

De eerste versnelling

De pioniers en wat volgde

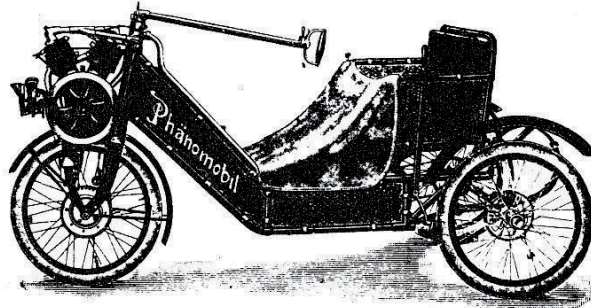
Frank H.M. van der Heul

Eene **Nieuwheid van beslist groot belang**
voor het **Seizoen 1907** is de

Phänomobil.

Motor-driewieler met drijfkracht op het voorwiel; Dubbel-Cylinder Motor 6 P.K.,
2 Versnellingen; Ketting-transmissie.

De „Phänomobil” is de **billijkste** der bestaande kleine wagens, zowel wat den aankoopsprijs als het gebruik betreft.



De „Phänomobil” wordt geleverd met **Garrasserie** voor **2 en 3 personen**, en met **Transportbak voor goederen-voervoer**.

Phänomen-Fahrradwerke, Gustav Hiller, Zittau, Sachsen.

Vertegenw. v. Nederland: **VAN LEEUWEN & VAN SCHAAK, 's-Gravenhage, Raamstraat 55.**

De eerste versnelling

De pioniers en wat volgde

Deel 1



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)

ISBN/EAN: 978-94-90495-26-8

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 © 2020 Frank van der Heul

Herziene uitgave van een eerder bij uitgeverij Elmar b.v. verschenen boek

Omslagillustraties en foto's binnenwerk van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Nederland wordt gemotoriseerd

DE AUTOMOBIEL „BENZ”.



Nu de Automobiel-beweging in het buitenland zulke groote proportiën aanneemt en de voordeelen van dit vervoermiddel zóó overwegend zijn bewezen, heb ik mij den **alléénverkoop** voor Holland verzekerd van de **Automobiel „BENZ”**, de eerste en oudste firma op dit gebied. De firma „BENZ” te MANNHEIM, die over geheel Europa beroemd is voor hare **Machinarieën** en **Motoren**, heeft bewezen in staat te zijn, ook op het gebied der **Automobiel** op den voorgrond te staan. Bovenstaand rijtuigje kan eene snelheid bereiken van 30 Kilometer per uur. Het is elegant en solide gebouwd en steekt gunstig af bij alle andere fabrikaten. De behandeling is eene hoogst eenvoudige, terwijl het onderhoud onbeduidend is.

De rijtuigen zijn verkrijgbaar in verschillende modellen en grootte, in prijzen van af **f 1300.-**. Op aanvraag zend ik gaarne Catalogus met teekeningen, terwijl aan mijn magazijn diverse rijtuigen ter beproefing zijn.

De Importeur:
M. W. AERTNIJS,
NIJMEGEN.

‘Nu de Automobiel-beweging in het buitenland zulke groote proportiën aanneemt en de voordeelen van dit vervoermiddel zóó overwegend zijn bewezen, heb ik mij den alléénverkoop voor Holland verzekerd van de Automobiel “Benz”, de eerste en oudste firma op dit gebied’. Advertentie uit 1901. (Coll. Auteur).

In 1896 was er Nederland sprake van enige opwinding, al ging het meer om pure nieuwsgierigheid toen portretfotograaf en toekomstig hofleverancier Bernard Eugène Adolphe Zimmermans, geboren Van Varseveld, op maandag 18 mei een schriftelijk bestelde en door de fabrikant per binnenvaartschip verzonden Benz Victoria aan de Arnhemse Rijnkade ophaalde.

Het drie jaar eerder op de markt gebrachte model had een watergekoelde eencilindermotor van twee liter (boring en slag 130 x 150 mm) en een automatische inlaatklep. Het maximum vermogen van drie paardenkracht werd bereikt bij 470 omwentelingen van de krukas per minuut. De staartgeplaatste motor werd door middel van een handbediende oliedruppelaar gesmeerd, en kreeg brandstof via een oppervlaktecarburetor. Een natte batterij (accu), een inductiespoel en een gloeibougie zorgden voor de ontsteking. De transmissie met twee riemschijven van verschillende diameter had twee standen – Schnellfahrt en Bergfahrt. De eindaandrijving vond plaats met een duplexketting op de achterwielen. De Victoria had een eigen gewicht van circa 650 kg, een totale lengte van 2,9 meter en smeedijzeren assen met vol-elliptische bladveren. De door een hefboom bediende ‘buitenwerkse’ remmen bevonden zich zoals in die periode gangbaar was bij de achterwielen. De topsnelheid van de vierzitter was circa twintig kilometer per uur. Afhankelijk van de uitvoering kostte dit product van de Rheinische Gasmotorenfabrik Benz & Co. in Mannheim 3200 tot 4000 Reichsmark. Een door de fabriek meegestuurde monteur leerde de achtendertigjarige Zimmermans zijn kostbare Benz Patent-Motorwagen met stoffen kap en hoge gespaakte houten wielen met massieve banden te bedienen tijdens de honderddertig kilometer lange rit via Utrecht en Leiden naar zijn woonplaats Den Haag. Op 26 april 1898 kreeg ‘monsieur Adolphe’ zoals zijn gesitueerde clientèle hem kende, een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 6.

Eind september 1896 nam de zevenenveertigjarige notaris Johannes Philippus Backx op het Weesperpoortstation in Amsterdam een zespersoons Victoria in ontvangst. De door de Daimler Motoren-Gesellschaft in Cannstatt bij Stuttgart gebouwde motorkoets was besteld bij de firma Willem Remmers & Compagnie op de Keizersgracht 409 in Amsterdam. Remmers was de Nederlandse vertegenwoordiger van het Duitse pioniermerk en kreeg in de loop van 1898 een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 3.

Nadat Remmers noch Backx's koetsier Dirk Kuiper er in waren geslaagd om de 4 pk tweecilindermotor van 1060 cc op gang te brengen, reisde een monteur van de fabriek spoorwegs naar Amsterdam. Naast het starten van de motor bracht de technicus Kuiper de grondbeginselen van het autorijden bij omdat de Duitser het niet verantwoord vond om zelf achter het stuur te gaan zitten met al die smalle wegen en sloten en kanalen. Vervolgens vertrok Backx naar zijn woonplaats Wieringerwaard en reed politie-inspecteur A.P.F. van Oosten tot aan de gemeentegrens van Amsterdam mee om toe te zien op een ordelijk verloop. Ter hoogte van Schagen raakte een rijtuig van de weg doordat het paard bij de nadering van de Daimler in paniek was geraakt. Inwoners van Purmerend en Alkmaar namen hals over kop de benen bij het zien en horen van de auto. Op 10 oktober van dat jaar bracht de notaris een bezoek aan Alkmaar en werd zijn wagen voorafgegaan door vier politieagenten die ruim baan maakten en het publiek op een 'veilige' afstand hielden. De Daimler van Backx zou op 22 juli 1897 in het *Algemeen Handelsblad* worden omschreven als 'een zonderling voertuig, dat evenals alles wat bijzonder is, en met gepaste bewondering door velen werd aangegaapt, zich hedenochtend langs de Nieuwezijds Voorburgwal heeft voortbewogen. Het ding, dat verre van sierlijk was, had de snelheid van een paard in zeer matige draf.' Volgens de verslaggever viel het voertuig nog het best te vergelijken met een soort ledikant op wielen, en was het naar hij vermoedde een der eerste *automobiles* die 'zich aan het oog der altijd vlot tot commentaar geneigde Amsterdammers vertoonde.' Op 26 april 1898, een jaar waarin er in heel Nederland nog geen veertig auto's in gebruik waren, kreeg Backx een vergunning voor het berijden op Rijkswegen onder volgnummer 4. Het jaar daarop nam een viercilinder Daimler deel aan een wedstrijd tijdens de Week van Nice. De eigenaar van de wagen was Emile Jellinek, de consul-generaal van de Oostenrijks-Hongaarse Dubbelmonarchie in de mondaine badplaats aan de Côte d'Azure. Jellinek overreedde Wilhelm Maybach om een lichtere en lager gebouwde sportwagen met een sterkere motor te ontwerpen en vernoemde het resultaat naar zijn oudste dochter Mercédès. Jellinek trad daarna op als inofficiële Daimler-dealer en verkocht auto's aan zijn rijke vrienden. In 1901 kreeg de diplomaat zitting in de raad van bestuur bij de Daimler Motoren-Gesellschaft en kreeg hij het alleenrecht voor de verkoop naar Frankrijk, België, Oostenrijk-Hongarije en de Verenigde Staten. Stijgende verkoopresultaten, gewonnen wedstrijden en een mogelijke juridische schadeclaim van Panhard-Levassor die Daimlers onder licentie bouwde en oudere afspraken had met de naamgever, brachten de directie van Daimler in Cannstatt er in 1902 toe om de handelsnaam die Jellinek al eerder had gebruikt nu officieel in te voeren. Datzelfde jaar maakte Daimler-agent Remmers uit Amsterdam bij wijze van reclame in het ANWB-ledenorgaan *De Kampioen* van 20 juni melding van het feit dat notaris Backx nog iedere dag in zijn zes jaar eerder geleverde wagen reed en hij in al die tijd gemiddeld zestig kilometer per dag had afgelegd. In 1926 fuseerde Daimler met Benz en werd de productie in Stuttgart-Untertürkheim geconcentreerd. Terwijl de bedrijfswagens Daimler bleven heten, werden de personenwagens voortaan Mercedes-Benz genoemd.

Op 12 september 1897 arriveerde de vierendertigjarige Michael Willem Lucius Josephus Aertnijs met een Benz type Vélo in Nijmegen. De rijwielhandelaar - het woord rijwiel was ingeburgerd nadat A. Buys uit Leiden in 1869 had voorgesteld om het Franse synoniem *vélocipède* uit de Nederlandse taal te verwijderen - had het drie jaar eerder op de markt gebrachte model rechtstreeks bij de fabriek gekocht. Een monteur van Benz gaf Aertnijs tijdens de rit van Mannheim via Keulen naar zijn woonplaats onderricht in de bediening van de wagen en het verhelpen van stringen. Op 26 april 1898 kreeg Aertnijs een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 7. Het model Vélo was de laagst geprijsde Benz. De aankoopssom van tweeduizend Reichsmark kwam overeen met twee tot drie jaarinkomens van een ongeschoolde arbeider. Het model had een eigen gewicht van

circa 280 kg en was uitgerust met draadspaakwielen en luchtbanden. De watergekoelde eencilinder van 1700 cc (boring en slag 120 x 150 mm) leverde een vermogen van anderhalve paardenkracht bij 450 omwentelingen van de krukas per minuut, wat neerkwam op een topsnelheid van ruim twintig kilometer per uur. Toen de productie in 1902 werd gestaakt, waren twaalfhonderd exemplaren van deze eerste in grote serie gebouwde auto afgeleverd. Datzelfde jaar overwoog de gemeenteraad van Nijmegen om het automobilisme aan banden te leggen. In het gebied dat begrensd werd door de Waal, de spoordijk, het station en het drukke stationsplein, zou een auto niet harder mogen rijden dan een voetganger liep. Voor de rest van de stad waar Automobiel Import Maatschappij v/h Aertnijs de automerken Benz, Darracq en Mors verkocht, gold een snelheidslimiet van 10 km/u, wat overeenkwam met het tempo van een brouwerspaard of een trekschuit. In Rotterdam moest een eigenaar zijn motorvoertuig door een technisch geschoolde ambtenaar laten keuren voordat hij ermee de weg op mocht. In Utrecht stelde de gemeenteraad bepaalde eisen aan de afmetingen van een motorvoertuig, dat bovendien binnen vijf meter moest kunnen stoppen. In Harderwijk was de toegestane maximumsnelheid 4,5 km/u, en in Den Haag waren straten waar de automobilist op bepaalde tijden stapvoets moest rijden. Op dat tijdstip waren er in Nederland circa driehonderd motorvoertuigen in gebruik, in 1903 bestond het nationale wagenpark uit 515 officieel geregistreerde auto's. Het begrip 'automobilist' was inmiddels aan de taalschat toegevoegd, hoewel de achterhaalde term 'chauffeur' ook gangbaar is gebleven. Voorstellen van leden van de Nederlandse commissie voor taalzuivering in 1903 om dit Franse woord voor stoker te vervangen door synoniemen als hondenverpletteraar, rollende nachtmerrie, wegverpester, motordemon of stankparfumeur, hebben het niet gehaald, maar toonden wel aan hoe men in brede kring over de auto en zijn eigenaar dacht.

Automobielen „Dürkopp“.

Toen ondergeteekende enige jaren geleden het hoofdagentuur der

DÜRKOPP RIJWIELEN

op zich nam, was hij geen oogenblik bevreesd, of deze prachtige machine zou zich spoedig in eene groote populariteit in ons land ook mogen verheugen; eene machine, die het velsaakte zoo dicht nabij komt als de **Dürkopp**, moest vele vrienden gaan tellen.

En het is gegaan zooals gedacht werd, het **Dürkopp rijwiel kwam, werd gezien en overwon, de naam Dürkopp** is nu bekend en geacht in Nederland en niemand zal durven zeggen, het **Dürkopp rijwiel** is een prul, het deugt niet, want honderden gebruikers zouden het hem tegenspreken, het hem bewijzen, dat onwaarheid werd gesproken.

Thans heeft ondergeteekende ook op zich genomen de hoofdvertegenwoordiging voor

Dürkopp Motorrijwielen en Motorwagens.

Slechts enkele weken eerst wordt het motorrijwiel hier geïmporteerd en ieder vakman ziet met bewondering, hoe mooi en toch hoe eenvoudig, hoe ongelooflijk solide **DÜRKOPP'S MOTORRIJWIEL** is.

Geen wonder, dat het succes weer enorm is en het moeite kost de bestellingen bij te houden.

Binnen enkele weken zullen geïntroduceerd worden **Dürkopp Motorwagens 1, 2, 3, 4 en 8 cylinders.**

Een ieder serieuze reflectant wordt tot proeffritten uitgenoodigd, het zal hem spoedig blijken, dat ook aan **Dürkopp's Motorwagens** de toekomst behoort. In Duitsland, ja in Frankrijk zelf staan de **DÜRKOPP MOTORWAGENS** hoog in aanzien; de tentoonstelling te Berlijn, de rit voor den Duitschen Keizer was een ware triomf voor **Dürkopp wagens.**

Het Duitse leger gebruikt **Dürkopp wagens, Dürkopp Motorrijwielen, Dürkopp rijwielen.**

Dürkopp wagens gaan bij dozijt en naar Frankrijk en Engeland.

Dürkopp komt in Holland, zal gezien worden, zal overwinnen.

De Hoofdagent:

W. BAYER, Maaskade O.Z. 38, ROTTERDAM.

Dürkopp komt in Holland, zal gezien worden, zal overwinnen'. Advertentie uit 1903, het jaar waarin rijwielhandelaar W. Bayer de Nederlandse hoofdvertegenwoordiger werd van de Bielefelder Maschinenfabrik vorm. Dürkopp & Co. Het afgebeelde model is een vierpersoons Tonneau met een buisframe chassis, starre assen, remmen en kettingaandrijving op de achterwielen en een vierversnellingsbak. De 1056 cc verticale tweecilindermotor had automatische inlaatkleppen, een vermogen van 10 pk en was gebaseerd op Franse Panhard & Levassor techniek. (Coll. Auteur).

In november 1893 stond in *De Kampioen*, het ledenorgaan van de Algemeenen Nederlandschen Wielrijders-Bond (ANWB) een ingezonden brief van H. W. Bayer. De fabrikant van Aeolos fietsen en importeur van Duitse Dürkopp tweewielers te Rotterdam vroeg zich in dit schrijven af of zijn collega's iets zagen in een bundeling van krachten in verenigingsverband. Dit initiatief resulteerde in de oprichting van de Nederlandsche Vereeniging 'De Rijwiel-Industrie' - kortweg R.I. genoemd - de latere RAI. Het voorzitterschap werd bekleed door P.J. Stokvis uit Arnhem, directeur van de firma W.J. Stokvis, die Amerikaanse en Britse fietsen importeerde. Secretaris werd de Amsterdammer G.C. Lelsz, verzekeringsagent en verkoper van de Britse rijwielmerken Enfield en Rudge. Als penningmeester was gekozen voor wielrenner Jaap Ott Bultman, die met zijn venoot Van Gink leiding gaf aan de Hinde-Rijwielfabriek in de hoofdstad. Tijdens de tweede vergadering werden de statuten en de huishoudelijke reglementen van de RI aangenomen. Een ontwerp werd aan koningin-regentes Emma verzonden en na beraad tussen Ott Bultman en Lelsz met de officier van Justitie te Amsterdam werd bij Koninklijk Besluit van 17 juli 1894 aan de vereniging rechtspersoonlijkheid verleend. De rijwielhandel en -industrie maakte in deze periode een grote bloei door en op de derde RI-vergadering op 2 september 1894 werd besloten om een tentoonstelling te houden voor het stimuleren van de verkoop.



Het Paleis voor Volksvlijt op het Amsterdamse Frederiksplein, gezien vanuit het Amstel Hotel bij de brug in het verlengde van de Sarphatistraat. In dit gebouw dat geïnspireerd was op het Crystal Palace in Londen, hield de RI (vanaf 26 februari 1900 'De Rijwiel- en Automobiel-Industrie') tot 1922 tentoonstellingen voor rijwielen, motorfietsen en auto's. Het uit staal en glas opgetrokken gebouw werd in 1929 door brand verwoest. (Coll. Auteur).

Op de eerste RI-tentoonstelling, die van 3 tot en met 12 februari 1895 in het Paleis van Volksvlijt aan het Frederiksplein in Amsterdam werd gehouden, stonden zes Nederlandse rijwielabrikanten en 27 importeurs. Twintig daarvan vertegenwoordigden Britse merken.

Alles bij elkaar werden 499 Britse, 33 Amerikaanse, 19 Franse, 19 Duitse en 33 Nederlandse merkrijwielen geëxposeerd. Vaklui vonden het interessant, maar het grote publiek liet verstek gaan. De eerste jaarlijkse tentoonstelling voor rijwielen en toebehooren trok 1650 betalende bezoekers en na afloop vertoonde de RI-boekhouding een negatief saldo van 277 gulden. Een reden voor het matige bezoek aan het onverwarmde gebouw was de strenge vorstperiode. In zijn jaarverslag ging secretaris Lelsz er daarom vanuit dat de meeste wielrijders liever waren gaan schaatsen dan vijftig cent entree te betalen. Even zag het er naar uit dat de jonge vereniging er de brui aan zou geven. Maar op zondag 31 oktober 1897 kwamen dertien leden van 'De Rijwiel-Industrie' in het Amsterdamse café-restaurant Parkzicht bijeen met de intentie om over een nieuwe tentoonstelling te beraadslagen. Bij afwezigheid van de voorzitter en de secretaris stelde Ott Bultman voor om een verkiezing te houden voor deze bestuursfuncties. Zo werd de Amsterdamse rijwielhandelaar Johannes Leonard Lang tot voorzitter gekozen. Petrus Johannes Maria Leeuwenberg, sinds 1892 directeur van de Simplex Automatic Machine Company, die in maart 1897 als de N.V. Rijwielafabriek Simplex van Utrecht naar de Overtoom in Amsterdam was verplaatst, werd de nieuwe secretaris van de RI-vereniging.



Op de tweede tentoonstelling van de RI, die van 16 tot 26 maart 1899 in het Paleis voor Volksvlucht werd gehouden, waren behalve rijwielen van binnen- en buitenlandse makelij ook een handvol automobielen te bekijken. Een nationale primeur was de inzending van de Groninger Motorrijtuigen-Exploitatie Maatschappij met twee tamelijk zware dos-à-dos modellen met in eigen huis geconstrueerde motoren van 2,5 en 4 pk. Er waren plannen om ook autobussen te gaan bouwen, maar na 1899 is er van deze fabrikant niets meer vernomen.

Een andere primeur in het door architect Cornelis Outshoorn ontworpen Paleis voor Volksvlucht was de bouwtekening van een licht vierpersoons model met twee paarsgewijs aan de achterkant van een buisframechassis geplaatste luchtgekoelde de Dion-Bouton eencilindermotoren van 2,5 paardenkracht elk, die gezamenlijk of afzonderlijk konden worden gebruikt. De motorkracht werd door middel van een frictiesysteem op de achterwielen overgebracht. Rijwiel- en Machinefabriek Van Gink, Ott Bultman & Compagnie met een werkplaats aan de Weesperzijde 79 en een toonzaal in de Vossiusstraat 21 in Amsterdam, vroeg 2600 gulden voor deze auto op papier en dat was duidelijk teveel van het goede. Volgens sommige bronnen slaagden rijwielafabrikant Van Vink en zijn zakenpartner Ott Bultman er in om een rijdend prototype te realiseren, maar daar bleef het bij. Benz was in het Paleis voor Volksvlucht afwezig omdat importeur Aertnijs nog geen lid was van de RI. Wel aanwezig op deze expositie was de op de Keizersgracht 409 gevestigde Handelsonderneming Willem Remmers & Co., de alleenvertegenwoordiger van de Daimler

Motoren-Gesellschaft. W. J. Stokvis uit Arnhem toonde vier onder licentie van het Duitse bedrijf door Daimler Motor Syndicate Limited in Coventry gebouwde tweecilindermodellen. De Brusselse importeur Julius Holz exposeerde een driewieler van de eveneens in Coventry gevestigde Beeston Motor Cycle Company. Wat er verder werd getoond waren wagens van de Franse merken Cambier, De Dietrich, Vallée, Dumas en Decauville.

SOCIÉTÉ DES VOITURES AUTOMOBILES
DES
ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE AÎNÉ.
P A R I S.
(Gemaachtigde voor Nederland)
H. J. VAN EWIJK — AMSTERDAM.



De rijtuigen worden geleverd tegen den prijs van f 1890 franco Amsterdam, compleet met pomp, gereedschappen en een extra ontstekingskaars.
Betalings-conditie, waarvan in geen geval wordt afgeweken, 1/2 bij de bestelling, 1/2 bij de levering.
Verschillende toebehooren, als: Voltmeters, Ampèremeters, hoorns, lantaarns, kleppen, enz., worden tegen ooneurrende prijzen bijgeleverd, terwijl eventueele reparatiën vlug en goed in mijne werkplaats worden uitgevoerd.
Zich te wenden voor alle mogelijke inlichtingen tot:

J. Leonard Lang,
Nicolaas Witsenkade 40-45,
AMSTERDAM.

‘De rijtuigen worden geleverd tegen den prijs van 1890 gulden franco Amsterdam, compleet met pomp, gereedschappen en een extra ontstekingskaars’. Advertentie uit 1899 voor deze lichtgewicht waarmee J. Leonard Lang zijn loopbaan als autoverkoper begon. (Coll. Auteur).

De Société Nouvelle des Établissements Decauville Aîné uit Evry-Petit-Bourg aan de Seine ten noordoosten van Parijs maakte smalspoorlocomotieven, seininstallaties voor de spoorwegen, elektrische- en destillatieapparatuur, tramwagens, stoommachines voor autofabrikant Léon Serpollet en was tevens in de markt met rijwielen. In 1897 had de onderneming een contract gesloten met De Dion, Bouton et Compagnie voor de levering van vijftienhonderd frames per maand.

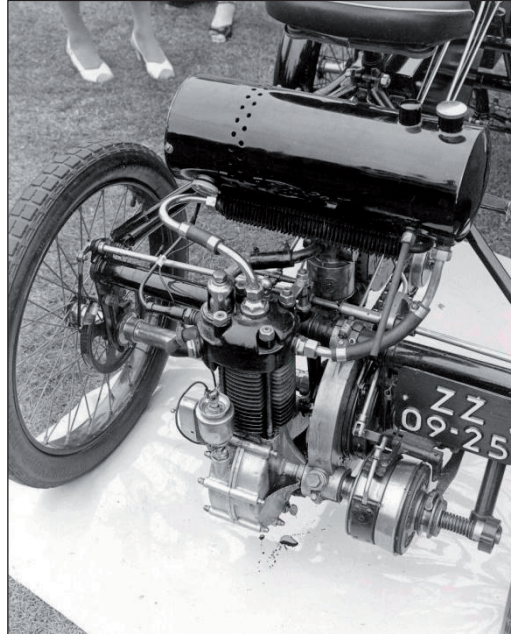
Deze gelaste buizenconstructies werden in de fabriek van De Dion-Bouton in de Rue Ernest in Puteaux, Seine, door tweehonderdvijftig arbeiders voorzien van spaakwielen met banden van Michelin, een leren zadel met een brandstoftankje eronder, remstangen en andere onderdelen voor een gemotoriseerde driewieler, waarvan er in zes jaar tijd tegen de vijftienduizend zouden worden verkocht. Daarnaast verkocht De Dion-Bouton ook nog eens rond de tienduizend motorblokken aan meer dan vijftig autofabrikanten die het te kostbaar vonden om motoren te ontwikkelen en te bouwen. De luchtgekoelde eencilinder die aanvankelijk, toen hij in 1895 in productie ging, een zuigerverplaatsing van 137 cc had, opende de deur naar de massafabricage en maakte daarmee het gemotoriseerde transportmiddel toegankelijk voor een breder publiek.

Graaf Albert de Dion kwam in 1883 in aanraking met het werk van de technici George Bouton en diens zwager Charles Trépardoux. In een speelgoedwinkel op de Boulevard des Italiens in Parijs viel zijn oog op een kleine stoommachine die een draaimolentje aandreef. Hij zocht contact met de bouwers en steunde hen vervolgens financieel. Aanvankelijk hield het drietal zich bezig met de constructie van stoomvoertuigen. Ze voorzagen echter dat die vorm van tractie uiteindelijk uit de gratie zou raken en richtten zich op de benzinemotor. Trépardoux, de constructeur van de 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 fabrikant van motorrijtuigen ter wereld. De door George Bouton ontwikkelde eencilinder

viertaktmotor van driekwart pk had niet alleen een hoge betrouwbaarheidsgraad, het toerentalbereik van 1500 omw/min was bijna het dubbele als dat van de motoren van Benz en Daimler. Tijdens experimenten kwam Bouton erachter dat zijn constructie meer in zich had en in 1895 werd in Parijs begonnen met de serieproductie van een driewieler met een 240 cc luchtgekoelde eencilindermotor van 1 $\frac{3}{4}$ pk met een automatische inlaatklep en ontsteking via een hoogspannings bobine. De driewieler van De Dion, Bouton et Compagnie had een topsnelheid van circa 54 km/u bij een gemiddeld verbruik van een liter per vijfendertig kilometer. Een transmissie ontbrak en na het afremmen moest de ongeveer tachtig kg zware *tricycle* steeds opnieuw worden aangetrapt, maar dat stond het verkoopssucces niet in de weg. In 1897 kreeg de Société Nouvelle des Établissements Decauville Aîné een order voor de levering van vijfduizend frames. Aan de samenwerking kwam echter een eind toen er in januari 1899 brand uitbrak in de constructiewerkplaats van Decauville en de frames daarna van rijwielfabrikant Gustave Adolphe Clément met een fabriek in Levallois-Perret, Seine, werden betrokken. De brand bij Decauville was een streep door de rekening, maar door de directie was al besloten om motorrijtuigen te gaan fabriceren. In april 1898 werd de Société des Voitures Automobiles des Établissements Decauville Aîné opgericht met een startkapitaal van een miljoen francs.



Johannes Leonard Lang, voorzitter van de Nederlandsche Vereeniging 'de Rijwiel-Industrie'. Hij was achtereenvolgens agent voor Decauville, Dechamps, Oldsmobile, Germain, Delaunay-Belleville en Peugeot en uiteindelijk importeur van Fiat. Op 1 juni 1899 werd Lang gefotografeerd door Jacob Olie toen hij met zijn Decauville 3,5 pk Voiturelle een proefrit maakte in de Huidekoperstraat. De auto was in Amsterdam nog een zeldzaam fenomeen en Lang werd door een agent aangehouden. Omdat de gemeentelijke autoriteiten niet goed raad met de situatie wisten, werd Lang vervolgens onder politiebegeleiding naar huis gebracht. (foto Jacob Olie. Coll. Auteur).



Een Decauville 3,5 pk Vis-à-vis Voiturelle op een zomerse zondagmiddag in het Bois de Boulogne bij Parijs in 1900. (Coll. Auteur). Rechts: de luchtgekoelde 240 cc eencilinder van De Dion-Bouton die bij 3500 omw/min nog goed functioneerde en door meer dan honderdveertig Europese en Amerikaanse autofabrikanten in licentie werd genomen. Rond de eeuwwisseling had het Franse pionierbedrijf ruim tweeduizend mensen in dienst. (foto auteur).

Om tijd en ontwikkelingskosten te sparen kocht de dochtermaatschappij een auto-ontwerp van maritiem ingenieur Joseph Guédon uit Bordeaux en zijn collega Gustave Cornillau. In ruil voor hun ontwerp kregen beiden aandelen ter waarde van 250.000 francs plus tien procent van de verkoopprijs van elke auto. De Decauville had stangbesturing, twee versnellingen vooruit en een open carrosserie met plaats voor twee volwassenen en twee kinderen die tegenover elkaar zaten. Een opmerkelijk constructiedetail van dit lichte Vis-à-vis model met twee luchtgekoelde en in tandem onder de achterbank geplaatste 498 cc De Dion-Bouton eencilindermotoren met een vermogen van 3,5 pk, was de onafhankelijke voorwielophanging met overdwarse bladveren en torsiestaven. De achterwielen echter hadden geen vering. Het type hoorde thuis in een categorie die in Engeland een Cyclecar werd genoemd en in Frankrijk een Voiturette heette. Omdat Léon Bollée in december 1895 een gemotoriseerde tandemzitter met drie wielen op de markt had gebracht en de fabrikant uit Le Mans op de door hem bedachte naam Voiturette een patent had genomen, koos men bij Decauville voor de alternatieve omschrijving *Voiturelle*.

In het introductiejaar 1898 werden 107 wagens verkocht en omdat autosport de beste reclame vormde voor een hogere omzet, nam de onderneming dat jaar deel aan de eerste internationale betrouwbaarheidsrit voor motorrijtuigen van Parijs naar Amsterdam. Het evenement waardoor Nederland op bredere schaal kennismaakte met de auto had een totale lengte van ruim zestienhonderd kilometer. Stuwende kracht achter deze hoofdstedenwedstrijd was M.W. Aertnijs. De Nijmegenaar had het bestuur van de Automobile Club de France (ACF) 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'Ardenne 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 wagens werd genomen, was de route van Parijs via Dinant en Nijmegen naar Amsterdam. Op het keerpunt werd twee dagen rust genomen in het Amstel Hotel. 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. Met een bijna vijfendertig meter hoge glazen koepel was het min of meer een kopie van het voor de Wereldtentoonstelling van 1851 ontworpen Crystal Palace in Londen. Het majestueuze bouwwerk voor exposities voor handel en industrie in Amsterdam had een miljoen gulden gekost en werd verlicht door zesduizend gasvlammen.

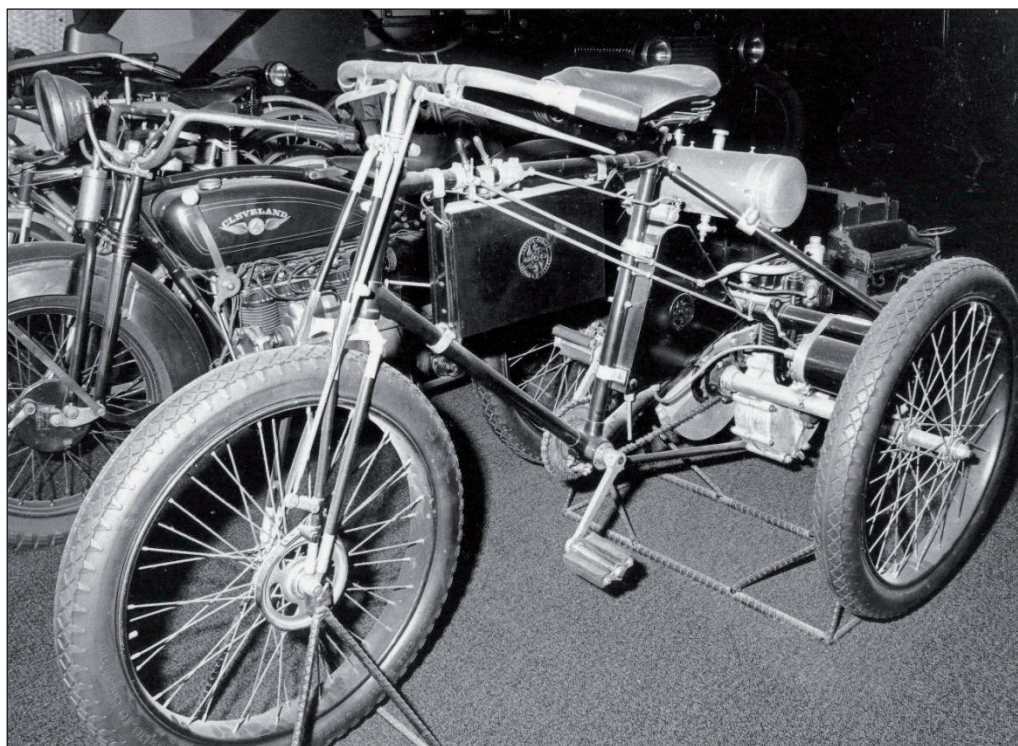


Oud-wielerkampioen Fernand Charron met een Panhard et Levassor racewagen bij een inhaalmanoeuvre tijdens de hoofdstedenwedstrijd Parijs-Amsterdam-Parijs. De wagen met startnummer 1 die Charron achter zich laat is een Bollée. (Coll. Auteur).

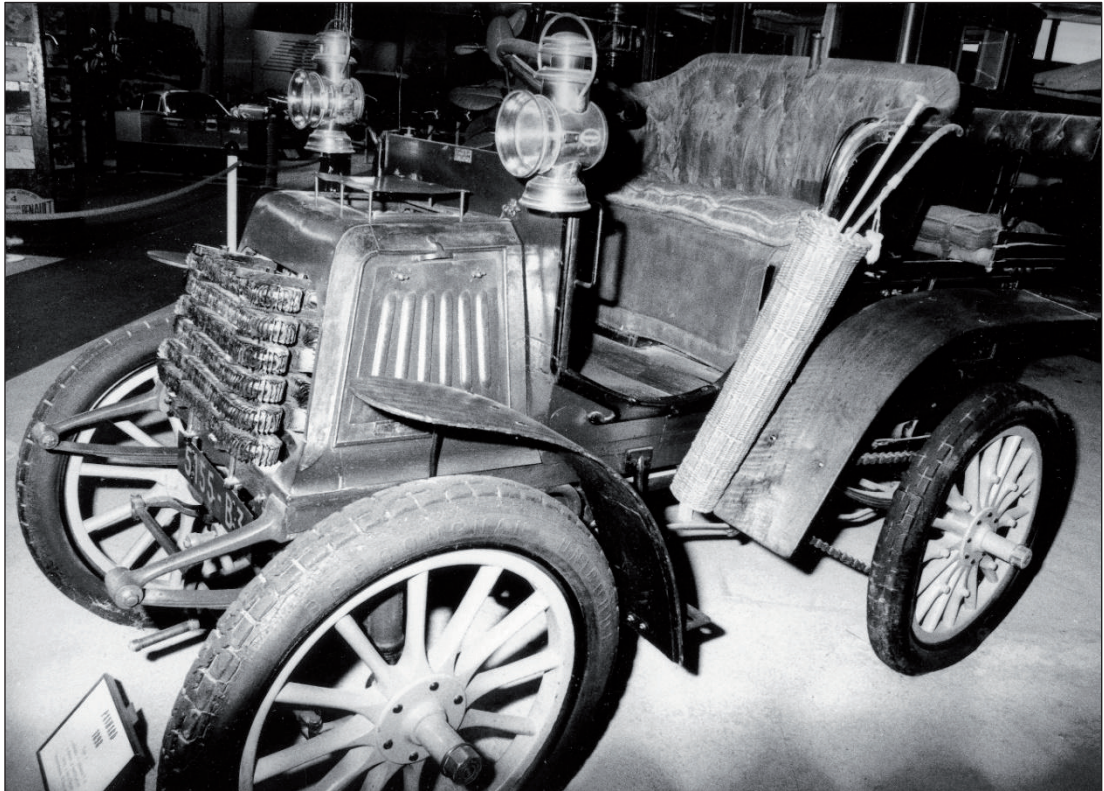
Speciaal met het oog op de bijzondere aard van het autosportevenement had de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en een voorstander van de popularisering van de auto, dr. ir. Cornelis Lely, het volgende laten weten. 'Het Ministerie maakt bekend dat ter gelegenheid van een van wege door de Automobile 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 stelde het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid voorwaarden vast 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.



1899 De Dion-Bouton M9. De 240 cc eencilindermotor met afneembare kop had een automatische inlaatklep van $1\frac{3}{4}$ pk bij 1800 omw/min. De ontsteking werkte via een hoogspanningsmagneet; een onderdeel waarmee het bedrijf in Puteaux, Seine, een primeur had. De versnellings- en koppelingsloze driewieler woog rond de 80 kg en had een topsnelheid van ongeveer 45 km/u bij een verbruik van een liter per 35 kilometer. (foto auteur).



1898 tweecilinder Panhard et Levassor type 5 met een drieversnellingsbak en kettingaandrijving op de achterwielen. Topsnelheid 25 km/u bij een verbruik van 8 liter per 100 kilometer. Het Franse pioniermerk werd vanaf 1899 in Nederland vertegenwoordigd door vier verschillende bedrijven. In 1916 nam J. Leonard Lang de import over. (foto auteur).

In Nederland hadden veldwachters scherp omlinjnde instructies met betrekking tot de hoofdstedenwedstrijd Parijs-Amsterdam-Parijs. Het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid had het traject voor zover mogelijk af laten bakenen met papieren stroken in de nationale driekleur, en gemeentebesturen hadden op eigen kosten affiches met waarschuwende teksten laten drukken. De deelnemers die bestoft en enigszins vermoeid in Amsterdam arriveerden, hoorden tot de *fine fleur* van de Franse aristocratie, de auto-branche 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 was gekomen. Vanwege de huiveringwekkende snelheden van hun 'straatlocomotieven' ademden de waaghalzen door buizen.

Speciaal 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 sterrit. 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. Terwijl in het Amstel Hotel menige toast op de eminente automobilisten en hun wonderen op wielen werd uitgebracht, prees graaf Tallyrand-Périgord de Nederlandse vaakbekwaamheid. Zijn De Dion-Bouton 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 motordriewieler uit Amsterdam zou vertrekken. Tijdens de terugrit van de eerste autorally waarbij landsgrenzen werden gepasseerd, viel het besluit om niet in Parijs te eindigen vanwege problemen bij de start van de wedstrijd met de politieprefect die bekend stond als een regelrechte autohater. Een deel van de equipes reed naar Versailles, anderen weken uit naar Montrégon. De rest vond het welletjes en ging linea recta huiswaarts. Charron werd als uiteindelijke winnaar uitgeroepen. Hij had een gemiddelde van 43,04 km/u bereikt en was op de hielen gezeten door Giraud en Girardot. In de klasse voor wagens met een gewicht tot 350 kg waren het de coureurs Fernand Gabriel en Léon Théry die met een Decauville 3,5 pk Voiturelle beslag legden op de eerste en de tweede plaats. Een andere Decauville eindigde op de derde plaats. Dit eclatante succes bracht de Amsterdamse ondernemer H.J. van Ewijk er toe om Decauville te gaan importeren. Wie ook wel wat in de Franse lichtgewicht zag, was een dertigjarige rijwielhandelaar en voorzitter van de RI. In 1899 begon J. Leonard Lang met de verkoop van de Decauville Voiturelle 3,5 pk. Advertenties hadden het volgende te melden: ‘De rijtuigen worden geleverd tegen den prijs van f 1890 franco Amsterdam, compleet met pomp, gereedschappen en een extra ontstekingskaars (bougie). Betalings-conditie, waarvan in geen geval wordt afgeweken, 1/3 bij de bestelling, 2/3 bij de levering. Verschillende toebehooren, als: Voltmeters, Ampèremeters, hoorns, lantaarns, kleppen, enz., worden tegen concurrerende prijzen bijgeleverd, terwijl eventuele reparatiën vlug en goed in mijne werkplaats worden uigevoerd. Zich te wenden voor alle mogelijke inlichtingen tot: J. Leonard Lang, Nicolaas Witsenkade 40-45, Amsterdam.

LENTE, ZOMER, HERFST en WINTER

is de **SUCCESS AUTO** voor het gebruik gereed door haar luchtkoelenden motor. — : — : — : — : — : — : —

Een proefrit levert U het bewijs, dat de **SUCCESS BUCKBOARD** „de Auto der toekomst” is. Het beste materiaal is ervoor gebruikt. — : — : — : — : — : — : —

De **LICHTSTE AUTOCAR** voor dagelijksch gebruik. Juist iets waaraan groote behoefte is. — : — : — : — : — : — : —

REUKELOOS, EENVOUDIG, VEILIG, NIET DUUR.

Motor 4 P.K. Snelheid ruim 48 K.M. per uur. Zitplaats voor twee personen.

Prijs f 1375.—.

LUXE AUTOCARS eveneens voorhanden.

Nadere gegevens verstrekt gaarne:

KLAAS BAVING,
Zwolle, — (Holland),
Eenig Importeur.

H.H. Handelaars! Verzekert U van het Agentschap. — — — Aannemelijke condities.



‘Reukloos, eenvoudig, veilig, niet duur’. Advertentie uit 1905. Rijwielafabrikant Waltham Manufacturing Company in de gelijknamige stad in Massachusetts begon in 1899 met de bouw van een driewieler met een De Dion Bouton eencilinder. In 1902 werd de Orient Buckboard in productie genomen. Klaas Baving die in Zwolle fietsen, motorrijwielen en buitenboordmotoren verkocht onder de merknaam Success was tevens de importeur van de Orient Buckboard. Hij veranderde de merknaam van het tweezits model met stuurstang, huifkap en een luchtgekoelde staartgeplaatste verticale eencilindermotor eveneens in Succes. (Coll. Auteur).

De pioniers en wat volgde



Bij den op 19 Februari te Parijs gehouden
Verbruiks-wedstrijd behaalde

LA POPULAIRE

De Dion Bouton & C^{ie}.

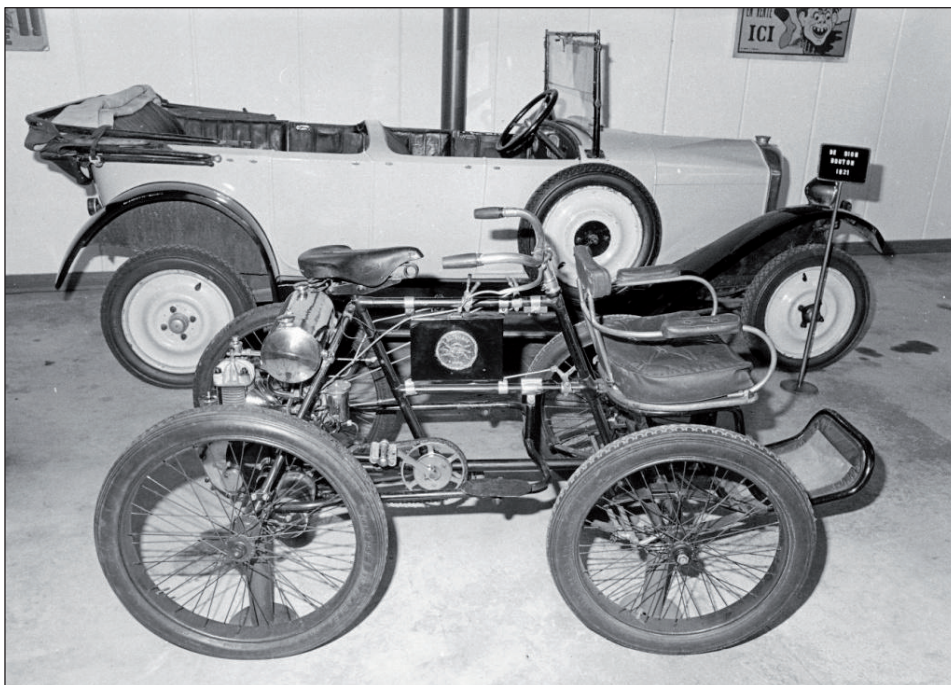


den 1^{sten} Prijs.
Benzine-verbruik (onder contrôle) met 2 reizigers over **100 K.M.** slechts **4.4 L.**

De „POPULAIRE” is niet alleen de goedkoopste Automobiel (f 2800) maar ook de meest betrouwbare en de zuinigste in verbruik.

W. J. STOKVIS, — ARNHEM,
HOOFDAGENT.

Graaf Albert De Dion neemt het stuurwiel van een Populaire over van zijn privéchauffeur Hypolite. Het model met een 699 cc eencilindermotor van 8 pk werd in 1902 op de markt gebracht en betekende een internationaal succes voor het pionierbedrijf De Dion, Bouton et Compagnie in Puteaux in het departement Seine. Rechts: ‘De “Populaire” is niet alleen de goedkoopste Automobiel (f 2800) maar ook de meest betrouwbare en zuinigste in verbruik’. Advertentie uit 1903. (Coll. Auteur).



1899 Automoto Quadricycle. (foto auteur).

Voor de De Dion-Bouton uit 1921 staat een Automoto tandemzitter van Chavanet, Gros, Pichard et Compagnie uit Saint-Etienne in het departement Loire. Dit bedrijf begon in 1898 met van de bouw van fietsen. Vervolgens werden inbouwmotoren voor motorrijwielen gemaakt en in 1901 had men ook motorvoertuigen op het programma staan. De afgebeelde *quadricycle* (vierwieler) was uitgerust met een van De Dion-Bouton gekochte 280 cc eencilinder motor van 1,75 pk. Het model had geen koppeling en wanneer er gestopt werd moest de motor worden afgezet en daarna weer worden aangetrapt. De vierwieler werd nog naar Engeland geëxporteerd, waar ze als bouwpakketten werden verkocht onder de merknaam Automotor. In 1903 werd een modelserie in productie genomen met viercilindermotoren van 12 tot 40 pk. In Nederland werden rijwielen van Chavanet sinds 1899 geïmporteerd door de firma Jansen uit Den Bosch. De onderneming adverteerde in die periode tevens met een 'handige accessoire voor fietstoeristen'. Het was een zogenaamde handvatrevolver van de Britse firma Sparbrook, waarmee een 5 mm kogel kon worden afgevuurd op misdadigers en aanranders. In 1907 verdween Automoto van het toneel.



1896 Audibert & Lavirotte Tonneau met een tweecilindermotor van 8 pk. (foto auteur).

Emile Lavirotte, zoon van een notaris in Lyon, vervulde in 1892 zijn militaire dienstplicht in garnizoensstad Grenoble. Hij had een talent voor techniek en construeerde buiten dienstdiensttijd een verbrandingsmotor die in een bootje werd ingebouwd. Op een zekere dag reed een Peugeot Quadricycle met een 565 cc Daimler V2-motor door de stad en met een lege tank stil te staan. Op zoek naar benzine kwam de eigenaar uiteindelijk bij de jonge soldaat terecht. In ruil voor wat brandstof mocht Emile een stukje met de Peugeot rijden en die ervaring bepaalde zijn toekomst. Het jaar daarop zwaaide Emile af. Hij haalde zijn vriend Maurice Audibert, telg uit een vermogende familie in de zijde-industrie, over om samen een autofabriek te beginnen. Met een lening van 50.000 franc werd een werkplaats

gehuurd. De eerste wagens die daar werden gebouwd waren gebaseerd op het concept van Karl Benz, maar de twee- en viercilindermotoren met bijbehorende carburateurs waren van eigen makelij. In 1896 toonde de Société des Anciens Etablissements Audibert et Lavirotte een zestien persoons omnibus en een 8 pk Tonneau op de Rijwiel- en Automobiël tentoonstelling in Parijs. Van een grote productie kon in Lyon niet worden gesproken en de aandeelhouders kregen geen dividend uitgekeerd, waarna het bedrijf in 1901 werd gesloten. Stadgenoot en 'self made' mechanicus Marius Berliet die in 1898 met drie arbeiders personenwagens was gaan maken en financieel gesteund werd door Emile Lavirotte, nam de fabriek over. Vliegtuigbouwer Gabriel Voisin kocht een deel van de werktuigen en onderdelen en zou in 1919 als autofabrikant beginnen.

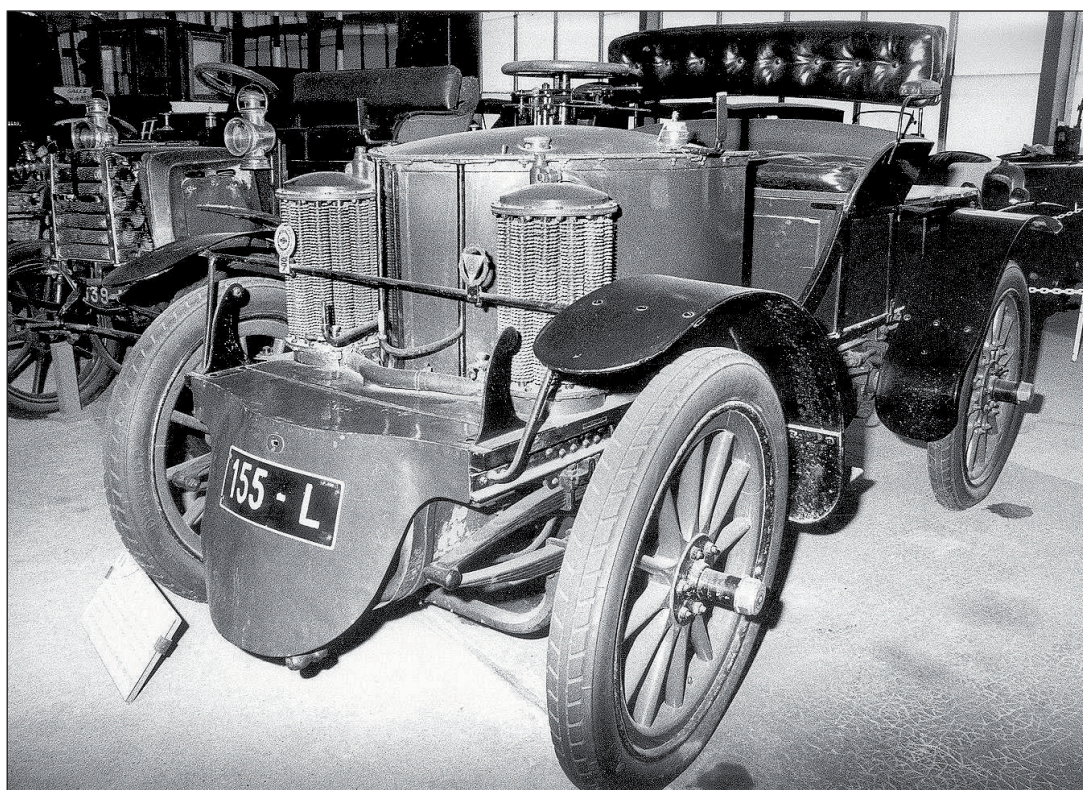


1901 Audibert et Lavirotte Coupé Chauffeur met een tweecilinder boxermotor en kettingaandrijving. (foto auteur).

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 88 km/u bereikt.

In hetzelfde jaar namen vier gestroomlijnde Bollées deel aan de eerste betrouwbaarheidsrit voor motorvoertuigen 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 werd op 9 november 1900 een octrooi verleend. Hoewel de wagens 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 automobielen 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 kleplichers van toepassing; een geavanceerd principe dat Cadillac en Packard pas in 1933 zouden toepassen.



1899 Amédée Bollée Fils type D met een tweecilinder stoommachine van 10 pk. (foto auteur).

Grondlegger van de firma was Amédée Bollée senior, die van oorsprong klokkengieter was. Gedreven door passie en een uitzonderlijk technische visie had hij daarnaast een aantal stoomwagens geconstrueerd met moderne aspecten 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 driecilinder rotatiemotor met 25 pk vermogen van zijn tekentafel, zes jaar later ontwierp hij een turbocompressor.

Vader en zoons Bollée namen deel aan de 1200 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