties van mechanische en mankracht, of van een elektronpneumatische motor gebruik werd gemaakt. Zeventien voertuigen reden op benzine, zeven werden aangedreven door stoomkracht, en twee door elektriciteit. Naast knutselaars die hun 'wereldvinding' in de openbaarheid wilden brengen met gratis publiciteit in het veel gelezen dagblad, waren ook grond-

leggers van het automobilisme Gottlieb Daimler, Amédée en Léon Bollée, Karl Benz, Armand Peugeot, George Bouton en Albert de Dion van de partij. Toen het startschot klonk, reden eenentwintig voertuigen weg. De overige deelnemers waren al gediskwalificeerd tijdens een strenge voorselectie. Voor de honderdachtentwintig kilometer lange betrouwbaarheidsrit die prompt in een race uitmondde, was twaalf uur uitgetrokken.

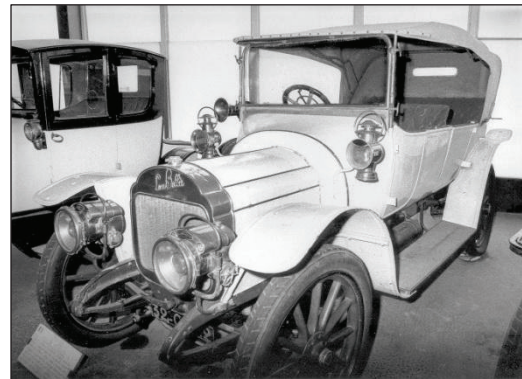
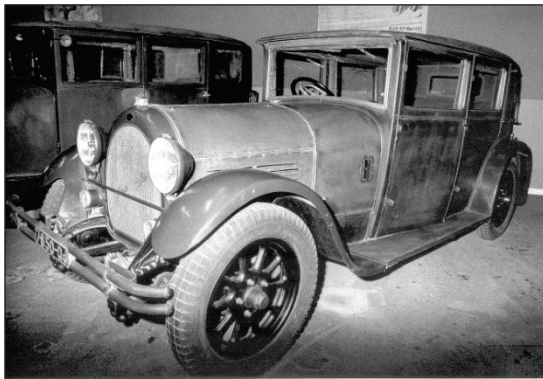


Le Métails D 1905 - Cesson Sevigne. Rechts: Hurtu 4X 1910 - Le Mans. (foto's auteur).

Al na vijf uur en veertig minuten arriveerde de eerste wagen in Rouen. Het was een vierwielige *machine à vapeur*, een stoomwagen van het Parijse onderneming **De Dion-Bouton**. Achter deze door George Bouton bestuurde zware trekker was een tweewielige Landalette gekoppeld, waarin graaf De Dion en Giffard hadden plaatsgenomen. De wat merkwaardig ogende combinatie had over de totale afstand een gemiddelde van 18,7 km/u weten aan te houden. Op de tweede en derde plaats eindigden Peugeots, de vierde en vijfde wagens van de vijftien deelnemers die deze wedstrijd met succes uitreden, waren Panhard et Levassors. Hekkensluiter was een stoomwagen van Louis Serpollet. Bij de uitreiking van de prijzen na de eerste snelheidsrace ontstond in Rouen enige commotie over de vraag of de massieve De Dion-Bouton stoomwagen die het begrip chauffeur (stoker) heeft nagelaten, aan de doelstelling van de wedstrijd - een makkelijk te bedienen, niet te kostbare en lichte gezinswagen - beantwoordde. In Engeland, de bakermat van de stoommachine, noemde men dergelijke voertuigen niets voor niets *Road Locomotives*. Bovendien wees de organisatie op het feit dat deze stoomwagen door twee man (stoker en machinist) bediend moest worden, zodat het begrip 'auto' hier eigenlijk niet van toepassing was. De Dion deed niet moeilijk en nam genoegen met de tweede prijs.

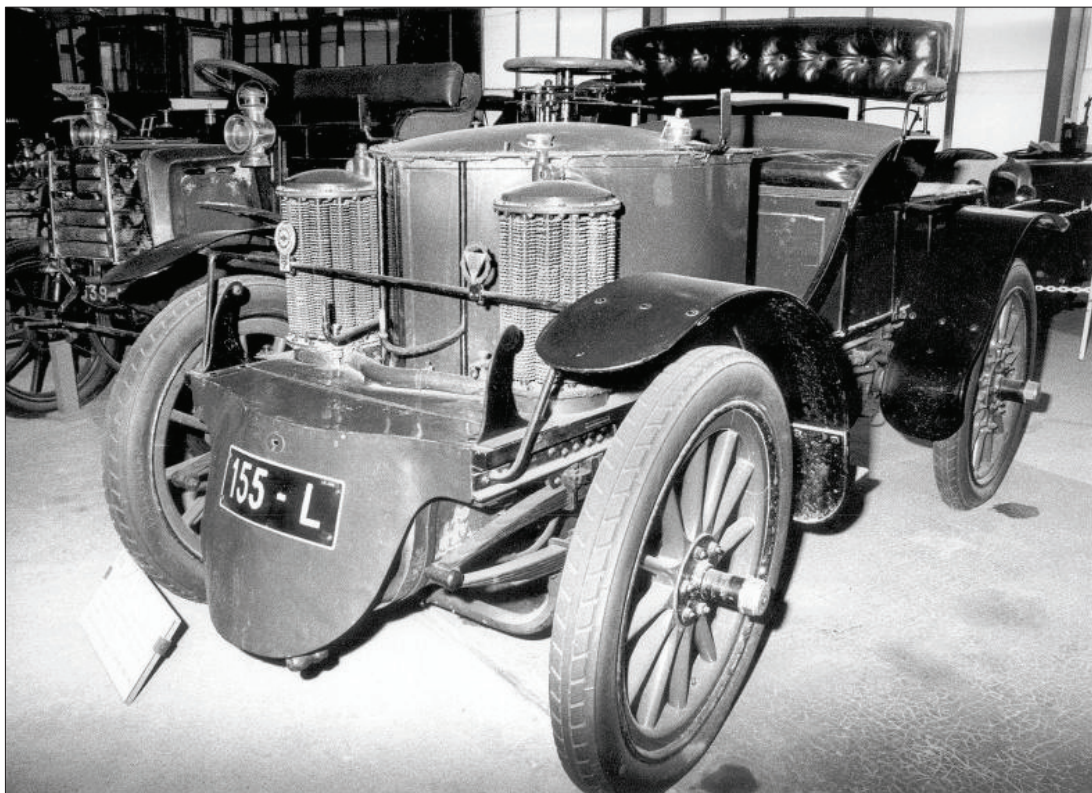
Het bedrijf van Albert de Dion en zijn zakenpartners George Bouton en diens zwager Charles Trépardoux was opgericht nadat de graaf in 1883 in een speelgoedwinkel op de Parijse Boulevard des Italiens een door stoom aangedreven draaimolentje had bewonderd. Hij kwam in contact met de makers ervan en stelde het tweetal voor om met hem in zee te gaan. In 1904 besloot de aristocraat om de stoommachine op stal te zetten en de benzinemotor in productie te nemen. Trépardoux, de constructeur van de bekende De Dion-achteras met het differentieel aan het chassis en met de wielen verbonden korte cardanassen, zag niets in een

motortype dat op vloeibare brandstof liep en verkocht zijn aandeel in de zaak. Daar zal hij later spijt van hebben gehad, want rond de eeuwwisseling was De Dion-Bouton de grootste autofabrikant ter wereld. Daarnaast leverde men inbouwmotoren of licenties aan meer dan honderdveertig constructiebedrijven in Europa en de Verenigde Staten. Naast ettelijke van deze snellopende motoren fabriceerde men in Parijs (in de periode tussen januari 1900 en april 1901) vijftienhonderd lichte motorrijtuigen, wat de totale productie van toonaangevende Britse merken als Daimler, Lanchester en Wolseley ruimschoots overtrof. In 1902 debuteerde het model Populaire met een 8 pk eencilindermotor, dat wereldbekendheid verwierf. De fabriek had op dat tijdstip een werkoppervlak van vijftigduizend vierkante meter en een personeelsbestand van ongeveer drieduizend geschoolde arbeiders. Tot de Franse afnemers van De Dion-Boutonmotoren hoorden firma's als Voiturettes **Le Métais** uit Levallois-Perret in het departement van de Seine, en de Compagnie des Autos et Cycles **Hurtu** in Neuilly (Seine). Bij Le Métais hield men zich tussen 1904 en 1907 voornamelijk bezig met eencilindermodellen, maar tot het sluitingsjaar in 1910 leverde het bedrijf eveneens lichte auto's met twee- en viercilinders die van vliegtuigmotorenfabrikant Gnome werden betrokken. Naaimachinefabrikant Hurtu begon in 1896 met de productie van Voiturettes en nam hiervoor het eencilindermodel van Benz als uitgangspunt. Rond de eeuwwisseling adverteerde men met een licht tweepersonsmodel dat werd aangedreven door een 3,5 pk De Dion-Boutonmotor. Later paste men tevens inbouwmotoren toe van Aster, SCAP en andere grossiers. Na de Eerste Wereldoorlog richtte men zich in Neuilly voornamelijk op de markt van grotere en luxueus afgewerkte modellen, en vergat hierbij de gunstig geprijsde auto waaraan het bedrijf zijn bekendheid dankte. Toen de economische wereldcrisis uitbrak, was het snel met Hurtu gedaan en in 1930 viel het doek. Frankrijk bleef overigens de belangrijkste exporteur van personenwagens tot 1913 en De Dion Bouton et Compagnie in Puteaux (Seine) gold op dat tijdstip als de grootste en best geoutilleerde fabriek ter wereld. Na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kelderde de markt voor personenwagens in Europa en werden de bakens ten gunste van de Amerikaanse industrie verzet.



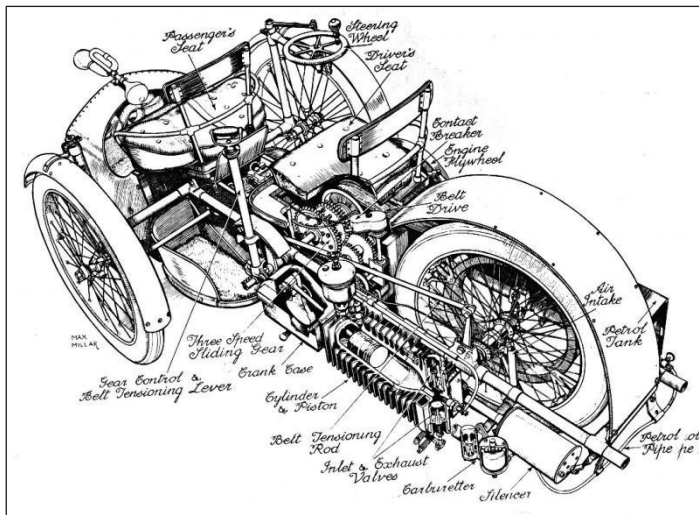
Amédée Bollée Fils E 1912 - Le Mans. Rechts: Léon Bollée G1 1912 - Le Mans. (foto's auteur).

Tot de pioniers op het gebied van stroomlijn en technische innovaties en het introduceren van het begrip 'sportwagen' mag zeker het familiebedrijf **Amédée Bollée Fils** uit Le Mans worden gerekend. De Bollée *Torpilleur* uit 1898 is hiervan een schoolvoorbeeld en nam dat jaar deel aan de Tour de France. De racewagen had een 20 pk luchtgekoelde motor, een sterk achteroverhellende voorruit, onafhankelijke voorwielophanging en een aerodynamische lichtmetalen opbouw die zijn tijd jaren vooruit was. Tijdens deze wedstrijd werd een snelheid van ruim achtentachtig kilometer per uur bereikt, en hetzelfde jaar namen vier gestroomlijnde Bollées deel aan de eerste betrouwbaarheidsrit voor auto's, waarbij landsgrenzen werden overschreden (van Parijs naar Amsterdam). De tweede en derde beste eindposities van deze belangwekkende stedenwedstrijd werden ingenomen door equipes met een Bollée. Een serieproduct van Amédée Bollée en Zonen is het hier afgebeelde type D met een 10 pk tweecilinder stoommachine, waarbij eveneens van aluminium gebruik was gemaakt om zoveel mogelijk gewicht te sparen. De topsnelheid van deze *machine à vapeur* was circa 45 km/u. Aan weerszijden van de ketel bevinden zich de condensators, waardoor hier sprake is van een gesloten koelsysteem; lang voordat andere fabrikanten dit principe in gebruik namen. Een ander opmerkelijk aspect bij deze bijzondere stoomwagen uit 1899 is het chassis, een vooruitstrevende constructie die uit twee U-vormige langsliggers met vijf dwarsverbindingen ertussen bestaat. Op de stuurinrichting van dit type werd op 9 november 1900 een octrooi verleend.



Amédée Bollée Fils type D 1899 - Le Mans. (foto auteur).

Hoewel de stoomwagens van Amédée Bollée et Fils gekenmerkt werden door een eenvoudige bediening en een hoge mate van bedrijfszekerheid, waren de hoogtijdagen van door stoomenergie aangedreven voertuigen voorbij. In Le Mans werd deze tendens bijtijds onderkend en schakelde men stapsgewijs over op modellen met benzinemotoren. Bij het type E dat in 1907 debuteerde, was sprake van een gepatenteerd systeem voor automatische spatsmering, bekrachtigde remmen en het gebruik van kogellagers bij de wielassen. De viercilindermotor leverde 30 pk vermogen en pas nadat de klant te kennen had gegeven welk type carrosserie er op het chassis moest worden geplaatst, werden de hiervoor meest geschikte bladveren aangebracht. De auto's van het familiebedrijf uit Le Mans waren zeer in trek bij de aristocratie, die voor het chassis van een type E meer dienden te betalen dan voor dat van een Rolls-Royce. Een van de eerste auto's die in 1898 naar Rusland werd geëxporteerd, was een De Dietrich voor tsarina Alexandra. De Dietrich was een Frans-Duits constructiebedrijf uit de Elzas, maar de technische stand van zaken die hun kostbare auto's befaamd maakten, was afkomstig van Amédée Bollée junior. Van een grote productie was in Le Mans overigens geen sprake. Veel meer dan vijfendertig met de hand gebouwde wagens leverde men niet op jaarbasis af. Bij het type F uit 1910 waren hydraulische kleplichters van toepassing; een geavanceerd principe dat Cadillac en Packard pas in 1933 zouden toepassen.

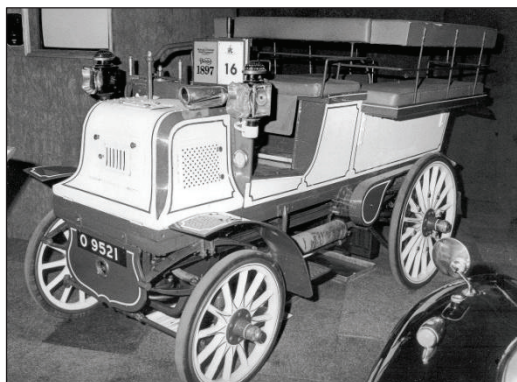
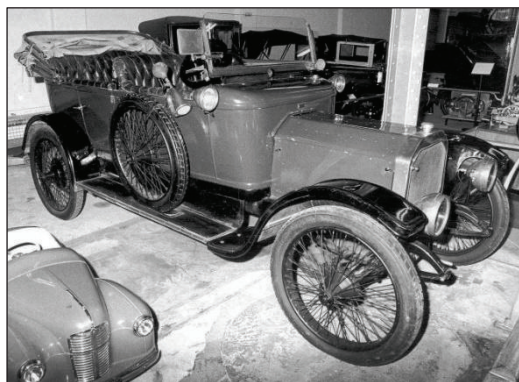


Léon Bollée Tricycle 1896. (coll. auteur).

Grondlegger van de firma was Amédée Bollée senior (1844-1916), die van oorsprong klokkengieter was. Gedreven door passie en een uitzonderlijk technische visie had hij daarnaast een aantal stoomwagens geconstrueerd waarbij moderne aspecten van toepassing waren als een differentieel en onafhankelijke voorwielwielophanging. De opkomst van de verbrandingsmotor bracht Bollée senior ertoe om zijn al even getalenteerde zoons aan te sporen in die richting verder te gaan. Amédée junior bouwde op zijn achttiende een lichte stoomauto die *La Nouvelle* werd genoemd en waarbij sprake was van een zelfdragende carrosserie. In 1889 kwam het ontwerp van een driebcilinder rotatiemotor met 25 pk vermogen van zijn tekentafel, zes jaar later ontwierp hij een turbocompressor.

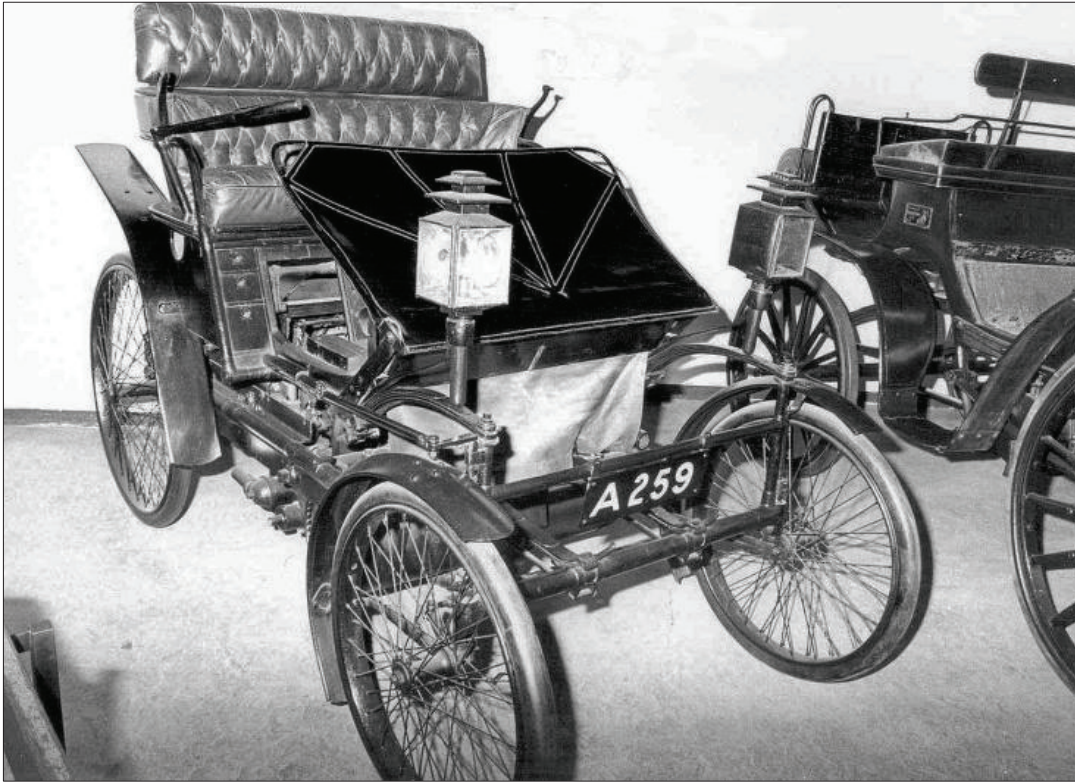
Vader en zons Bollée namen deel aan de twaalfhonderd kilometer lange betrouwbaarheidsrit Parijs-Bordeaux-Parijs met de *La Nouvelle*. Tijdens die wedstrijd besloot Amédée Bollée junior om de stoommachine naar het museum te verwijzen. Het jaar daarop werd het bedrijf aangepast en de eerste Bollée nieuwe stijl afgeleverd. Het ging hier om een kleine revolutie op transportgebied. Het type had een frontaal geplaatste 6 pk tweecilinder benzinemotor met hemisferische (half bolvormige) verbrandingskamers. Chrysler introduceerde dit principe ruim een halve eeuw later. Tevens had deze Bollée een stuurversnelling, wat een grote fabrikant als Ford pas eind jaren dertig in gebruik nam.

Ook Amédée's broer bleek een technische duizendpoot. Op zijn negentiende ontwierp **Léon Bollée** (1870-1913) een uit drieduizend onderdelen bestaande rekenmachine. Hij was tevens de geestelijke vader van een driewieler met een horizontale 3 pk eencilindermotor van 650 cc, waarvan de remwerking overigens weinig naam mocht hebben. Bollée bedacht er de naam *Voiturette* voor; een omschrijving die later van toepassing werd op een heel scala van lichte motorrijtuigen. De onstuimige tandemzitter die het midden hield tussen een motorfiets en een personenwagen, werd in december 1895 op de markt gebracht en was met 50 km/u menige auto te snel af. In augustus 1897 werd Léon Bollée winnaar van de stedenwedstrijd Parijs-Trouville. Zijn gemiddelde was ruim 45 km/u. Herbert Austin die bij de Wolseley Sheep Shearing Company in Australië had gewerkt, kocht na terugkeer in Engeland een motortandem van Bollée en bestudeerde het ontwerp tot in detail. Een hierop gebaseerd prototype vormde in 1896 de basis van Wolseley, een fabricaat uit Birmingham dat ook in sportwagenkringen zijn faam verdiend heeft. Dankzij de verkoop van licenties voor zijn *Voiturette*, begon Léon Bollée in 1900 met de bouw van vierwielaars. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kwam er in zekere zin een eind aan het familiebedrijf, hoewel men eind jaren tien voor speciale klanten nog een aantal auto's uit achtergebleven onderdelen assembleerde. Van een in 1922 aangekondigd zescilindertype is het niet meer gekomen. Het door de weduwe Bollée voortgezette bedrijf werd overgenomen door William Morris, totdat de economische crisis in 1933 een eind maakte aan de activiteiten in Le Mans.



BSA 13.9 hp 1912 - Birmingham. Rechts: **Daimler Wagonette 4 hp 1897** - Coventry.
(foto's auteur).

In het land waar dankzij de verbeterde stoommachine van instrumentmaker en uitvinder James Watt de wieg van de eerste Industriële Revolutie heeft gestaan, werd het automobilisten tot 14 november 1896 niet makkelijk gemaakt. In het Victoriaanse Engeland was men wettelijk verplicht om elk voertuig dat niet door dierlijke kracht werd voortbewogen, vooraf te laten gaan door een man met een rode vlag en een bel. Deze waarschuwde andere weggebruikers voor het naderen van een motorrijtuig, dat door sommigen een vloek voor de mensheid en een uitvinding van de duivel werd genoemd. Overtreders van de *Locomotive Acts* konden rekenen op forse boetes en in veel gevallen werd het automobilisten bij aanhouding verboden om nog een meter verder te rijden. In dit conservatieve klimaat werd de opkomst van de Britse auto-industrie danig in zijn ontwikkeling belemmerd, en het lag voor de hand dat de eerste stappen in die richting gebaseerd waren op Duitse en Franse constructies. Naar verluidt was het de uit Hamburg afkomstige Frederick Richard Simms die in 1890 een volksmassa op de been bracht toen hij op zekere dag met een boot over de Theems voer, waar geen zeil of stoommachine, maar een Daimler benzinemotor aan te pas kwam. Vijf jaar later stichtte de ambitieuze rijwielafabrikant Harry Lawson het British Motor Syndicate, waarbij Simms zich aansloot. De houdstermaatschappij verwierf voor driehonderdvijftigduizend Rijksmark de licentierechten op de Daimlermotor en stelde zich een monopoliepositie in het Imperium tot doel door bovendien zoveel mogelijk andere Britse patenten op te kopen die iets te maken hadden met het begrip 'auto'. Lawson en Simms wisten op zeker moment de prins van Wales voor de auto te interesseren door hem een proefrit aan te bieden met een geïmporteerde Daimler. Terwijl de wagen met een slakkengang voortreed, kaartten de zakenlui bij de troonopvolger de problematiek aan van de volgens hen sterk verouderde verkeerswetgeving. Na een gesprek van de kroonprins met koningin Victoria, liet de vorstin haar afkeer van het omstreden transportmiddel varen en werd Simms een audiëntie toegestaan. Het resultaat hiervan was de toestemming om in de zomer van 1896 een autotentoonstelling in het Crystal Palace in Londen te organiseren. De vorstin zou hierbij optreden als beschermvrouwe en de prins nam het presidentschap waar. De expositie met een koninklijk tintje en met inzendingen die voornamelijk uit het buitenland kwamen, had tot gevolg dat de *Light Locomotive on Highway Act* op 14 november van dat jaar met ruime meerderheid in het Lagerhuis werd aanvaard. De nieuwe verkeerswet maakte de man met rode vlag en alarmbel overbodig en stond automobilisten een maximumsnelheid van 25 km/u toe. Hoewel stedelijke autoriteiten prompt van de wettelijke mogelijkheid gebruik maakten om deze maximumsnelheid tot 22 km/u te beperken, was er voor Simms en Lawson en gelijkgestemde heren van stand alle reden om een zogeheten 'Bevrijdingstocht' van Londen naar Brighton te organiseren. Aan deze ruim honderd kilometer lange feestrit nam onder meer Emile Levassor deel. De krasse pionier reed in dezelfde Panhard waarmee hij het jaar daarvoor de stedenwedstrijd Parijs-Bordeaux had gewonnen. Winnaar van de eerste London-Brighton Run werd Léon Bollée met een van zijn onstuimige maar ook lastig tot stilstand te brengen motortandems. Van de drieëndertig uit de hoofdstad vertrokken motorrijtuigen hadden er slechts tien de eindstreep in de badplaats weten te bereiken.

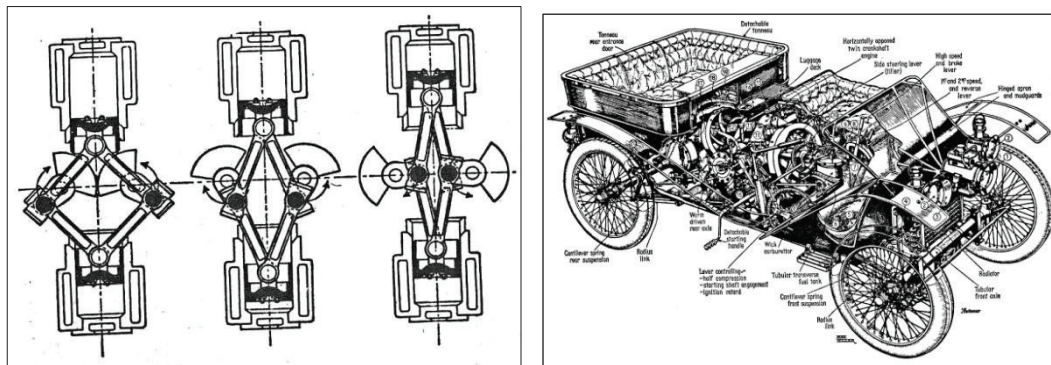


Lanchester 8 hp 1897 - Londen. (foto auteur).

Enige weken na de feestrit waarbij menige deelnemer de wettelijk toegestane maximumsnelheid ruimschoots had overschreden, kocht het 'British Motor Syndicate' de licentierechten van de internationaal geroemde De Dion-Bouton driewieler. De hiervoor opgerichte New Beeston Company zou deze octrooien gaan exploiteren, maar werd een paar jaar later geliquideerd. De licenties en de boedel werden overgenomen door de Humber rijwielfabriek, waarvan Lawson hoofdaandeelhouder was. Tevens kocht de financier die van een alleenrecht droomde, de licentierechten van de driewieler van Léon Bollée, die kort daarop eveneens en met de nodige winst werden doorverkocht aan Humber. De Daimler-rechten werden overgenomen door de op 17 januari 1896 opgerichte **Daimler** Motor Syndicate Limited uit Warwickshire. Het jaar daarop begon deze firma (eveneens een onderdeel van Lawsons trustmaatschappij en waarvan autopionier Gottlieb Daimler deel van de directie uitmaakte) in een voormalige textielfabriek in Coventry met de bouw van een tweecilindertype dat in grote lijnen overeenkwam met wat Panhard op dat tijdstip fabriceerde. De verticale en frontaal geplaatste motor van de Daimler Wagonette uit 1897 heeft automatische inlaatkleppen, 4 pk vermogen, en de ontsteking vond plaats door middel van een gloeibuissysteem. Terwijl Panhards al met een stuurwiel werden uitgevoerd, paste men in Coventry in eerste instantie een stuurstang toe. De wagen heeft een vierversnellingsbak, kettingaandrijving op de achterwielen en staat op massieve banden. In 1898 scheidden zich de wegen tussen Gottlieb Daimler en Harry Lawson, die intussen in grote financiële problemen was geraakt door onrendabele aankopen en verkeerd uitgevallen experimenten op

technisch gebied. De van fraude en geknoei in de boeken beschuldigde Lawson werd meerdere keren voor het gerecht gedaagd. In 1903 zag hij zich gedwongen om al zijn octrooien voor een fractie van de nominale waarde over te doen aan Selwyn Francis Edge. De oud-wielerkampioen en winnaar van de Gordon-Bennett Trofee in 1902, zou op zijn beurt nog een belangrijke rol in de Britse auto-industrie spelen.

Begin september 1910 kon men in *The Financial Times* lezen over besprekingen tussen de directies van Coventry-Daimler en de Birmingham Small Arms Company Limited. BSA was een in 1861 door twaalf plaatselijke wapensmeden opgerichte firma, die daarnaast sinds 1880 ook bekend stond als leverancier van kwalitatief hoogwaardige fietsen. Sinds 1906 was BSA tevens in de markt met motorfietsen en het jaar daarop had men een licentie gekocht voor de bouw van het 40 pk viercilindermodel van Itala, dat ondanks zijn faam als winnaar van de Peking-Parijs-rally op de thuismarkt nauwelijks klanten wist te vinden. Op de 27 september werd een overeenkomst getekend die de fusie tussen Coventry-Daimler en BSA officieel maakte. Terwijl men bij Daimler gebruik kon gaan maken van vaklui, die zoals het in de wapenindustrie toe ging, gewend waren om met minimale toleranties te werken, werd onder leiding van ingenieur Dudley Docker een productielijn voor middenklassers opgezet. In 1912 introduceerde men het type 13.9 met een viercilinder schuivenmotor van 2015 cc (boring en slag 75 x 114 mm) die van Daimler afkomstig was. BSA zette een breed modelprogramma op, maar de tweewielerbranche bleef toonaangevend, zij het dat er voor het model Scout een uitzondering kon worden gemaakt. De in eigen huis ontwikkelde sportwagen had een 1075 cc viercilindermotor en maakte zijn debuut in 1935.



Drie bewegingsfasen van zuigers en stoterstangen in de boxermotor van Lanchester uit 1898. Rechts: een Lanchester uit 1903 doorgelicht. (coll. auteur).

Terwijl Coventry-Daimler in eerste instantie Frans-Duitse technologie met een op Britse smaak gericht koetswerk leverde, was Frederick William **Lanchester** (1868-1946) op een ander niveau bezig. Deze zoon van een architect is de geschiedenis ingegaan als de constructeur van de eerste Britse vierwielige auto met een benzinemotor, waarbij geen gebruik was gemaakt van buitenlandse voorbeelden. Frederick en zijn jongere broer George Herbert richtten in 1895 de Lanchester Engine Company Limited op in de industriestad Birmingham. Na een reeks van verbeteringen aan het prototype nam Frederick vier jaar later deel aan een