

Frank H. M. van der Heul

De eersten de besten

Kroniek van races, rally's en landrecords

Episode 1930-1950



Frank H. M. van der Heul



De eersten de besten

Kroniek van races, rally's en landrecords

Episode 1930-1950

Van dezelfde auteur op klassiek autogebied

Ford 'made in Holland' – vier delen
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerriet en sleeën
De eersten de besten – episode 1894-1929

ISBN 978-94-90495-01-5
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: Frank van der Heul
Omslagillustraties: collectie van de auteur
Uitgeverij Albatros Jol 156, 1186 SV – Amstelveen. Boeken kunnen rechtstreeks bij de uitgever worden besteld. E-Mail: frankh.m.vanderheul@hetnet.nl

Bij de omslagillustratie



La Vitesse - aquarel van Alex Kow uit 1936. De in 1902 in Moskou geboren Kow volgde een technische opleiding in Genève en emigreerde kort na de Eerste Wereldoorlog naar Frankrijk. In 1921 trad hij in dienst bij een carrosseriebedrijf in Parijs, waar zijn artistieke talenten al snel werden opgemerkt door de zakelijke directeur van de Société des Anciens Établissements Panhard et Levassor. Midden jaren twintig vestigde Kow zich als zelfstandig illustrator en ontwerper van autoaffiches. Naast vrij werk als *La Vitesse*, waarin Kow de sfeer en de suggestie van snelheid op een ongeëvenaarde wijze tot uitdrukking wist te brengen, was zijn commerciële werk veelal gebaseerd op de art decostijl. Tot zijn vaste opdrachtgevers hoorden toonaangevende fabrikanten als Amilcar, Dorion, Flandrin en Parent (DFP), Hispano-Suiza, Hotchkiss, Panhard et Levassor en Salmson. (coll. auteur).

Inhoud

De jaren dertig	6
De jaren veertig	203
Adressenlijst musea	228

De jaren dertig



De tot ver over de Nederlandse grenzen bekende rallyrijder Maurice 'Maus' Gatsonides en zijn navigator Lex Beels met de *Kwik* tijdens de Marathon de la Route (Luik-Rome-Luik), jaargang 1939, waarin de equipe de veertiende plaats in het eindklassement behaalde. De aerodynamisch vormgegeven twoseater met rood leren binnenbekleding en een 3,9 liter Mercury V8 van 95 pk was het geesteskind van Gatsonides en debuteerde tijdens de Prijs van Zandvoort in juni 1939. (coll. auteur).

Hoewel Nederland in het begin jaren van de dertig op de Brabant Grensrit na geen eigen autorally's of snelheidswedstrijden van betekenis kende, waren er voldoende liefhebbers van de sport- en racewagencompetitie. Voor eigenaren van een sport- of racewagen publiceerde G. J. van Hulzen in de zomer van 1929 een artikel in *De Auto*, het wekelijks verschijnende ledenorgaan van de Koninklijke Nederlandsche Automobielen Club. Hij gaf hierin praktische tips over hoe de *owner driver* zich optimaal kon voorbereiden op een wedstrijd. Van Hulzen was inrijder bij de raceafdeling van Bugatti. Bovendien was hij al verschillende keren voor zijn opdrachtgever op het circuit uitgekomen, en wist dus waar hij het over had. Allereerst was het volgens deze routinier van groot belang voor de amateur om minstens een maand voor de wedstrijd duchtig met zijn wagen te oefenen en om die in een optimale staat te brengen. Hierbij diende men vooral te letten op de motor, versnellingsbak, achterbrug, olie en een juiste bandenspanning (spanning achter 2 3/4, en voor 2 1/4 Ko.). Na het op de juiste spanning brengen moest men elke band équilibreren (uitlijnen) door deze op een lichter te zetten en hem met de hand vrij te laten draaien. Bij het afremmen van het spaakwiel moest dit in elke positie stil komen te staan, zodat er nergens een zwaar punt in de wielomtrek was. Was dit wel het geval, dan moest er op dat punt aan de spaakuiteinden een stukje lood met isolatieband worden bevestigd. Aftapkranen van koelwater en olie, als ook alle carrosserieboutjes, uitwendige losse delen van waterpomp, oliezeven en -sproeiers dienden aan het uiteinde doorboord te zijn en met ijzerdraad verzekerd te worden. Dit was noodzakelijk vanwege optredende trillingen tijdens de wedstrijd, die veel intenser waren dan bij een gewone toerit. Liet men deze handelingen achterwege, dan kon er het een of ander op de baan achterblijven. Ook de wrijvingschokdempers dienden grondig te worden nagekeken, waarbij de voorste nagenoeg geblokkeerd moesten zijn en de achterste iets minder spanning mochten hebben. Beter nog was om speciale raceschokdempers te monteren. Behalve de wagen moest de coureur zichzelf ook terdege voorbereiden. Men moest immers niet alleen op de weg blijven letten bij snelheden van om en nabij de 200 km/u, maar ook regelmatig handelingen

met verschillende organen als voet- en handrem, versnellingshendel, hefboom voor het ontstekingstijdstip en embayagepedaal (gaspedaal) uitvoeren. Daarnaast moest er ook regelmatig worden gelet op water-, brandstof- en olietemperatuurmeter. Wat de brandstof betrof, was een melange van benzine en benzol volgens van Hulzen een goede combinatie, tenzij het wedstrijdreglement iets anders voorschreef.



Lagonda 3 Litre Six Special Selector 1939.

Voormalige collectie Nationaal Automobielmuseum in Raamsdonkveer. (foto auteur).

Alvorens het reservoir voor een *course* te vullen, moesten tank, leidingen, carburateur(s), filters en dergelijke grondig worden gereinigd, zonder deze delen overigens met doeken aan te raken, daar draden of stofdeeltjes tijdens de race voor verstopping konden zorgen. Tijdens het ingieten van de melange kon men het beste een zeemlederen lap als filter gebruiken. Ook diende men er op bedacht te zijn, dat hoe meer benzol men in het mengsel had toegevoegd, hoe groter de sproeiers moesten zijn. Volgens Van Hulzen was het voor een heuvelklim of een andere kleine wedstrijd niet noodzakelijk om een windscherm te monteren. Voor een wedstrijd met vijftig rondes, zoals de schrijver die dat jaar in Dieppe had verreden, was deze een dergelijk voorruitje vergeten te monteren. De stofbril bood geen uitkomst. Even na de start van de tweede ronde kreeg de coureur volgens eigen zeggen een ‘halve baksteen’ tegen zijn rechter brillenglas, waardoor scherven tussen zijn oogleden terechtkwamen. Een tweede bril onderging kort daarop hetzelfde lot. De resterende

rondes moest van Hulzen het zonder doen, wat hij buitengewoon gevaarlijk vond, maar gelijktijdig ook onderkoeld afdeed met de opmerking: ‘Enfin, vive la sport!’

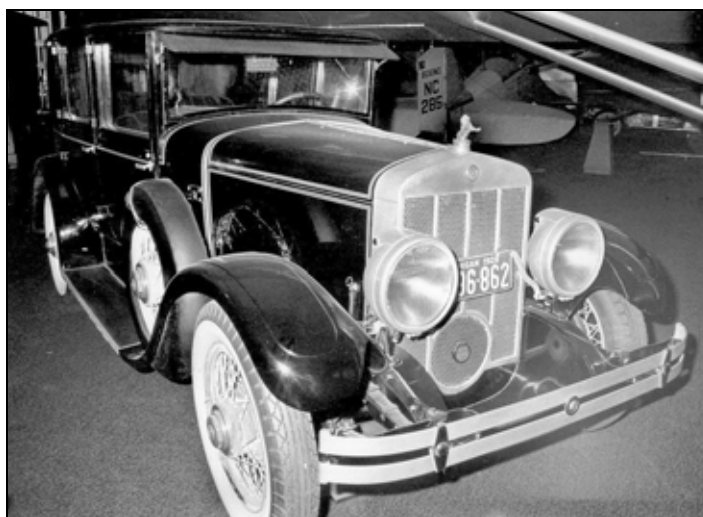


Lagonda 3 Litre Sports 1929 - Brussel. (foto auteur).

De hier afgebeelde **Lagonda 3 Litre Sportsman** twoseater uit 1929 is geheel uitgerust voor een race of rally. De *stoneguards* op de radiator, berm- en koplampen en de leren riem over de motorkap wijzen daarop. De 3 Litre serie van dit in 1906 opgerichte Britse merk beschikte over een zescilinder van 2931 cc (boring en slag 72 x 120 mm). De Weymanncarrosserie bestond uit een houten onderframe met kunstleren overtrek om zoveel mogelijk gewicht uit te sparen. Lagonda was een typisch merk voor de sportieve elite, die toerritten over het algemeen boven circuitraces prefereerde. In 1928 eindigde een Lagonda Speed model op de elfde plaats tijdens de 24-uur van Le Mans. Maar het jaar daarop moest het duo Richard-Lewis na zestien ronden afhaken toen hun Lagonda het liet afweten. Die competitie werd één grote zege voor Bentley Motors Limited.

Een hickory (hardhouten) chassis was wat er tussen 1901 en 1928 onder de carrosserie van een **Franklin** werd aangetroffen. Amerika's enige autofabrikant die voor de Tweede Wereldoorlog succes heeft beleefd aan de luchtgekoelde motor, zette deze Victoria Brougham vijfpersoons toerwagen in 1930 in de showroom. Franklin uit Syracuse in de staat New York was Amerika's eerste merk dat in 1904 met een racewagen op de baan kwam waarin een luchtgekoelde motor werkte. Ook

had Franklin dat jaar de krantenkoppen gehaald toen de equipe Whitman-Carris - de laatste was dealer van het merk - in tweeëndertig dagen, drieëntwintig uur en twintig minuten van San Francisco naar New York City waren gereden in een achterwielaangedreven Touringmodel met een 10 pk viercilinder boxermotor. Het coast to coast-record van de in deel 1 beschreven Packard Old Pacific uit 1903 - vijfenzestig dagen - was daarmee gebroken en praktisch gehalveerd. De *aircooled* motor van de kleine Franklin met zijn pseudomotorkap stond overdwers onder de zitting. De doordouwers Whitman en Carris moesten elke optredende panne zelf repareren en ze doorkruisten gebieden die klimatologisch varieerden van snikhete desolate woestijnen in Nevada tot de indringende kou van de Rocky Mountains. Ook hadden ze onderweg nogal wat bekijks van verbaasde goudzoekers, pelsjagers en cowboys.



‘How’s that for air-cooling’ Advertentie uit 1904. (coll. auteur). Rechts: **Franklin 12-B Airman 1928** - Detroit. (foto auteur).

Volgens een toenmalig verslag kwamen ze ook nog Indiaanse dapperen tegen, die bij het naderen van de Franklin met zijn grommende motor prompt het hazenpad kozen. Tegenwoordig leg je die cross countryafstand met een beetje doorhalen in ongeveer vierenvijftig uur af, zodat genoemde prestatie om duidelijke redenen heel wat tongen losmaakte en de kwaliteiten van de luchtgekoelde motor buiten kijf stonden. Toch bleef dit merk een buitenbeentje dat zich toelagde op de bouw van duurdere middenklassers. In 1906 verscheen de eerste zescilindermotor bij Franklin, waarvan de krukas op niet minder dan zeven lagers draaide. De hier afgebeelde, ruim anderhalve ton zware toerwagen was uitgerust met een uit aluminium gegoten zescilinder kopklepmotor van 4048 cc inhoud, die 95 pk bij 3100 tpm produceerde. Het houten draagframe was inmiddels vervangen door een geperst stalen chassis en de geforceerde koeling van de motor - met zes separaat gegoten cilinders - werd via een centrifugale turbine van links naar rechts door buizen langs het motorblok gevoerd. Het op een radiator lijkende front had verstelbare louveres om de juiste hoeveelheid binnen stromende lucht te kunnen reguleren, maar deze frontale

vormgeving was ook bedoeld om de conventionele klant in de showroom binnen te loodsen. Een luchtgekoelde motor hoorde in Amerika thuis in de wereld van het motorrijwiel. Maar behalve Franklin was er geen andere Amerikaanse fabrikant van betere middenklassers, die zich met dit motortype inliet. Om niet door de buurt als zonderling te worden versleten, leek het alsof een Franklinmotor gewoon door water werd gekoeld. Het merk heeft zich voor zover bekend nooit serieus op een circuit geprofileerd, maar was echter zeer in trek bij artsen en zakenlui. Een beroemde eigenaar van een Franklin 12-B model *Airman* was Charles A. Lindbergh (zie foto), de eerste die een solovlucht met een vliegtuig over de Atlantische Oceaan in 1927 heeft gemaakt en het kon navertellen. Naarmate de economische depressie echter toenam, raakte Franklin in de rode cijfers. Hun magnum opus was de Supercharged Twelvet met een V12-compressormotor van 150 pk: luchtgekoeld uiteraard.



Franklin 147 Six Pursuit phaeton 1930 - Reno, Nevada. (foto's auteur).

Dat je van een vijftien pk gezinsmodel geen razendsnelle acceleratie en hoge topsnelheden mocht verwachten, lag voor de hand. Maar dat je van een **Rosengart** type LR2 heel lang plezier kon hebben en dat je er in de Rally van Monte Carlo geen slecht figuur mee hoefde te slaan, toonde de heer M. Lecot aan. Deze hotelier uit Lyon was zo iemand die in zijn vrije tijd niet achter het stuur vandaan te branden was. Lecot had Abraham al gezien toen hij de honderdduizendste kilometer met zijn kleine gezinsmodel aflegde. De Rally van Monte Carlo had zijn Rosengart toen al achter de rug. Het merk was een licentie van de roemruchte Austin Seven, die

ondernemer Lucien Rosengart in 1928 in Neuilly-sur-Seine was gaan produceren. Het technische visitekaartje van deze door de Franse overheid als een 5 pk aangemerkte auto voor de man in de straat bestond uit een watergekoelde viercilinder zijklepmotor van 747 cc. Ook had deze verfranse Austin kabelremmen op alle wielen, negentien inch draadspaakwielen, drie versnellingen en een alleszins gunstig verbruik van 0,05 liter normale benzine per kilometer. Monsieur Lecot besloot op 7 maart 1932 om aan te tonen dat zijn Rosengart een duurzaamheidsrecord kon neerzetten. Hij wilde een afstand van honderdduizend kilometer overbruggen door continue tussen Parijs en zijn woonplaats op en neer te pendelen.



Kilometerkampioen par excellence Lecot met zijn onvermoeibare Rosengart LR2 bij de finish van de Rally van Monte Carlo, jaargang 1932. (coll. auteur). Rechts: **Rosengart LR2 1930** - Briare. (foto auteur).

Op 20 juni 1932 om vijf minuten voor half vier in de middag stapte Lecot ietwat stijfjes uit zijn LR2. Hij had genoemde afstand in honderdenvijf dagen tijd afgelegd met een gemiddelde van 60 km/u. Het was een opmerkelijke prestatie die de hotelhouder geheel uit eigen middelen had gefinancierd. Om publicitaire motieven had Lecot de Automobile Club de France uitgenodigd om zijn krachttoer officieel te registreren. Aanvankelijk dacht men bij de ACF dat Lecot stond te bluffen. De tijdwaarnemers langs het traject Parijs-Lyon moest Lecot uit eigen zak betalen, en deze heren liepen er in het begin de kantjes nogal vanaf. Ze waren er van overtuigd dat Lecot zijn onderneming niet zou volbrengen. Wie regelmatig gebruikmaakte van genoemde route (destijds 469 kilometer) kon zijn of haar horloge gelijk zetten op de passerende Rosengart. Lecot vertrok elke morgen stipt om tien minuten over vier, om 's middags rond half een op de Place de la Concorde voor het hoofdgebouw van de ACF te parkeren. Een half uur later stapte de autoliefhebber met benzine in de aderen weer in zijn voiture nadat hij wat gegeten en gedronken had. De wagen werd in die tussentijd gecontroleerd op olie, bougies, banden en koelwater. Daarnaast werd de Rosengart volledig doorgesmeerd. Onderweg maakte Lecot die klein van stuk was en tijdens de lange ritten gymschoenen droeg, hooguit een enkele sanitaire stop, en om tijd te winnen had hij een extra brandstoftank laten inbouwen. De Rosengart wist net als Lecot niet van ophouden en verbruikte gemiddeld 0,4 liter olie per dag. Na twee maanden werd de cilinderkop onder officieel toezicht gedemonteerd. Daaronder was alles op wat koolaanslag na zoals het hoorde. Bij nameting op een honderdste millimeter nauwkeurig, stelde een controleur vast dat er van slijtage aan de

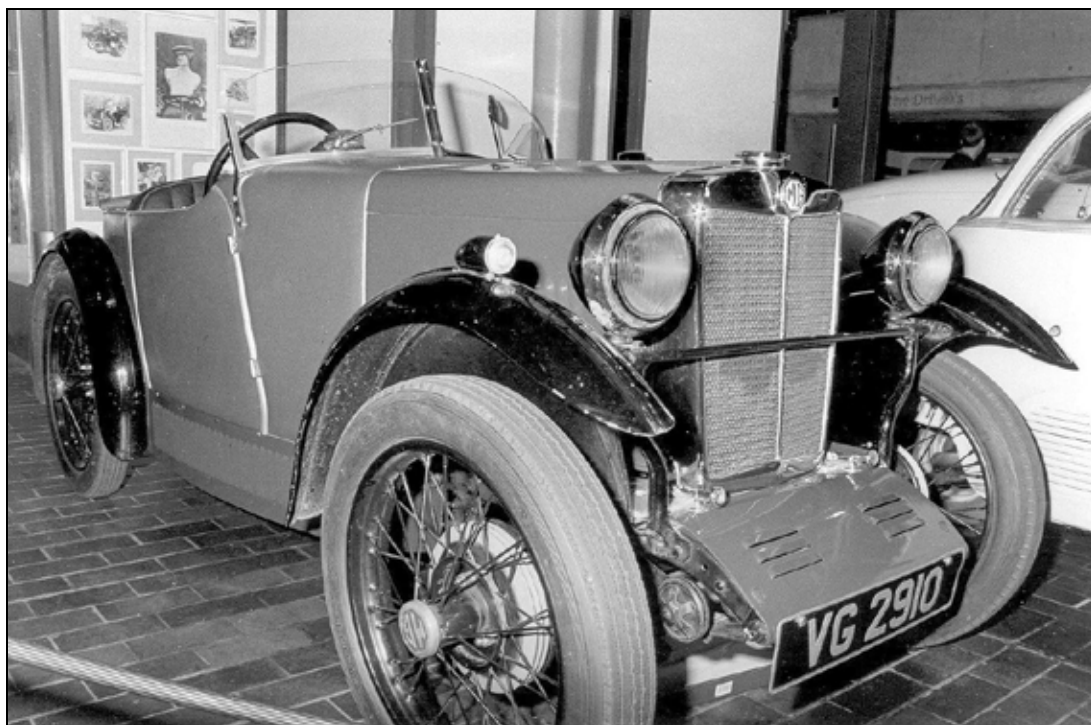
cilinderboringen geen sprake was. Lucien Rosengart had niets aan deze eenmans tour de force bijgedragen, maar de fabrikant zal ongetwijfeld in zijn handen hebben gewreven met de resultaten van deze sterrit par excellence. Lecot had in zijn eentje tweeënehalf maal de aardomtrek afgelegd. Zijn initiatief in een periode dat velen zonder werk rondliepen, leverde aardig wat nieuws in de kranten op. Rosengart was een merk dat veel rendement voor een schappelijke prijs bood. In de periode dat monsieur Lecot zijn monsterrit maakte, reden er tegen de dertig LR2's per dag van de assemblageband. Andere bedrijven die eveneens een licentie van de Austin Seven kochten, waren de Dixi-Werke AG in het Duitse Eisenach (waaruit later BMW voortkwam), Jidosha Seizo Corporation Limited in Yokohama (later hernoemd in Nissan Motors) dat de Datsun bouwde, en American Bantam Car Company in Butler Pennsylvania. De Austin Seven zelf zou overigens nog voldoende van zich laten horen op de circuits.



Rosengart LR2 1930 - Particuliere collectie. (foto auteur).

Liefhebbers van de lichte en betaalbare sportwagen van Britse herkomst stonden tijdens de in oktober 1928 gehouden autotentoonstelling in Londen verlekkerd bij de stand van Morris Garrages Limited. De debuterende Midget had een viercilindermotor van 847 cc (boring en slag 57 x 83 mm), die opmerkelijk genoeg voor zijn prijsklasse (175 pond sterling en daarmee 10 pond goedkoper dan een Austin Seven Sports), was uitgerust met een bovenliggende nokkenas. Voorheen was een **MG** in zekere zin een sportwagen die voor een groot deel uit Morriscomponenten was opgebouwd. De toepassing van de bovenliggende nokkenas bij

MG had te maken met de overname van Wolseley Motors Limited door William Morris in 1926. Bij Wolseley waren tijdens de Eerste Wereldoorlog V8-vliegtuigmotoren van Hispano-Suiza onder licentie gebouwd, en was men daarmee aan de kennis van de *overhead camshaft* gekomen. De modelserie Midget die in 1929 in productie ging, was motorisch gebaseerd op de Morris Minor en droeg een grille die gebaseerd was op die van grote neef de MG Six. De door een SU-carburateur gevoede viercilinder van het tweedeurs type M, zoals het hier afgebeelde exemplaar uit 1930, leverde een vermogen van 20 pk bij vierduizend tpm, wat een aantrekkelijke topsnelheid van zevenennegentig kilometer per uur inhield.



MG M-type Midget 1930 - Beaulieu. (foto auteur).

Behalve de opgevoerde Minormotor was ook de ermee verblokte drievernellingsbak met enkelvoudige droge plaatkoppeling van de Morris Minor afkomstig. De mechanische kabel- en trekstangremmen werden bij de Midget echter vervangen door vierwielkabelremmen. Een wat zwakke stee van de 'dwerg' van MG was de door de nokkenas aangedreven dynamo waarbij er nogal eens olie in de dynamo wilde lekken. Van zijn continentale tegenpolen Amilcar en Salmson nam de MG type M het rondgebogen windschermpje met middenstijl over. Wie niet verrukt was van een linnen kap, kon in 1929 een coupé-uitvoering van het M-type overwegen. Door toepassing van de nodige gestandaardiseerde Morrisonderdelen was de 504 kilo zware Midget toegankelijk voor een breed publiek, en kwam het type met regelmaat uit in competities. De Midget werd uitstekend geklasseerd tijdens de Junior Car Club Members Day in juni 1929 - een competitie op de buitenste lange baan op het circuit van Brooklands, die ook wel bekend stond als de High Speed Trial. In 1930 won Montgomery met een Midget de klimwedstrijd op de Mont des Mules tijdens de

Rally van Monte Carlo, datzelfde jaar viel de kleine van MG eveneens in de prijzen tijdens de Junior Car Club Double Twelve-Hour op Brooklands. De Lands End Trial tijdens het paasweekend dat jaar leverde de Morris Midget niet minder dan achttien gouden, vier zilveren en twee bronzen medailles op.

**U HEBT NATUURLIJK VEEL GEHOORD OVER
ROVER en M.G. !!**

Ook al over hun jampje succes
een, in wedstrijden waar zij
streden tegen vele concurrenten ? ?

HIER VOLGEN ZE:

In de R.A.C. 1000 H.P. RACING CLASS, het grootste
sporterenement in Engeland, behaalde een ROVER "SPEED
20" den eersten prijs in Klasse 1. Verder werd nog 7 andere
prizen behaald. Samen werd een heel ROVER standaard
motorcar voor de eerste prijs toegewezen in Klasse 2.

Twee standaard M.G. MAGNETES leverden weer een de
juistheid van het welbekende M.G. slogan: "SAFETY FAST",
door de klassieke Italiaanse "Mila Magna" te winnen. Als
eerste en tweede gingen zij, met meer dan vier uur meer
sprong op de andere bekende fabriekscars in die Klasse
door de finish. Hun gemiddelde snelheid was een kleine 100
K.M. per uur. Samen leverden de bestuurder en het bestuurder
de belangrijkste leverbaarste veiligheidsvoorziening. Ten slotte
werd het record voor de kleine Brooklands (2 400 C.M.)
door de kleine Brooklands en Brooklands gederen met een
gemiddelde snelheid van 140 K.M. per uur.

IMPORTEUR DEZER
MERKENVOORGE:
MIEL NEDERLAND:

J. J. Molenaar - Amersfoort
STATIONSPLEIN 5 - (TEL. 1310, TWEELIJNIG)



'Bewezen weer eens de juistheid van de welbekende M.G. slagzin: "Safety Fast".'
Advertentie uit 1933. (coll. auteur). Rechts: **MG TA 1935** - Beaulieu. (foto auteur).

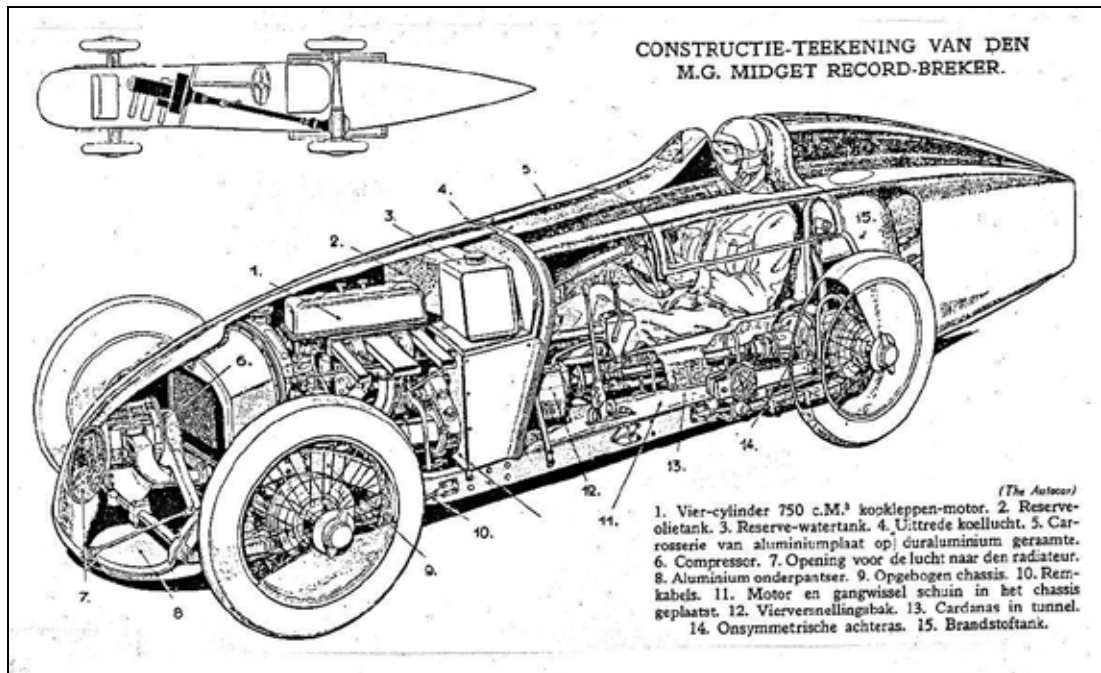


Sinds 15 januari 1968 is er sprake van de MG T-type Owners Club Holland. (foto auteur).

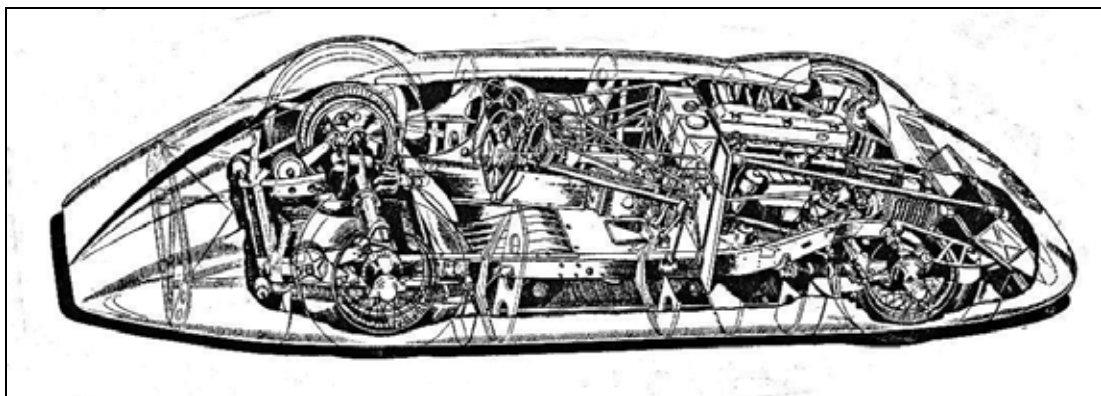
Tijdens de Duitse Grand Prix boekte een MG-equipe de overwinning in de 750 cc-klasse. Het jaar daarop won een C-type Midget met een kleinere boring van 73 mm en met een door George Eyston ontwikkelde Powerpluscompressor de Tourist Trophy. Ook verbeterde het fabrieksteam het 100 Mijl-record op het circuit van Montlhéry in de internationale H-klasse. MG was de eerste productieauto met een 750 cc motor die in 1931 een snelheid van 160 km/u bereikte, en het jaar daarop opnieuw een record brak met 192 km/u. In oktober 1934 verbeterde captain George Eyston alle bestaande records in de G klasse (tot 1100 cc) op het circuit van Montlhéry. In 1932 kreeg de MG Car Company een nieuwe directeur in de persoon van Leonard Lord, die het bedrijf in Abingdon grondig reorganiseerde en een punt zette achter alle onrendabele activiteiten - waaronder ook deelnames aan wedstrijden. Daarnaast werd de ontwikkeling van een V8-project gestaakt en het gebruik van alle op Wolseleytechniek gebaseerde motoren gestopt. Het betekende echter niet dat het octagonale merksymbool uit de competitiesfeer verdween, want de nodige particulieren zouden nog menige prijs binnenhalen met het gelauwerde merk. Het gemiddelde verbruik van een Midget schommelde rond de acht liter per honderd kilometer en de gepousseerde versie haalde een mooie topsnelheid van 137 km/u uit zijn kleine cilinderinhoud. Zoals gebruikelijk in het geval van een geblazen motor, diende de eigenaar rekening te houden met een verhoogd brandstofverbruik en een kortere levensduur van de bewegende motordelen wanneer de compressor te vaak werd gebruikt of te lang ingeschakeld bleef.



De in september 1955 opgerichte MG Car Club Holland mag gerekend worden als een pionier onder de Nederlandse verenigingen voor klassieke auto's. De hier afgebeelde MG deed in 1984 mee aan een lustrumfeest van de twintig jaar daarvoor opgerichte Historische Automobiel Vereniging: HAV. (foto auteur).



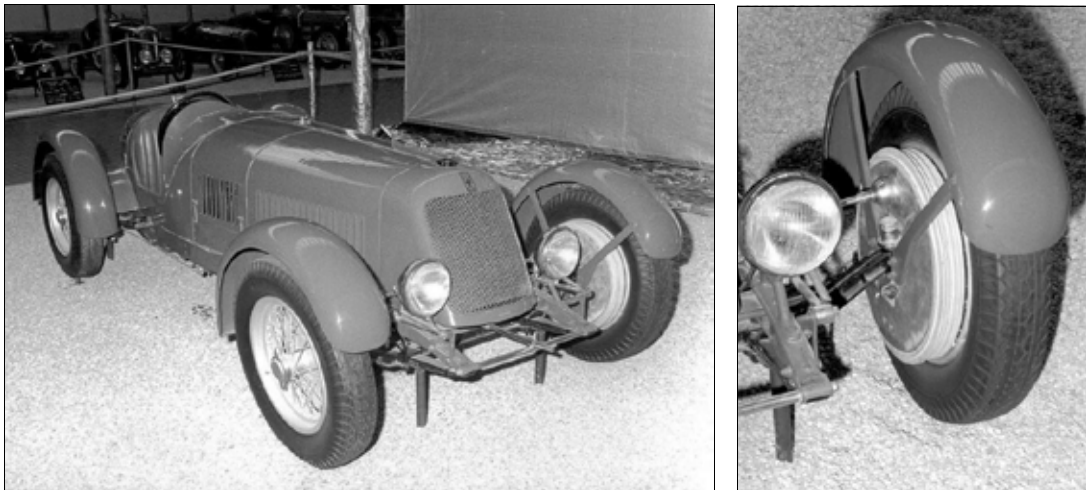
De gestroomlijnde MG *Magic Midget* waarmee George Eyston in 1931 de Double-Twelve Hour Race op Brooklands, de Ierse Grand Prix, de Ulster TT (alle op handicap) en de 500 Mijl-race op Brooklands won in de 750 cc-klasse. Het jaar daarop bereikte Eyston met deze 'record-baby' op het circuit van Montlhéry een snelheid van 185 km/u. (*The Autocar*. Coll. auteur).



De door Reid Railton vormgegeven MG Six recordwagen waarmee majoor Gardner in oktober 1938 op de Reichsautobahn bij Dessau ruim 324 km/u bereikte. De motor van 1086 cc leverde 171 pk vermogen, mede dankzij een pompende compressor met een overdruk van 2,1 atmosfeer. De vijf meter lange wagen had een carrosseriehoogte van slechts zesenzestig centimeter. (coll. auteur).

In september 1932 devalueerde het Britse pond sterling waardoor de internationale handelspositie van het Verenigd Koninkrijk snel verbeterde en ook de autoverkoop weer aantrokken. Tevens introduceerde MG dat jaar het type F Magna met een zescilinder, waarvoor de 1271 cc motor van de Wolseley Hornet als uitgangspunt had gediend. Met een type L2 Magna werden in 1933 een aantal internationale records verbeterd op het circuit van Montlhéry. Ook elders bleek de zescilinder van MG een regelrechte mannetjesputter. Zo keken heel wat chauvinistische sportliefhebbers in

nazi-Duitsland met een scheef oog aan tegen de formidabele prestaties van majoor A.T. 'Goldie' Gardner, toen deze in november 1938 op het nieuwe deel van de Reichsautobahn bij Frankfurt 297,6 kilometer per uur bereikte met een MG Six. De recordwagen had een 1087 cc compressormotor en een door Reid Railton ontworpen stroomlijncarosserie. In mei 1939 gooide Gardner er nog een schepje bovenop en bereikte hij op de Reichsautobahn bij Dessau 324,8 kilometer per uur. Nog geen half jaar later brak de Tweede Wereldoorlog uit.



Maserati 26B-2000 1930. Rechts: de voorwielophanging van de Maserati 26B-2000- Mulhouse. (foto auteur).

Vier jaar na de stichting van Officine Alfieri **Maserati** in Bologna, kwam deze magnifieke 26B-2000 van het familiebedrijf voor het eerst op de baan. Het ging hierbij om een tweezitter met een achtcilinder-lijnmotor die bedoeld was voor deelnames in de twee literformule. Met ingang van 1932 zou de monoposto de racewagen met coureur en mecanicien voorgoed van het wedstrijdtonneel verdringen en zowel Alfa Romeo als Maserati gaven met eenzitters de internationale toon aan. In Bologna leverde men niet alleen aan bemiddelde coureurs maar beschikte het bedrijf daarnaast ook over een eigen wedstrijdteam. Terwijl Fiat omstreeks 1927 stopte met deelnames aan competities, maakte Fratelli Maserati (de broers Carlo, Bindo, Alfieri, Ettore en Ernesto) al direct naam met dit soort racewagens. Carlo was een gevierd motorcoureur en had een periode voor Fiat gewerkt. Op Mario Maserati na, die artiest werd, hadden zijn andere broers een uitgesproken talent voor technische zaken. Alfieri was ingenieur en had voor Isotta Fraschini gewerkt, voor hij een eigen werkplaats opende, waar tijdens de Eerste Wereldoorlog bougies onder eigen naam werden gefabriceerd. Het startpunt van Officini Alfieri Maserati als racewagenfabrikant werd min of meer gevormd door een gemodificeerde Grand Prixwagen van de Societa Anonima Autoconstruzioni Diatto; een ingenieursfirma in Turijn die in 1905 was begonnen met licentiebouw van Franse Clément-Bayards. Bij Diatto had men tijdens de Eerste Wereldoorlog vliegtuigmotoren gebouwd en in 1920 verschenen hun eerste in eigen huis ontwikkelde auto's met twee en drie liter viercilinder kopklepmotoren en cardanaandrijving. Met een van deze wagens won

Alfieri Maserati de drie literklasse (vrije formule) van de Italiaanse Grand Prix in 1922, waarop Diatto hem voorstelde om een echte racewagen te ontwikkelen. Alfieri en zijn broers slaagden er in om het project te voltooien maar tijd om de wagen grondig aan de praktijk te toetsen was er niet meer. De motor die deze Grand Prixwagen van Diatto moest doen zegevieren was een geblazen achtcilinder-in-lijn van 1980 cc (boring en slag 62 x 82 mm) en met twee bovenliggende nokkenassen. Voor de besturing van de Grand Prixwagen met een lichtmetalen opbouw werd de befaamde coureur en bergklimspecialist Emilio Materassi ingehuurd. Hij werd die dag echter gedwarsboomd door het pechduiveltje. De bouten van de compressor scheurden waardoor de nauwelijks ingereden wagen voortijdig uit de strijd moest worden genomen en men bij Diatto besloot dat het mooi genoeg was geweest. Het bedrijf verkeerde al enige tijd in financiële problemen en zou in 1930 door Fiat worden overgenomen. Alfieri Maserati kocht de betreffende compressorwagen en modificeerde er het een en ander aan om deel te kunnen nemen binnen de anderhalve literklasse van de Grand Prix. Hij en zijn broer Ernesto begonnen in 1926 te racen met deze eerste Maserati (het type 26) dat getooid was met een merkembleem in de vorm van een drietand. Hiermee werd zowel aan het stadswapen van Bologna gerefereerd als aan het wapen van de retirarius, de gladiator met drietand en vangnet uit het Romeinse rijk. De behaalde prijzen (onder andere de Targa Florio dat jaar) leverde het bedrijf een aantal opdrachten op voor anderhalve en twee liter (type 26B) race- en sportwagens. Dat een Grand Prix zekere risico's met zich mee kon brengen, bleek in 1928 tijdens de wedstrijd in Monza toen Emilio Materassi met een Talbot van de baan vloog. Hij kwam midden in het publiek terecht en joeg drieëntwintig toeschouwers de dood in.

Voor het reenseizoen van 1929 construeerde Fratelli Maserati het type 8C-1100 met een geblazen achtcilinder van 1078 cc en de *Sedici Cilindri*. De raket op wielen had twee parallelle achtcilinder-compressormotoren en een gemeenschappelijke krukas, die 300 pk bij 5200 tpm genereerde. Hoewel deze zestiencilinder Maserati moeilijk in de hand te houden was door de matige wegligging, verbeterde men er het wereldrecord over tien kilometer mee en leverde het Maserati tevens de eerste prijs op tijdens de Grand Prix in Tripoli. In 1930 bracht men het type 8C-2500 uit dat werd aangedreven door een achtcilindermotor van 2496 cc (boring en slag 65 x 94 mm). Het type was in staat om een topsnelheid te bereiken van 210 km/u. Tragischerwijs overleed Alfieri Maserati in 1932 na een zware operatie en werd de bedrijfsleiding overgenomen door de gebroeders Orsi. Bindo, Ernesto en Ettore Maserati bleven actief voor het bedrijf, dat in 1941 naar Modena verhuisde, en richtten kort na de Tweede Wereldoorlog een zaak op waar sportwagens gebouwd werden onder de handelsnaam OSCA. De achtcilinder van de hier getoonde 26B-2000 uit 1930 beschikte over dubbele bovenliggende nokkenassen en leverde 155 pk aan vermogen bij 5300 tpm, wat een topsnelheid van circa 200 km/u inhield. Het zwaartepunt van de productie bij Maserati lag jarenlang op de pure competitiewagen. Volgens de meeste bronnen bouwde men tot de Tweede Wereldoorlog een serie van hooguit honderddertig sportwagens voor gebruik op de openbare weg. De laatste race in Italië voordat de Tweede Wereldoorlog uitbrak was de Targa Florio op het Favoritacircuit bij Palermo in 1940. Hij werd gewonnen door Luigi Villorosi met een anderhalve liter Maserati. De gevierde coureur kwam in 1948 terug met genoemde wagen, en