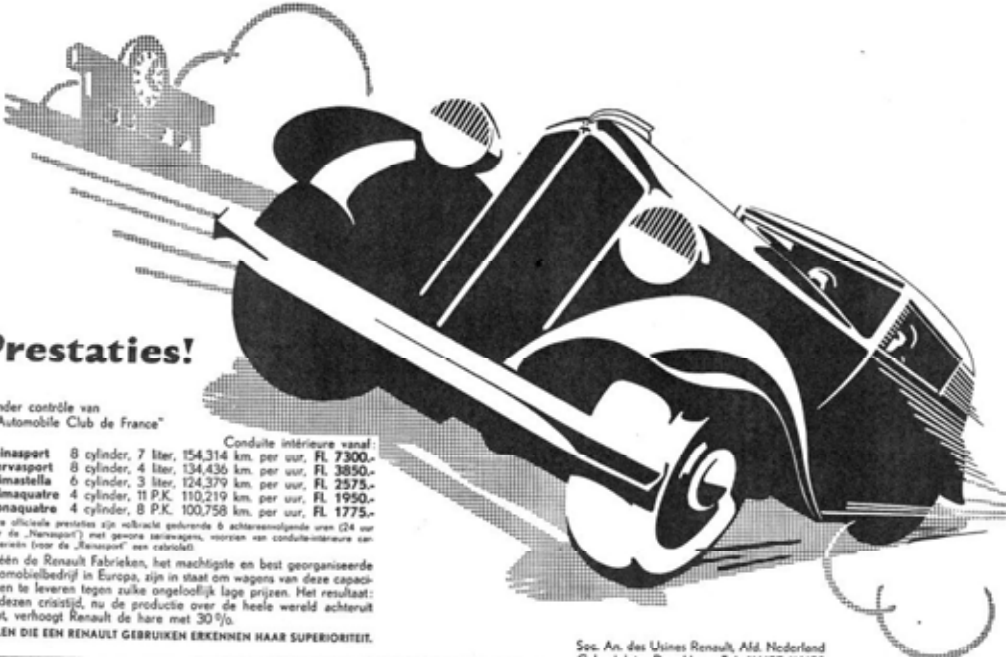


Frank H.M. van der Heul

Renault

1898 en daarna



Prestaties!

Onder controle van
„Automobile Club de France“

Reinasport	8 cylinder, 7 liter, 154,314 km. per uur, FL 7300.-	Conduite intérieure vanaf:
Nervasport	8 cylinder, 4 liter, 134,436 km. per uur, FL 3850.-	
Primastella	6 cylinder, 3 liter, 124,379 km. per uur, FL 2575.-	
Monaquatre	4 cylinder, 11 P.K. 110,219 km. per uur, FL 1950.-	
Monaquatre	4 cylinder, 8 P.K. 100,758 km. per uur, FL 1775.-	

Deze officiële prestaties zijn afgeleid gedurende 6 achtereenvolgende uren (24 uur voor de „Nervasport“) met speciale salarissen, worden van conduiteinterieurs van roestvrij staal (voor de „Reinasport“ een cabriolet).

Alleen de Renault Fabrieken, het machtigste en best georganiseerde automobielbedrijf in Europa, zijn in staat om wagens van deze capaciteiten te leveren tegen zulke ongelooflijk lage prijzen. Het resultaat: in dezen crisistijd, nu de productie over de heele wereld achteruit gaat, verhoogt Renault de hare met 30 %.

ALLEN DIE EEN RENAULT GEBRUIKEN ERKENNEN HAAR SUPERIORITEIT.

Soc. An. des Usines Renault, Ald. Nederland
Calandplein, Den Haag, Tel: 116157-116158

RENAULT

Renault

1898 en daarna



Van dezelfde auteur
Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' (vier delen)
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
De auto ad rem – klassieke auto advertenties (meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea – twee delen)
Al Capone in Zaandam (anekdotes rond het toenmalige wagenpark van de auteur)
Oldtimers (klassieke auto's – meerdere delen)
De eerste versnelling (pionierautomobielen - 2 delen)
Amerikaans antiek (klassieke auto's - 4 delen)
Volkswagen (merkhistorie)
Citröen (merkhistorie)

ISBN/EAN: 978-94-90495-34-3

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 © 2026 Frank H.M. van der Heul

Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur

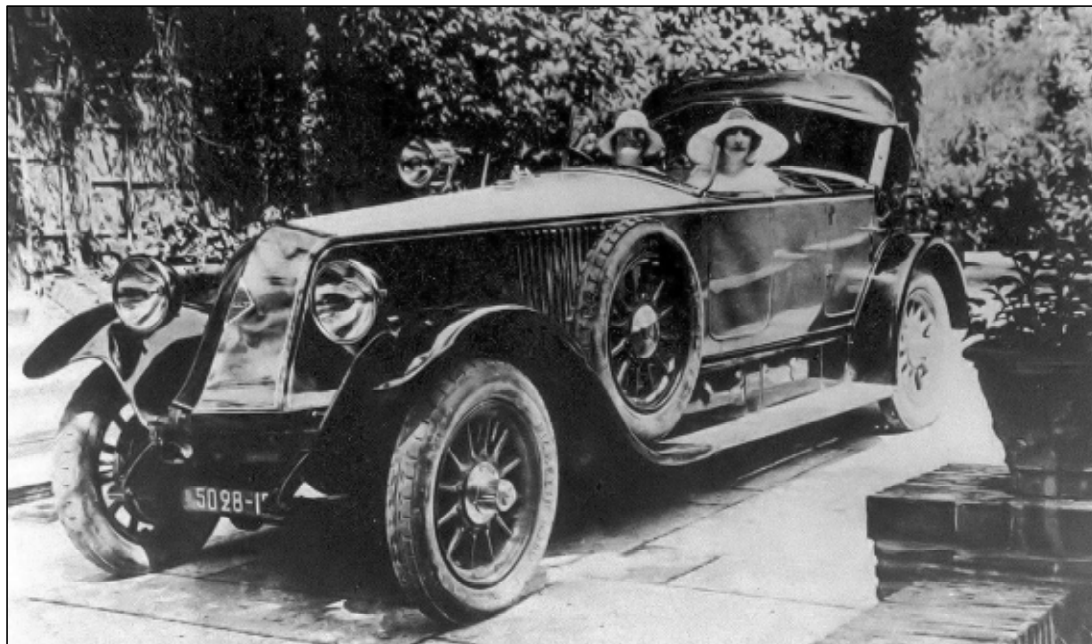
Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen ook rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

e-mail: frankh.m.vanderheul@hetnet.nl

Inhoud

Parijs-Amsterdam-Parijs	5
Prise directe	15
Gas op de plank	21
Dodenrace	28
Expansie	31
Taxi de la Marne	42
La Reine de Renault	48
De Sahara per zeswieler	56
Het Scheermes	60
Afdeeling Holland	62
Grand Routier	70
Renault Super-Oil	78
De Rally Féminin Parijs-Amsterdam	86
Voor elk wat wils	95
Kracht en economie	99
Russen en omnibussen	107
Renault en de Rally van Monte Carlo	110
Aerodynamique	120
Primaquatre en Juvaquatre	126
Le Sorcier	129
De dood van een automobielmagnaat	140
Régie Nationale	148



Parijs-Amsterdam-Parijs



Voormalig wielerkampioen Fernand Charron met een Panhard et Levassor bij een inhaalmanoeuvre tijdens de hoofdstedenrace Parijs-Amsterdam-Parijs in 1898. De bolide met startnummer 1 die Charron – de uiteindelijke winnaar van de eerste wedstrijd waarbij landsgrenzen werden gepasseerd – achter zich laat is een Bollée. In 1901 richtte Charron met zijn wielervrienden Léonce Girardot en Emile Voigt het autoconstructiebedrijf C.G.V. op met een werkplaats in Puteaux in het departement Seine. In 1905 verkocht Charron de productierechten van C.V.G. aan een Britse onderneming. (Coll. Auteur). Onder: 1914 Charron toermodel met een 15 pk viercilindermotor. Een wereldprimeur was de carburateur die verwarmd werd door het hete water van de tegen het schutbord geplaatste radiator. Dat laatste deed denken aan de modellen van Renault. (foto auteur).



Voor de hand liggend begon het allemaal met de fiets, hét symbool van de zelfgekozen vooruitgang tijdens het fin de siècle. De constructie van de Duitse houtvester Karl Friedrich Drais uit 1817 vormde in zekere zin het uitgangspunt van het huidige rijwiel. Maar ook de opvolgers van de primitieve uit hout samengestelde Duitse loopfiets, zoals die met pedalen van de Schotse hoefsmid Kirkpatrick MacMillan uit 1839, trokken nog geen groot publiek. Pas nadat John Kemp

Starley uit de Britse industriestad en toekomstig automobielen centrum Coventry halverwege de jaren tachtig zijn Rover-veiligheidsrijwiel met identieke velgen en een terugtraprem op de markt bracht, ontstond er ook in de Franse hoofdstad een ware rage voor dit transportmiddel dat het paard op stal zette voordat de auto een grotere vlucht zou gaan nemen. Van Nederland werd wel beweerd dat daar alles vijftig jaar later gebeurde, maar voor wat het rijwiel betrof, ging die vlieger niet op. Al in de jaren zestig was er sprake van het Rotterdamse rijwielmerk Aeolus. Het was de tweewielersbranche waaruit kort na de

eeuwwisseling de koninklijk goedgekeurde Rijwiel- en Automobiel Industrie (RAI) ontstond, die de belangen van de Nederlandse auto-import en -handel behartigt. Het rijwiel was het eerste transportmiddel waarvoor gedrukte reclame werd gemaakt, maar het gebruik ervan werd ook in boekvorm hogelijk geprezen. Volgens de eminente auteur Emile Zola staalde het fietsen de wilskracht en ontwikkelde het karaktertrekken als besluitvorming en doorzettingsvermogen. De fiets bood niet alleen de mogelijkheid om een gezond lichaam en een gezonde geest te combineren en om de bedompte grote steden met gebrekkige sanitaire voorzieningen achter je te laten, maar bevrijdde vrouwen tevens van hun historische keurslijf. Het rijwiel mocht zich tijdens de belle époque in een groeiende belangstelling verheugen, maar geruime tijd bleef het een kostbare en niet door de fiscus vergeten luxe die voornamelijk was weggelegd voor de welgestelden. Zo kostte een kwaliteitsfiets van Clément of het geprezen Gladiator sportrijwiel van Darracq uit Parijs toch altijd nog tegen de vijftienhonderd francs, wat vergelijkbaar was met drie maandsalarissen van een leraar op een middelbare school. Een goedkoper stalen ros kostte een arbeider in 1893 circa 1650 uurlonen. De fiets had echter de toon gezet naar meer persoonlijke vrijheid en trok nog grotere belangstelling toen sportlui er wedstrijden mee hielden. Nadat de door de firma Michelin ingehuurd Charles Terront in 1892 de wielervedstrijd Parijs-Brest mede dankzij hun luchtband en de uitneembare velg had gewonnen, duurde het niet lang dat er tegen de driehonderd velodrooms - wielervedbanen - in Frankrijk ontstonden. Een succesvol wielervedner genoot dezelfde populariteit als een Grand Prix coureur, popster of astronaut in onze tijd, en zo'n op handen gedragen volksheld kon tot wel zeventuizend francs per jaar verdienen. Oud-bakkersknecht Terront werd zelfs zo beroemd dat hij een eigen loge in de Parijse muziektempel l'Opéra kreeg aangeboden. Naarmate meer bedrijven kans zagen hun productie op te voeren, daalden de prijzen en kwam het rijwiel ten langen leste binnen het bereik van het grote publiek. Een simpele uitvoering kostte in Nederland in 1898 ongeveer honderdvijftig gulden. Fietsers begonnen het straatbeeld te beheersen, hoewel de medische wetenschap niet altijd positief over dit transportmiddel dacht. Volgens sommige artsen was de voorovergebogen houding van de wielervedner funest voor diens ruggengraat. De gezaghebbende oogheelkundige Mirovitch publiceerde in het tijdschrift *l'Automobile* een somber betoog over organische veranderingen van de oogbol - spasmodische strabisme. Voorde nog sporadisch voorkomende automobilist, in Mirovitch's optiek een gevaarlijke kilometerverslinder waar de politie in bepaalde steden naarstig jacht op maakte, had de geneesheer ook geen goed woord over. De onvoorstelbare snelheden waaraan de frivole groepering werd blootgesteld, veroorzaakte een abnormale druk op de oogbol waardoor deze de achterliggende vetlagen wegdrukte zodat de oogbol op het been kwam te rusten met alle rampzalige gevolgen vandien. De waanzinnige vaart waar deze onverantwoordelijke lieden zich in hun stinkende benzinemonsters aan overgaven, was er tevens verantwoordelijk voor dat het oog een overmaat aan lichtindrukken te verduren kreeg en men kleurenblind kon worden. Een bijkomende effect was de algehele verwarring van het netvlies, wat tijdelijke blindheid of duizelingen kon veroorzaken, zodat een botsing in het verschiet lag. Door de riskante snelheden kreeg men ook een overdosis aan zuurstof binnen waardoor een verhoogde bloeddruk optrad en men wellicht getroffen kon worden door een acute hartaanval. Iets dergelijks beweerden artsen ook op 18 december 1898 toen graaf Gaston Chasseloup-Laubat in het park van Achères bij Parijs in zijn ongeveer anderhalve ton zware en elektrisch aangedreven Jeantaud stapte en het eerste officieel geregistreerde wereldsnelheidsrecord voor automobielen vestigde met een vaart van 63,157 km/u.

Om de belangen van automobilisten en die van de prille maar gestaag groeiende industrie naar behoren te kunnen behartigen, richtte de negenendertigjarige graaf Albert de Dion op 12 november 1895 de Automobile Club de France (ACF) op. De peetvader van de Franse auto-industrie bracht niet lang daarna een baanbrekende driewieler op de markt, die het

midden hield tussen een motorfiets en een ultralichte auto. De na verloop van enige tijd uitstekend verkochte tricycle had in eerste instantie een 137 cc luchtgekoelde eencilinder benzinemotor naar een ontwerp van George Bouton. Het was de eerste snellopende viertaktmotor ter wereld en uiteindelijk waren er meer dan honderdveertig bedrijven in Europa en de Verenigde Staten die deze machine voor inbouwdoeleinden toepasten, er een licentie op namen, of er een afgeleide van construeerden. Boutons ontwerp opende in zekere zin de deur naar massafabricage. In 1899 leverde De Dion, Bouton et Compagnie in Puteaux, Seine, tegen de veertigduizend motorblokken af. Rond de eeuwwisseling had het pionierbedrijf ruim tweeduizend mensen in dienst.



1901 De Dion Bouton M9 luchtgekoelde 240 cc eencilinder viertaktmotor met afneembare kop en automatische inlaatklep. Vermogen $1 \frac{3}{4}$ pk bij 3500 omw/min. De ontsteking werkte via een hoogspanningsmagneet; een onderdeel waarmee het bedrijf een primeur had. De versnellings- en koppelingsloze driewieler woog ongeveer tachtig kilo en had een topsnelheid van circa 45 k/u bij een verbruik van een liter per 35 km. (foto auteur). Rechts: graaf Albert de Dion neemt het stuurwiel over van zijn privéchauffeur Hypolite. Het model La Populaire met een 699 cc eencilindermotor van 8 pk en een verbruik van 4,4 liter per 100 km werd in 1902 op de markt gebracht en betekende een groot internationaal succes voor pionierbedrijf De Dion Bouton et Cie. (Coll. Auteur).

Graaf Albert de Dion stelde een selecte groep van aankomende leden uit de conservatieve maatschappelijke bovenlaag voor om de met hem bevriende Belgische baron Etienne van Zuylen van Nijeveld van de Haar tot president van de ACF te benoemen. Tot de eenenzestig leden van deze elitaire herenclub hoorden de 53-jarige Emile Levassor, chocoladefabrikant Henri Menier, en de gezaghebbende natuurkundige Marcel Dépres. Verder stonden James Gordon Bennett, zoon van een krantenmagnaat die de *New York Times* uitgaf, de Parijse bankier André Lehideux, en Paul Meyan, journalist en uitgever van het tijdschrift *La France Automobile*, op de ledenlijst. Het was op de kop af eenenveertig jaar geleden dat de Franse wegebouwkundige Alphonse Merian de eerste geasfalteerde weg - tussen Travers en Pontarlier - had laten aanleggen.

Tijdens zijn openingsrede in het paleis van graaf Albert de Dion in Compiègne hield Dépres een vurig pleidooi voor de automobiel in het algemeen en over de het jaar ervoor op 22 juli gehouden eerste betrouwbaarheidsrit voor mechanisch aangedreven voertuigen aller tijden - van Parijs naar Rouen - in het bijzonder. Hij toastte de graaf toe, die samen met zijn

technische rechterhand George Bouton deze honderdachentwintig kilometer lange wedstrijd zonder paarden in vijf uur en veertig minuten had gewonnen. De De Dion-Bouton stoomwagen met een open calèche had het traject afgelegd met een gemiddelde van 24 km/u.



De Dion-Bouton stoomwagen waarmee de eerste betrouwbaarheidsrit voor paardloze voertuigen van Parijs naar Rouen op 22 juli 1894 werd gewonnen. Coll. Auteur.

Ook voor Emile Levassor werd langdurig geapplaudiseerd. De krasse automobielpionier en academisch geschoolde ingenieur had op 11 juni jongstleden de 1175 kilometer lange stedenwedstrijd Parijs-Bordeaux-Parijs gewonnen. Levassor had de eerste als zodanig bekende autorace in zijn eentje in 48 uur en 47 minuten volbracht. Aan deze uitputtende non-stop wedstrijd over tal van stoffige zand- en grintpaden en bonkige klinkerwegen hadden equipes met drieëntwintig voertuigen deelgenomen, die niet alleen op benzine of stoom reden, maar ook op elektriciteit. De winnende Panhard et Levassor stond op massief rubberen banden en had een novum in de vorm van een frontaal plaatste tweecilinder benzinemotor. De klinkende tour de force van Emile Levassor was nog eens extra onderstreept doordat de eerstvolgende wagen, een Peugeot, pas zes uur later over de eindstreep ging. Met deze prestatie was bovendien aangetoond dat stoom en elektriciteit hun hoogtijdagen achter zich hadden.

Dépres mijmerde over een nabije toekomst waarbij men wellicht met zestig kilometer per uur over stofvrije wegen zou kunnen rijden. Dat jaar ook verkocht Armand Peugeot tegen de tweehonderd auto's, wat bijna veertig procent van het Franse wagenpark betekende. In 1895 telde de ACF al 422 leden en toen de twintigjarige Britse aristocraat en toekomstig medewerker van Henry Royce, *the Honourable* Charles S. Rolls er in augustus 1897 lid van werd, waren meer dan duizend automobilisten bij de club aangesloten. Net als eerder het geval was geweest met het sportieve rijwiel, was ook de automobiel kostbaar in aanschaf. Bovendien maakte het bezit ervan dit vervoermiddel tot een statussymbool voor welgestelden. Een Panhard et Levassor of een Mors kostte al snel tegen de veertigduizend francs en dergelijke rasparden werden doorgaans op bestelling gemaakt. Het was in die dagen niet ongewoon dat de eigenaar van zo'n wonder op wielen tegen de vijftienhonderd francs per jaar aan banden uitgaf. Dat bedrag stond bijna gelijk aan het jaarinkomen van een fabrieksarbeider. Een Parijzenaar die op dat tijdstip in de van een kleine smederij voorziene schuur van zijn ouders in Billancourt bij Parijs aan een De Dion-Bouton driewieler sleutelde, was Louis Renault. In 1899 zou hij het voortouw nemen met betrekking tot de redelijk

betaalbare lichte auto op vier wielen, waarvan de net opgerichte Société Renault Frères er binnen een half jaar zestig van verkocht. Daarmee werd het begin gelegd voor een auto-imperium dat snel in omvang toenam, naarmate Louis en zijn broer Marcel met succes aan meerdere races deelnamen. Het was ook een door de ACF uitgeschreven betrouwbaarheidsrit waardoor Nederland op wat bredere schaal met de automobiel in contact zou komen.



Het Paleis voor Volksvlijt op het Frederiksplein in Amsterdam, waar de motorvoertuigen van de deelnemers aan 's werelds eerste internationale betrouwbaarheidsrit voor motorvoertuigen in 1898 tentoongesteld werden. (Coll. Auteur).

Champigny in het arrondissement Parijs, 5 juli 1898. Terwijl de eerste Franse autotentoonstelling in de tuin van de Tuilerieën werd gehouden en constructeur George Latil uit Marseille het publiek verbaasde met zijn concept voor een kleine wagen met voorwielaandrijving, maakten negenenzestig automobilisten zich bij de gemeentegrens van Parijs op om met hun lichte en zware motorvoertuigen op drie of vier wielen naar Amsterdam te rijden.

Het evenement dat tot 13 juli zou duren is de historie ingegaan als de eerste internationale betrouwbaarheidsrit voor personenwagens. Tot de deelnemers hoorden beroemdheden als de oud-wielerkampioen Fernand Charron, autofabrikant Amédée Bollée junior, de vermaarde coureurs Girardot en Levegh, mevrouw Yvonne de Gast, baron De Dietrich, graaf Tallyrand-Périgord en George Heath, de eerste Amerikaan die aan een Europese wedstrijd deelnam en die in dit geval als veertiende zou eindigen. Verder waren de Britse autopionier St. John Nixon, baron Etienne van Zuylen van Nyevelt en zijn echtgenote, barones Hélène, geboren Rothschild, van de partij. Een andere deelnemer, de alom gelauwerde snelheidskampioen Chevalier René de Knyff, was directielid van het befaamde automobielbedrijf Panhard et Levassor. Een van de deelnemende motorvoertuigen was een Darracq, een merknaam die net twee jaar bestond. De uit Bordeaux afkomstige Alexandre Darracq had zich voor korte duur bezig gehouden met de fabricage van elektrische auto's, maar voor deze storingsgevoelige transportmiddelen stond het publiek niet in de rij. In 1898 had Darracq voor de benzinemotor gekozen. Om op onderzoekstijd en hoge investeringskosten te besparen had hij een licentie gekocht van Léon Bollée's vierwieler met een luchtgekoelde eencilindermotor van vijf pk, riemaandrijving en met gloeibuisontsteking die het in de praktijk overigens vaak liet afweten. De uit Baskische ouders geboren Alexandre Darracq kon zelf niet rijden en had er ook een hekel aan om gereden te worden. De reden waarom een automobiel van de Société A. Darracq in Suresnes meedeed aan de wedstrijd was simpelweg om zoveel mogelijk publiciteit voor dit nieuwe product te maken. Het evenement waardoor Nederland op bredere schaal kennismakte met de autosport had een totale lengte van ruim zestienhonderd

kilometer. Stuwende kracht achter deze hoofdstedenwedstrijd was de eerder genoemde M.W.L.J. Aertnijs. De Nijmegenaar had het bestuur van de Automobile Club de France ertoe weten te bewegen om het oorspronkelijke wedstrijdparcours - Parijs-Wenen - naar Amsterdam te verleggen. Doorgaande wegen in de Lage Landen maakten hoge snelheden mogelijk, en niet in de laatste plaats zou een dergelijk evenement de autoverkoop in *les Pays Bas* beduidend kunnen stimuleren. Nadat in Parijs voorbereidingen waren getroffen, had Aertnijs samen met de secretaris van de ACF in februari van dat jaar het traject proefgereden. De *course* Parijs-Amsterdam-Parijs zou uit zes dagetappes bestaan: Parijs-Château d'Ardennes 270 km; Nijmegen via Luik en Maastricht 240 km; Amsterdam 100 km; Luik 250 km; Verdun 250 km; Parijs 220 km. Het traject voor wagens in de toerklasse liep van Parijs via Reims, Dinant, Luik, Maastricht, Nijmegen en Utrecht naar Amsterdam. Het traject dat door zwaardere en snellere auto's zou worden genomen, was de route van Parijs via Dinant en Nijmegen naar Amsterdam. Op het keerpunt zou twee dagen rust worden genomen in het Amstel Hotel dat de voorkeur genoot van wel- tot zeer welgestelden. De deelnemende wagens zouden worden gestald in het op 16 augustus 1864 officieel door prins Frederik geopende Paleis voor Volksvlijt op het naar deze zoon van koning Willem I vernoemde plein. Het door architect Cornelis Outshoorn ontworpen gebouw met een bijna vijfendertig meter hoge glazen koepel was min of meer een kopie van het Crystal Palace in Londen. Het majestueuze bouwwerk voor exposities voor handel en industrie had een miljoen gulden gekost en werd sprookjesachtig verlicht door zesduizend gasvlammen, maar stelde het zonder verwarming. Op zondag 3 februari 1895 had Edo J. Bergsma, de voorzitter van de Algemeene Nederlandsche Wielrijders-Bond (ANWB), er de eerste rijwieltentoonstelling geopend, die drie dagen duurde en vierduizend betalende bezoekers had getrokken.

Voordat het voornamen gezelschap Parijs echter goed en wel achter zich had, ontstonden er reeds problemen in de buitenwijk Champigny. In augustus 1893 was in het departement van de Seine een wet van kracht geworden volgens welke elke automobilist een vergunning moest hebben om op de openbare weg te mogen rijden. De verordening was door vrijwel niemand serieus genomen en al lang in het vergeetboek geraakt, behalve door oud-ingenieur Maurice Bochet van het ministerie van Openbare Werken. Als het aan hem lag zou niemand zijn kostelijke wegen met een smerige stinkmachine bevuilen. De man had carrière gemaakt en bekleedde inmiddels het ambt van politieprefect van Groot-Parijs. Bochet stond bekend als een regelrechte autohater en was achter de plannen van de ACF gekomen. Op de middag van de dag voor het vertrek kreeg de club een officieel schrijven waarin zonder omhaal werd duidelijk gemaakt dat elke wagen die aan het evenement zou deelnemen door Bochet tussen zes en negen uur die avond persoonlijk zou worden gekeurd. Het bericht veroorzaakte grote consternatie en het bestuur van de ACF verstuurde in allerijl telegrammen naar de deelnemers om hen beleefd doch dringend te verzoeken stipt op genoemd tijdstip aanwezig te zijn. Bochet zou zonder twijfel elk argument aangrijpen om de race af te gelasten. De auto's en hun berijders waren klokslag 18.00 uur op de afgesproken plaats. Zo ook de politieprefect in vol ornaat, die enige tijd verdeed met het afwikkelen van wat formaliteiten en opeens besloot dat het hoogtijd was voor de avondmaaltijd. Iedereen moest tot nader order wachten zodat de enigszins nerveuze clubleden geruime tijd duimen draaiden terwijl de eerste 'interlandwedstrijd' aan een zijden draad hing. Een paar uur later arriveerde Bochet met een voldaan gezicht en begon hij op zijn dooie akkertje met het controleren van de wagens, die de man vervolgens een voor een afkeurde en waarbij hij geen enkele reden opgaf. Een storm van protest brak uit en iedereen was het er over eens dat die belachelijke verordening speciaal voor dit evenement uit de kast was gehaald. De gezagsdrager keurde een handvol auto's goed en sommeerde de anderen met een nauw verholten spotlachje dat

men terug moest rijden naar Parijs. Toen hier echter geen gevolg aan werd gegeven en Bochet te horen kreeg dat men hoe dan ook rond zonsopgang aan de race zou beginnen, pakte de verbolgen magistraat volledig uit. Hij liet weten een beroep te zullen doen op de sterke arm en liet een compagnie van het 23ste Regiment Huzaren optrommelen dat in Champigny gelegerd was. Om de door hem verafschuwde *petroleurs* duidelijk te maken dat er met hem niet te spotten viel, liet Bochet een aantal machinegeweren naast de startplaats opstellen, en dreigde hij om langs de weg die door zijn gebied liep veldgeschut in stelling te laten brengen. Dit was gespierde taal, maar de wedstrijdangers lieten zich niet kennen. Amédée Bollée junior had een idee. Nog geen kilometer verderop aan de weg van Villiers sur Marne eindigde het wetsgebied van Bochet en begon het departement Seine et Oise. Waarom nog langer tijd verspillen aan deze kleinburgerlijke pennenlikker en niet de startplaats verlegd? Terwijl een paar bestuursleden van de ACF Bochet en de ritmeester van de Huzaren aan het lijntje hielden, werden de afgekeurde wagens met bij boeren gehuurde paarden naar het nieuwe vertrekpunt getrokken. Daar zou de volgende ochtend om 8.37 uur het startsein worden gegeven. Toen schoot het iemand te binnen dat de benzine nog op de plek stond waar Bochet het voor het zeggen had. Bollée aarzelde niet en huurde paard en wagen om de blikken brandstof onder de neus van de militairen vandaan te halen. Een argwanende soldaat kreeg te horen dat de benzine werd verplaatst in verband met mogelijk brandgevaar. Benzine werd in die periode tussen haakjes steeds meer in de buitenwijken verkocht, omdat de brandstof er minder zwaar door de fiscus werd belast als in het centrum van Parijs. De auto's werden vervolgens door de douane van officiële zegels voorzien, om eventuele moeilijkheden bij de landsgrens te vermijden. Na de Eerste Wereldoorlog zou een grenspassage met de auto er een stuk minder makkelijk op worden, en diende men een aanzienlijke papierwinkel in te vullen voordat de douane toestemming gaf om de slagboom te passeren.

De breeduit in de dagbladen aangekondigde race naar Amsterdam ging van start. Winnaar van het eerste traject werd Charron met een gemiddelde van 35 km/u. De koel berekenende en op het scherp van de snede rijdende duvelstoeljager zou de race, die vanwege de eerder ontstane problemen op een andere plaats dan was afgesproken eindigde, uiteindelijk op zijn naam weten te brengen. Problemen waren er onderweg genoeg. Menige deelnemer, waaronder de Parijse autofabrikant Georges Richard, had tijdens het eerste traject al meer dan tien lekke banden opgelopen en elf équipes gaven er voortijdig de brui aan. De volgende dag raasde deelnemer Koechlin te snel door een bocht en eindigde zijn Peugeot total loss tegen een boom. De onfortuinlijke bestuurder en zijn teamgenoten maakten een kleine luchtreis en belandden in een kanaal, maar kwamen met de schrik vrij. Men zocht droge kleren en nam plaats in de speciale voor de gelegenheid ingelaste trein naar Amsterdam. Op 10 juli stond het zwart van de kijklustigen op het terrein van de Blooker's Cacaofabrieken aan de weg naar de Diemerbrug, waar men de 'automobielen der waaghalzen' uit Utrecht kon zien arriveren. Aan de Omval bij de Amstel was door de Nederlandse organisatie een korte pauze ingelast, zodat de 'ridders van de weg' hun wagens en zichzelf konden reinigen van het opgelopen straatvuil. Om de motorvoertuigen, zevenendertig auto's en veertien *motocycles* (lichte modellen op drie of vier wielen), daarna vrijbaan te geven voor een feestelijke rit naar het stadscentrum, hadden 'knopsmerissen' (naar de koperen bout op hun zwarte helmen) enige moeite om het publiek in toom te houden. Etienne Giraud met een Bollée en de Panhard-rijders Girardot en Charron waren de eersten die bij het keerpunt van de wedstrijd arriveerden. De honderdveertien kilometer van Nijmegen via Wageningen en Utrecht naar Amsterdam was afgelegd met een hoog gemiddelde van 43 km/u. In de dagbladen werd onder meer melding gemaakt van het feit dat Giraud paarse onderkleding van pure zijde onder zijn zwartleren 'auto-costuum' droeg. Ook de elegante flessengroene

bottines (knooplaarsjes) en de welgevormde kuiten van madame De Gast werden niet door de verslaggevers vergeten.

Terwijl in het Amstel Hotel menige toast op de eminente automobilisten en hun wonderen op wielen werd uitgebracht, prees graaf Tallyrand-Périgord de Nederlandse vakbekwaamheid. Zijn De Dion-Bouton *tricycle* had een gebroken tandwiel, maar het personeel van Rijwiel- en Machinefabriek De Hinde zag kans om een vervangend exemplaar te maken voordat de aristocraat als laatste met zijn gemotoriseerde driewieler uit Amsterdam vertrok. Het constructiebedrijf van G.L. van Vink en zijn medefirmant Jan Jacob Ott Bultman, oud-wielerkampioen van Nederland op de hoge bicycle (fiets met een groot voor- en een klein achterwiel) over vijfduizend meter, was opgericht in 1893. Aanvankelijk had de onderneming een werkplaats in de Vossiusstraat, maar in 1896 was ter hoogte van de Omval aan de Weesperzijde een groot pand betrokken. Naast kwaliteitsfietsen leverde De Hinde tevens bouwpakketten voor motorfietsen in de ultralichte klasse. In maart 1899 op de tweede tentoonstelling van de Rijwiel-Industrie in het Paleis voor Volksvlijt toonde De Hinde een ontwerp op papier. Het betrof een vierpersoons voertuig op fietswielen en met stuurstangbediening en twee luchtgekoelde motoren die achterin in een buizenframe waren geplaatst. Deze krachtcentrales van De Dion-Bouton hadden een totaal vermogen van vijf paardenkracht en konden zowel samen als afzonderlijk worden gebruikt. Naar verluidt is er een proefmodel gebouwd en is daarmee gereden, maar tot serieproductie kwam het niet. Omstreeks 1903 verdween De Hinde van het toneel.

Speciaal met het oog op de bijzondere aard van het autosportevenement had de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en een voorstander van de popularisering van de auto, dr. ir. Cornelis Lely, het volgende laten weten. 'Het Ministerie maakt bekend dat ter gelegenheid van een van wege door de Automobile-Club de France te houden wedstrijd met motorrijtuigen van Parijs naar Amsterdam en terug tusschen 8 en 13 Juli a.s. de Rijkswegen van Maastricht over Nijmegen, Arnhem en Utrecht naar Amsterdam met een groot aantal van zoodanige rijtuigen bereden zullen worden, en wel voornamelijk op 8, 11 en 12 Juli de weg tusschen Maastricht en Nijmegen, en voornamelijk op 9 en 11 Juli de weg tusschen Nijmegen en Amsterdam. Het publiek wordt in het belang van het veilig verkeer in overweging gegeven: zich tijdens den wedstrijd niet zonder noodzaak op het verharde gedeelte van den weg te begeven; met rij- of voertuigen, paarden of vee op de verharde baan niet stil te staan dan in de uiterste noodzakelijkheid of bij het passeeren van motorrijtuigen en in alle geval steeds terzijde op den weg een behoorlijke ruimte voor het passeeren der motorrijtuigen over te laten; bij het tegemoetrijden van, zoomede bij het achterop- en voorbijrijden der motorrijtuigen de rechterzijde des wegs te houden; met rij- of voertuigen, paarden of vee van zij-, uit- of afwegen niet op den weg te komen dan na zich te hebben overtuigd dat er zich in de nabijheid geen aankomende motorrijtuigen op den weg bevinden; in het algemeen met rij- of voertuigen, paarden of vee met voorzichtigheid van de wegen gebruik te maken en daarbij acht te slaan op de aanwijzingen, welke te dien opzichte door de van wege de Automobile Club de France langs den weg geplaatste waarschuwers zullen worden gegeven'. Diezelfde zomer zou het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid voorwaarden vaststellen voor het verkrijgen van een vergunning om met een motorvoertuig op rijkswegen te mogen rijden. Allereerst diende het motorvoertuig te worden voorzien van een volgnummer en een helder licht uitstralende lantaarn voor rijden in het donker. De maximum toelaatbare remafstand van een motorvoertuig mocht tien meter bedragen, een bel of signaalhoorn moest tot op honderd meter afstand hoorbaar te zijn. De maximum snelheid op rijkswegen mocht 20 km/uur bedragen en 8 km/uur bij mist of tijdens het afdalen van hellingen. Een auto mocht geen andere voertuigen trekken en bij het ontmoeten of inhalen van paarden of langs de weg gedreven of geleid vee, was de chauffeur verplicht om snelheid te minderen of geheel te stoppen wanneer men merkte dat de dieren onrustig werden, of dat

de geleider of bestuurder van de dieren een waarschuwend teken gaf. Tevens diende alles te worden vermeden wat de dieren schrikachtig kon maken.

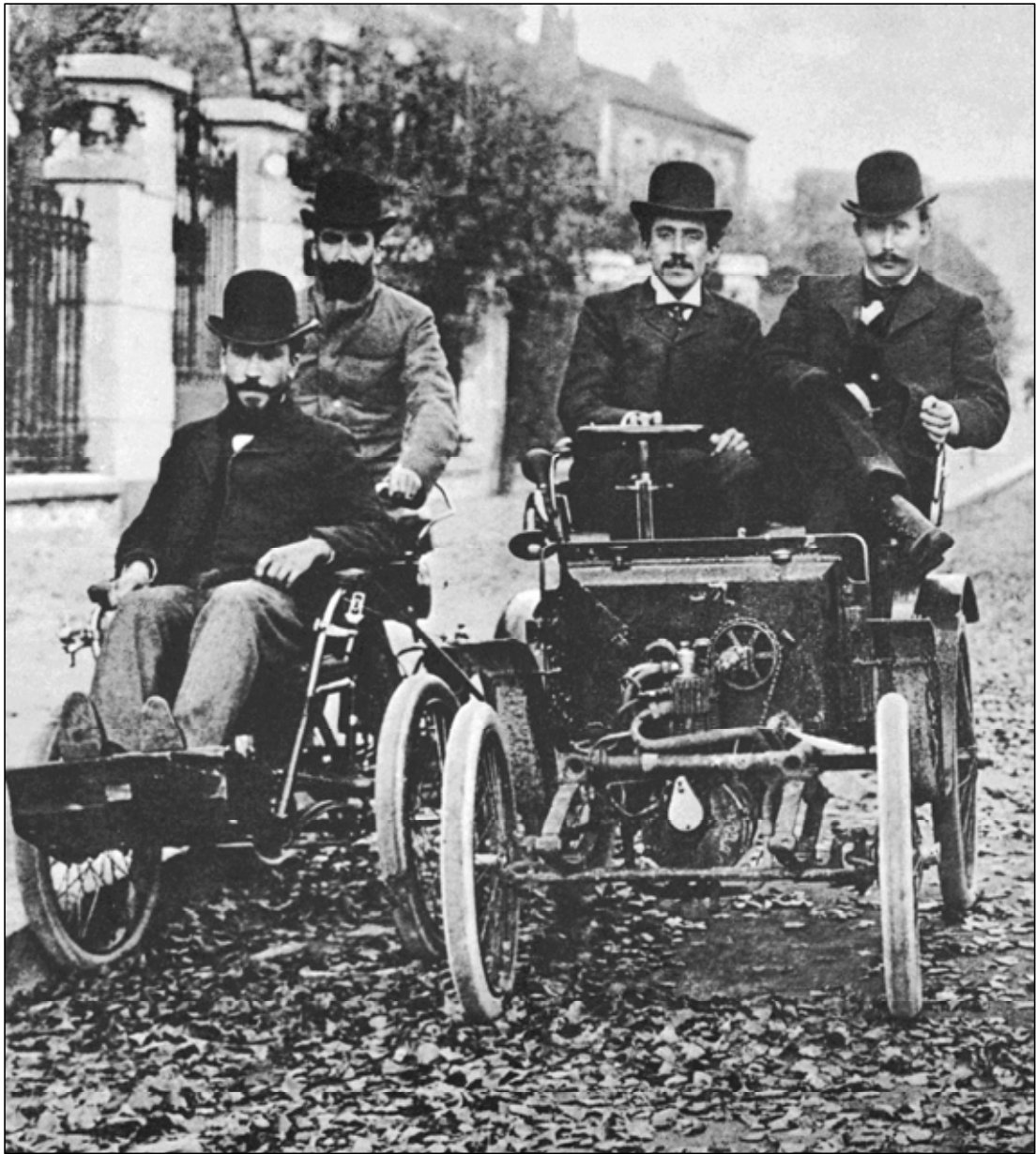
Nederlandse veldwachters hadden scherp omlinnde instructies met betrekking tot de internationale betrouwbaarheidrit voor motorvoertuigen. Rijkswaterstaat had het traject voor zover mogelijk afgebakend met papieren stroken in de nationale driekleur, en gemeentebesturen hadden op eigen kosten affiches met waarschuwende teksten laten drukken. De deelnemers die bestoft en vermoeid in Amsterdam arriveerden, hoorden tot de *fine fleur* van de Franse aristocratie, de autobranche en de autosport. Volgens sommige toeschouwers, waarvan de reacties in ANWB-ledenorgaan *De Kampioen* werden geplaatst, hadden die buitenlandse rijkelui bomen omver gereden en had een van hen de macht over het stuurwiel verloren waardoor hij pardoes in een kerk tot stilstand kwam. Vanwege de huiveringwekkende vaart van hun 'straatlocomotieven' ademden de waaghalzen door buizen. Zoals bleek was de auto een gewild onderwerp voor menige spotprent.



Anti-auto spotprent uit 1903. (Coll. Auteur).

Voor deze historische gebeurtenis was een bronzen plaquette vervaardigd. Tijdens een toespraak werd die overhandigd aan oud-voorzitter van de Amsterdamsche Vélocipède Club, Joan Rahusen. Hij kreeg het sierraad als dank voor zijn inzet voor de Nederlandse organisatie van de grensverleggende sterit. Het opschrift van de plaquette luidde: 'l'Automobile-Club de France. H.J. Rahusen. Souvenir de la Course Paris-Amsterdam. Juillet 1898'. Behalve deze inscriptie was het kunstwerk verfraaid met de afbeelding van een vrouwenfiguur op een gevleugelde praalwagen. De uitreiking werd gevolgd door andere toespraken en heildronken op het onvolprezen wonder op wielen dat de maatschappij voorgoed zou veranderen. Tijdens de terugrit van de eerste autorally waarbij landsgrenzen werden gepasseerd, viel het besluit om de finish in Parijs te mijden in verband met de clandestiene start van de wedstrijd. Een deel van de equipes reed naar Versailles, anderen weken uit naar Montrégon. De rest vond het welletjes en ging linea recta huiswaarts. Fernand Charron werd als uiteindelijke winnaar uitgeroepen. Hij haalde een gemiddelde van 43,04 km/u en was op de hielen gezeten door Giraud en Girardot.

Prise directe



Een in 1899 in Boulogne-Billancourt, Haute-Seine, genomen familiefoto. Rechts Louis Renault achter het stuur van zijn prototype met een 0,75 pk eencilindermotor van De Dion Bouton. Links zijn broer Marcel als passagier in een twee jaar oude De Dion Bouton vierwieler. (Coll. Auteur).

Louis werd op 12 februari 1877 in Parijs geboren als vijfde kind van Alfred en Louise Renault. Hij had drie oudere broers. Zijn vader had een goed beklante textielzaak op de Place des Victoires plus een knopen- annex kledingfabriek op de Place de Laborde. Renault senior kon zich rekenen tot de welgestelde middenklasse en bezat een riant landgoed in Boulogne-Billancourt ten westen van Parijs. Zijn zoon Louis was een dromer die grote moeite had om bij de les te blijven. Hij verveelde zich stierlijk op school, en terwijl zijn klasgenoten het hoofd braken op ingewikkelde optelsommen, grammatica of staartdelingen, maakte Louis

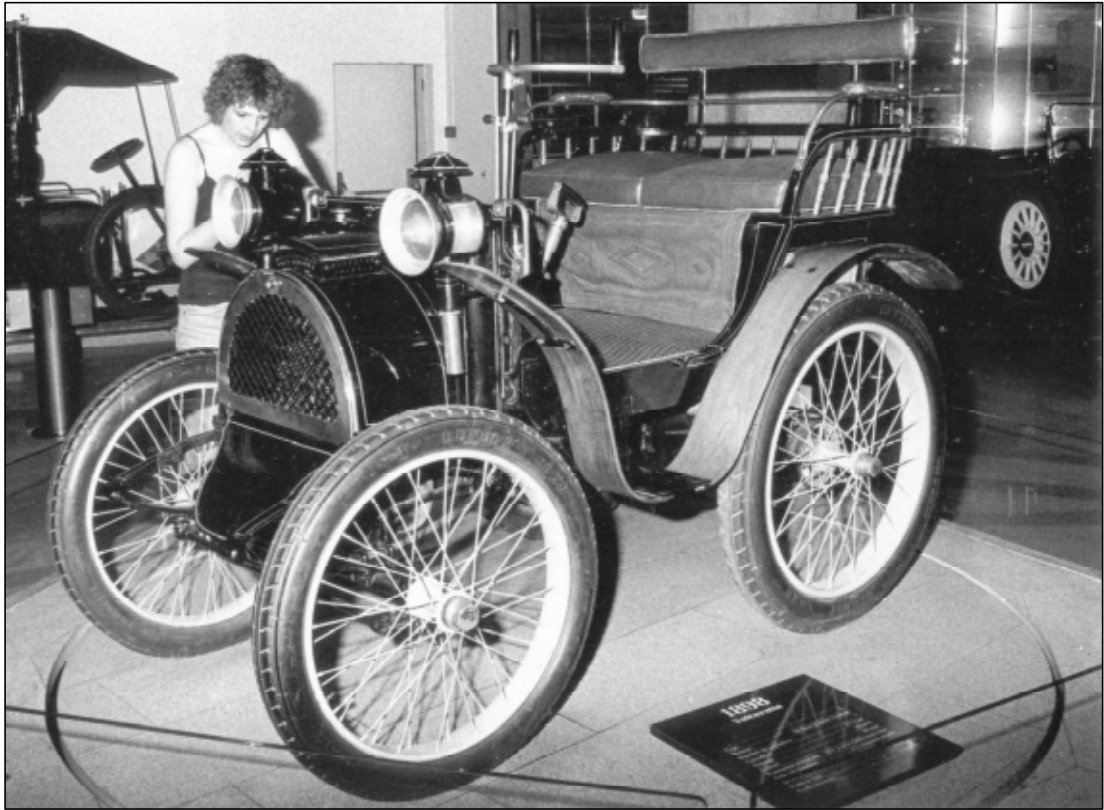
volgens hen merkwaardig gecompliceerde tekeningen in zijn schrift. Het leverde Louis strafwerk en nablijven op. De school was een gevangenis voor Renault en als het hem weer eens teveel werd spijbelde de jongen op wie de leraren amper vat kregen. Met vallen en opstaan doorliep hij het Lycée Concordet waar later een zekere André Citroën zijn middelbare opleiding met vlag en wimpel zou afronden. Louis was een recalcitrante puber met matige rapportcijfers, maar hij had een technische knobbel. Het natuurtalent Renault interesseerde zich mateloos voor mechanica en elektriciteit. Op zijn kamer thuis bouwde hij met behulp van een zinkbatterij een lichtingsinstallatie die hij via touwtjes vanaf zijn bed kon bedienen. Op een dag was hij weer eens afwezig van school en ontdekten de machinist en de stoker van de trein van Parijs naar Rouen hem onder het kolengruis en roet. De jongen had al geruime tijd tussen de brokken in de kolentender verscholen gezeten om met eigen ogen te zien hoe een stoomlocomotief werkte. In Rouen aangekomen werd hij aan de stationschef overgedragen en na een stevige reprimande naar huis teruggebracht.



Serpollet stoomwagen met de bijnaam 'Paasei'. Op 13 april 1902 verbeterde Léon Serpollet er in Nice het wereldsnelheidsrecord op land mee met 120,805 km/u. (Coll. Auteur).

Op andere dagen dat het lyceum het zonder hem moest stellen, kon Renault vaak worden aangetroffen bij de in 1887 opgerichte firma Léon Serpollet in de Rue des Cloys in de Parijse stadwijk Montmartre, waar op stoom aangedreven personenwagens werden gebouwd. De gepatenteerde met paraffine gestookte flashboiler stond in hoog aanzien, omdat deze veel sneller voldoende stoomdruk kon genereren dan de gangbare constructies van andere fabrikanten. Op 13 april 1902 zou een aerodynamisch gevormde Serpollet, bijgenaamd 'paasei', bij Nice het wereldsnelheidsrecord op land verbeteren met 120,805 km/u. alle voorgaande records hadden sinds 1899 op naam gestaan van elektrisch voortbewogen voertuigen. Op zijn zeventiende solliciteerde Louis bij het toonaangevende bedrijf van graaf De Dion. De architect van de Franse auto-industrie stuurde hem weg onder de opmerking dat hij geen behoefte had aan amateurs. Deze betweterige knaap zou zijn arbeiders toch maar voorde voeten lopen. De door zijn familie verguisde aristocraat stond op het punt om samen met de technicus George Bouton de meest voorkomende Voiturette - ultralichte auto - in Frankrijk op de markt te brengen. Het zou niet veel tijd vergen voordat hun sportieve driewieler maandelijks tegen de tweehonderd keer de fabriek verliet. Die situatie zou echter

nogal drastisch veranderen nadat Louis Renault in zaken was gegaan. De jongeman die de graaf ongeschikt had gevonden om in zijn bedrijf te werken, zou De Dion Bouton et Compagnie binnen afzienbare tijd van het toneel verdringen.



1898 Renault Voiturette type A met een 273 cc De Dion Bouton eencilindermotor van 1 $\frac{3}{4}$ pk bij 1500 omw/min. Elektrische ontsteking, carburateur met constant niveau. Drieversnellingsbak met directe overbrenging op de derde. Trommelremmen op de achterwielen en bandrem op de transmissie-as. Leeg gewicht 220 kilo, topsnelheid 32 km/u. (foto auteur).

Een goed jaar later introduceerde een van zijn vaders zakenrelaties Renault bij Louis Delaunay, eigenaar van een fabriek in Saint Denis, Seine, waar stoomketels voor locomotieven en scheepsboilers werden gemaakt die ondermeer door de Britse marine werden gebruikt. Behalve industrieel was Delaunay tevens voorzitter van de Parijse Kamer van Koophandel, grootaandeelhouder van de Orléans spoorwegmaatschappij en topadviseur van de Banc de France. Louis Delaunay was daarnaast ook een ijzige persoonlijkheid die zijn onderneming met ijzeren hand bestuurde en er op stond dat zijn werknemers hem blindelings gehoorzaamden. Hoewel de jongeman met zijn nogal norske onhandige manieren moeite had om zichzelf op de juiste manier te presenteren, zag Delaunay direct in dat de sollicitant over een zeker technisch talent beschikte. Renault kreeg een baan op de ontwerpafdeling en construeerde een stoomgenerator waarvoor hij zijn eerste octrooi kreeg en dit aan zijn werkgever verkocht. De manier waarop Delaunay zijn zaak 'regeerde' zou men later terugvinden bij Renault toen hij zich begon op te werken als de ongekroonde koning van de Franse auto-industrie. In 1897 moest Louis in militaire dienst waar hij zijn spaarzame vrije tijd vulde met nieuwe uitvindingen zoals een zoeklicht, een demonteerbare brug en een automatisch systeem om doelwitten op de schietbaan weer omhoog te brengen. Zijn vader die het jammer vond dat Louis zo slecht op school had kunnen meekomen en liever had

gezien dat hij in de zaak kwam werken, streek over zijn hart. Hij onderkende de grote passie en de niet te stuiten lust voor techniek van zijn zoon en gaf hem een tweedehands Panhardmotor om er aan te kunnen sleutelen in de schuur van het landgoed in Boulogne-Billancourt. Nadat hij was afgezwaaid kocht Louis van zijn resterende soldij een gebruikte De Dion Bouton type M9 driewieler. Hij was dag en acht bezig aan het fragiele voertuigje met een 240 cc luchtgekoelde eencilinder (boring en slag 66 x 70 mm) van 1 3/4 pk bij 1800 omw/min. De snellopende motor had een afneembare cilinderkop en een automatische inlaatklep. De driewieler had een voor die tijd hoge snelheid van circa 45 kilometer uur brengen. Het eerste wat Renault met zijn proefmodel deed was om er een vierwieler van te maken, en al experimenterende kwam hij op een lumineuze vondst. Zijn versie van een driersnellingsbak met een achteruit had een derde transmissie die voor een rechtstreekse aandrijving op de achterwielen zorgde door een tandwieloverbrenging. Dit systeem - de prise directe - werkte veel soepeler en geruislozer dan de gangbare transmissies. Louis vroeg er een patent op aan dat hem op 9 februari 1899 werd toegekend onder nummer 285 753.

Echt nieuw was dit concept overigens niet. Eenentwintig jaar eerder had Amédée Bollée senior, een klokkengieter en sterk onderschatte constructeur uit Le Mans, zijn *La Mancelle* onder de aandacht gebracht tijdens de Wereldtentoonstelling in Parijs. De bijna drie ton zware Victoria met een frontaal geplaatste 12 pk stoommachine had onafhankelijk geveerde wielen met dubbele overdwars geplaatste halfelliptische bladveren, en een cardanas die een rechtstreekse verbinding vormde tussen de krachtcentrale en een differentieel op de achteras. De geniale Bollée was zijn tijd te ver vooruit en voor zijn complex aan ontwerpen was het publiek nog lang niet rijp. *La Mancelle* is gelukkig bewaard gebleven en dit geavanceerde voertuig dat de toon zette voor de latere personenwagen kan tegenwoordig worden bestudeerd in het Musée Nationale in Compiègne.



1899 De Dion Bouton driewieler type M9. De ontsteking werkte via een hoogspanningsmagneet; een onderdeel waarmee het bedrijf in Puteaux, Seine, een primeur had. Leeg gewicht circa 80 kilo, topsnelheid ongeveer 45 km/u bij een verbruik van een liter per 35 kilometer. (foto auteur).

In 1898 bood ook De Dion Bouton et Compagnie een vierwieler aan met een 225 cc gedeeltelijk luchtgekoelde eencilindermotor van 2,25 pk bij 1800 omw/min. Marcel Renault kocht er een. De motor van deze De Dion Bouton had een watergekoelde cilinderkop en was in staat om de tandemzitter met een fietsstuur en een planetaire twee versnellingsbak op een snelheid van rond de vijftig kilometer per uur te brengen. De vierwieler van het pionierbedrijf was zeker een goed product, maar het bleek dat de smaak van de beoogde doelgroep aan het veranderen was. De open auto met stoffen vouwbare kap en een motor met meer dan één cilinder begon aan populariteit te winnen.

Op kerstavond dat jaar, zo wil het verhaal, was Renaults eersteling gereed om in de openbaarheid te komen. Met nauw verholen trots en op zijn paasbest reed Louis naar zijn stamcafé in de Rue du Helder bij de Opéra, waar een kennis van zijn vader hem vroeg of hij een ritje met de *quadricycle* mocht maken. Terwijl stomverbaasde passanten de 350 kilo zware tweezitter voorbij zagen tuffen en het zonder moeite de steil oplopende Rue Lepic beklom, stelde de heer Viot de jeugdige constructeur voor om het motorvoertuig van hem over te nemen. Hij had daar het vorstelijke bedrag van veertig Louis d'Or voor over. Renault was bovendien een paar van zijn vrienden warm te maken voor een proefrit. Hij ging die nacht opgetogen nasar huis met twaalf opdrachten en de nodige aanbetalen op zak. Kapitaal om een constructiebedrijf op poten te zetten had hij niet, maar zijn broers Marcel en Fernand sprongen bij en werden zijn zakenpartners. Op 25 februari 1899 was de Société Renault Frères een feit, en op 14 maart kwam het eerste geld binnen toen de broers Edouard en Georges Bartaumieux een rekening van duizend francs aan Renault betaalden. Het bedrijfskapitaal werd gevormd door zestigduizend francs uit familiekringen. De plaats waar Renault Frères werd gevestigd was Rue du-Piont-du-Jour nummer 139 in Billancourt. Tweederde van het startkapitaal werd gestoken in de aanschaf van een stoommachine, gereedschappen en zes metaalbewerkingmachines, waarvan er vijf uit de Verenigde Staten afkomstig waren. Om Louis zoveel mogelijk in staat te stellen om de technische stand van zaken te evalueren, nam Marcel de zakelijke kant van het bedrijf op zich. Fernand die het werk van Renault senior in de knopenfabriek had overgenomen, stelde zich garant voor financiële ondersteuning. Het eerste jaar leverden zestig geschoolde arbeiders eenenzeventig Renaults af en binnen twee jaar zou de werkvloer worden uitgebreid van 300 tot 4680 vierkante meter. Tien jaar na dato stond het populaire type AX op het leveringsprogramma. Deze Voiturette met de radiator achter de 1060 cc tweecilindermotor van 8 pk bij 1700 omw/min betekende de eerste in grote serie gebouwde Renault en maakte de man achter het merk al spoedig tot een van de grootste fabrikanten in Frankrijk.



1899 Renault type A Voiturette met een 1 $\frac{3}{4}$ pk De Dion Bouton eencilinder. (foto auteur).

Het eerste voor de 'grote' verkoop bedoelde model was het type A met een watergekoelde eencilindermotor van 273 cc (boring en slag 66 x 80 mm) waarmee een maximum vermogen van 1 $\frac{3}{4}$ pk werd bereikt. De 200 kilo zware tweepersoons Voiturette was uitgevoerd met een elektrische ontsteking, een carburateur met constante niveauregeling en een koppeling met koperen conus. De motorkracht werd op de achterwielen overgebracht door een cardanas met een differentieel; een constructie die zonder

overdrijving een kleine revolutie kon worden genoemd in vergelijking met de slipgrage leren riem of ketting voor de aandrijving van andere Voiturettes. De derde versnelling werd gekenmerkt door de eerder genoemde rechtstreekse overbrenging. Bij volgas bereikte de Renault type A een snelheid van circa vijfendertig kilometer per uur bij een verbruik van ongeveer zes liter per honderd kilometer. De handbediende trommelremmen zaten in de achterwielen en de voetrem - via het achteruitrijpedaal - greep aan op de transmissie-as, wat in die dagen niet ongewoon was. De Renault type A werd inclusief instrumentenpaneel en startslinger geleverd tegen een prijs van drie- tot vierduizend francs. Voor de weinige automobilisten in die periode, die na het vallen van de duisternis nog de weg op gingen, was

er tegen meerprijs verlichting verkrijgbaar. Deze weinig praktische petroleumlampen begonnen rond 1908 het veld te ruimen voor frontale verlichting met acetyleengas. Dit systeem berustte op het druppelen van water op carbidkristallen waardoor een licht ontvlambaar gas ontstond. Na ontbranding leverde een dergelijke lamp een helder wit licht, maar de messing koplamphuizen met geslepen lenzen en reflectors waren behoorlijk aan de prijs, en het systeem vergde veel onderhoud. De overigens in handen van een leek niet ongevaarlijke startslinger die bij terugslag een gebroken arm of pols kon veroorzaken, zou in later stadium plaatsmaken voor de Dynastart. Deze meerpelige elektrische installatie bestond uit een combinatie tussen dynamo en startmotor en zou eind jaren twintig vooral bij het Duitse voorwielaangedreven tweetaktmerk DKW een grote vlucht nemen.

In tegenstelling tot Louis Renaults prototype met een stuurwiel maar zonder motorkap, had type A een stuur in de vorm van een halve cirkel en met handvaten. In zekere zin ging het bij de Renault type A nog om een assemblageproduct waarvoor de inbouwmotoren van De Dion Bouton en grossier Aster werden betrokken. De banden kwamen bij Michelin vandaan, de radiateurs van de in Parijs gevestigde onderdelenfabrikant Grouvelle et Arquembourg en de versnellingsbakken volgens Renaults specificaties, werden geleverd door Malicet et Blin uit Aubervilliers ten noorden van de hoofdstad. Staal was afkomstig van zowel Chatillon-Commentry als van de fabriek van Caplan-Berger. De verlichting tenslotte werd geleverd door Ducellier uit Parijs. Met genoemde prijsstelling bleef de Société Renault Frères iets onder dat van een vergelijkbare Voiturette van de concurrentie. De bedrijfsstrategie die ook door Henry Ford werd toegepast was gebaseerd op het thema 'kleine winst per auto versus grote productie'. Na levering aan hun eerste klanten, de al genoemde gebroeders Edouard en Georges Bartaumieux, ontving de Société Renault Frères nog vier orders die maand. De feitelijke productie kwam in juli dat jaar op gang toen de onderneming twaalf werknemers in dienst had en men 2857 francs aan lonen uitbetaalde. Om deel te kunnen nemen aan de autotentoonstelling in de tuin van de Tuilerieën betaalde de Société Renault Frères aan de organiserende Automobile Club de France 530 francs. Aan deze expositie voor uitsluitend in Frankrijk vervaardigde auto's, motorrijwielen en fietsen, namen meer dan tweehonderddertig fabrikanten deel. Die hoeveelheid maakt nog eens duidelijk waar de bakermat van de in serie gebouwde automobielen heeft gestaan. De Renault type A was geen slechte start, maar de beste manier om er in korte tijd zoveel mogelijk van te verkopen was door aan zoveel mogelijk wedstrijden deel te nemen en die te winnen.

