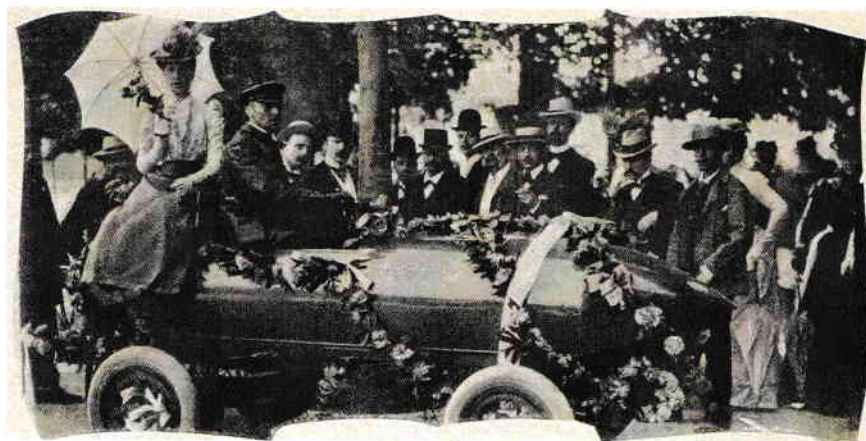


LBRIS

We know
books

MARIUS MUNTEAN

PIONIERI AI CURSELOR AUTO



Editura Universității de Vest
din Timișoara
2022

Cuprins

Începuturi	7
Ultimul deceniu al secolului al XIX-lea	27
1895-96, Paris-Bordeaux, Asti-Torino, Paris-Marsilia	32
1897, semaine de Nice, Paris-Trouville, Cote de la Turbie	39
1898, Chanteloup, Marsilia-Hyeres-Nice, Rallye Paper	49
1899, Cote de Gaillon, Nice-Castellane-Nice, Exelberg, Tour de France, Criterium de l'électrique, Semmering, Paris-Ostende, Bordeaux-Biarritz.....	57
1900, Salzburg-Wien, Paris-Toulouse-Paris, Coupe des Voiturettes, Meeting de Pau, Gordon Bennett, Cursa Catalogului	77
Primul deceniu al secolului XX.....	96
1901, Meeting de Pau, Meeting de Ostende, Gordon Bennett, Paris-Berlin, recorduri.....	98
1902, Mont Ventoux, Paris-Viena, Gordon Bennett, Circuit du Nord, Meeting de Bexhill, Circuit des Ardennes, Kilometrul de la Dourdan ...	111
1903, Cursa de 500 m de la Deauville, Paris-Madrid, Gordon Bennett, Chateau Thierry, Coupe Rochet-Schneider, Săptămâna din Dauphiné, Cote de Laffray, Meeting de Spa.....	125
1904, Vanderbilt Cup, Criteriul de consum, Chateau Thierry, Gordon Bennett, Circuitul din Ardeni, Arras	155
1905, Traversarea Algeriei, Puy de Dome, Delhi-Bombay, Gordon Bennett, Cupa Pirineilor, Havana Cup, Herkommer Konkurrenz	173
1906, Marele Premiu al ACF, Criteriul belgian, Kaiserpreis, Coupe d'Auvergne, Targa Florio	188
1907, Turul Franței cu Mors, Riesrennen, Coupe de la Presse, Tourist Trophy, Brookland, Cupa Comisiei Sportive, Paris-Nisa, Pekin-Paris, Ostafrika, Moscova-Sankt Petersburg,	205
1908, Marele Premiu al Americii, New York-Paris, Paris-Moscova, Meeting de Salon, Prinz Heinrich, Copa de Catalunya, Ascensiunea Mont Revard	230
1909, Meeting de Paris, Sankt Petersburg-Riga-Sankt Petersburg	252
1912, Le Mans.....	254
Curse pe gheață	256
1922, Solitude Rennen	259
1923, Bäderrennen	260
Bibliografie	261

Primul automobil „modern” „Motorwagen” este patentat de Karl Benz la 1885 și este dotat cu motor cu ardere internă. În aceeași perioadă Gottlieb Daimler realiza și el un motor cu ardere internă pe benzină și împreună cu Wilhelm Maybach realizează o căruță cu motor... Motorul german ajunge să fie folosit în Franța de Rene Panhard și Emile Levassor, care, în 1889 realizează prima mașină cu 4 locuri. Așa se face că în 1891, la Paris încep să circule mașini franțuzești cu motoare germane.



Unul din primii șoferi a fost... Bertha Benz, care a testat în 1888 mașina cu trei roți a soțului ei. Normal, fără să-i spună nimic despre intenția sa...

Oare ce o fi gândit bătrânul farmacist când o doamnă, pe care, prin ochelarii cu lentile groase, o distingea drept murdăricioasă, i-a cerut 10 litri de ligroin?! „Un litru de lichid de curățare vă ajunge să scoateți petele de pe rochie, doamnă”, se pare că ar fi zis, folosind „doamnă” doar așa, pentru că era politicos. Dar doamna insista să-i cumpere toată provizia de ligroin. Nu, nu avea de gând să curețe ceva. TREBUIA SĂ REALIMENTEZE!

În următoarele 6 zile Benz a vândut 25 de bucăți din modelul său. „Primul client a fost nebun, al doilea candidat la moarte” își amintea Benz peste ani.

Cam în aceeași perioadă, în Cannstadt, lângă Stuttgart, Gottlieb Däumler (rebotezat Daimler mai târziu) și Wilhelm Maybach, precum și Siegfried Marcus din Viena, produc la rândul lor automobile.

În anul 1900 erau aproximativ 800 de autoturisme pe „Auto-bahn”. Totuși, mașina era o greșală pentru mulți oameni. Cărțile poștale, lampa cu petrol, mașinile de cusut erau mai apreciate. „Eu cred în cai, mașina e doar o apariție temporară”, spunea împăratul Wilhelm.

În 1896, firmele franceze produceau 320 de autoturisme pe an. Doi ani mai târziu, rivala Benz vindea 1.000 de mașini anual, marea majoritate în Franța, unde, în 1900, se ajunsese la o producție anuală de 4.800 de bucăți. Marele Paris, ca zonă, era cel mai important producător din lume, cu mai mult de 100 de producători activi, iar de Dion Bouton era lider mondial ca firmă.

Industria auto „explodează”. Anglia (Napier – 1895, câștigător al Gordon Bennett Race 1902, Humber – 1901, Rolls Royce),



Italia (FIAT – 1899, ALFA - 1910), Austria (Austro Daimler - 1899) completează harta producătorilor europeni.



Franța este cel mai mare producător.



În America, apare în 1893 Duryea Motor Wagon Co, înființată de frații Charles și Frank, urmată de Olds Motor Vehicle Company – Oldsmobile și bineînțeles Ford...

Sistemul modern de fabricație introdus de Ford la Ford (linia de asamblare mobilă o va instala abia în 1913) permite firmei din Detroit să atingă în 1903 productivitatea de 12 mașini produse anual de fiecare muncitor, față de 1 produsă de Peugeot. În acel an, firmele americane au produs 11.200 automobile, rămânând încă în urma celor franceze, care produsese 14.000 de bucăți.



În anul următor, America trece pe primul loc, în 1905 ajungând la o producție de 25.000 de bucăți. În anul 1907, SUA a produs 44.000 bucăți, Franța 25.000, Anglia 12.000 iar Germania 5.000. Buick ajunge cel mai puternic producător din lume în 1908, cu 9.000 de bucăți vândute, față de cele 6.000 ale lui Ford.

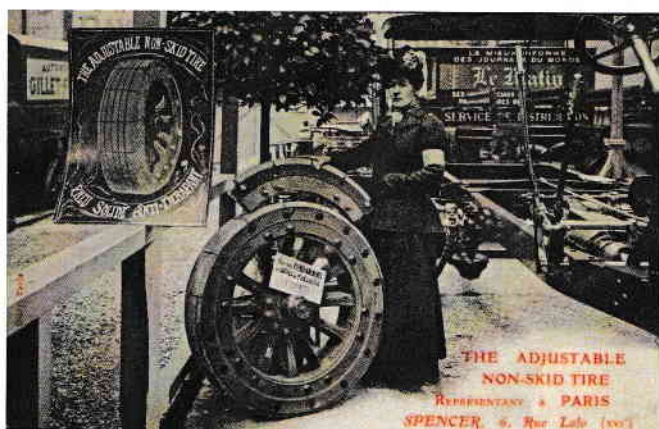
În anul 1910, vânzările globale cresc cu 4500%, producția ajungând la 187.000 unități. În preajma războiului, în 1913, SUA produce 485.000 unitați din totalul de 606.000 produse la nivel mondial.



Prima mașină americană (La vie au grand air – nr. 502/ 2 mai 1908) - șoferul amendat pentru viteză în New York la 15 ani de la primul drum...



*O istorie a automobilului este oferită de seriile Liebig,
în cazul de față Liebig Milano.*



*Roțile sfârșitului de secol. Din bucăți și antiderapante.
Cântărind cât căruța...*

În 1889 deja, frații Michelin prezintă la Expoziția Universală de la Paris „The Silent”, sabotul de frână cu pânză și cauciuc pentru căruțele trase de cai și velocipede.



Doi ani mai apoi, în 1891, un ciclist englez răătăcit prin Franța, ajunge în curtea fabricii din Clermont Ferrand cu un pneu crăpat. Iar John Boyd Dunlop nu era cu el. Reparația dura câteva ore... Edouard Michelin rămâne încântat de ideea de a rula „pe aer”, dar înțelege că este nevoie de o construcție mai

simplă, mai ușor de întreținut. Așa apare pneul demontabil pentru biciclete care se repară într-un sfert de oră.

Așa că, în toamna lui 1891, Charles Terront câștigă cursa Paris-Brest și retur pe o bicicletă echipată cu anvelope Michelin. În vara anului următor, pe 5 iunie, Michelin organizează o cursă ciclistă Paris-Clermont Ferrand, „de reclamă”. Ca să complice lucrurile „organizatorii” împrăstie cuie pe parcurs, fără știrea concurenților. Cei ce erau echipați cu „demontabile”, rezolvă până în 2 minute! În anii următori trec la realizarea pneurilor pneumatice pentru mașini. Îi regăsim pe cei doi în iunie 1895, pe l’Eclair, primul automobil echipat cu pneuri pneumatice, terminând cursa Paris-Bordeaux-Paris în afara timpului regulamentar. În 1896, după cursa Paris-Marseille-Paris, pilotul Archdeacon spunea:

„Am spart o dată și din cauza asta am pierdut o oră, pentru că, în cursă, ești nervos și pentru a lucra repede faci mai mult rău; dar, din contra, estimez că am câștigat cel puțin șapte ore pe parcursul total, datorită beneficiilor pneumaticelor”. Cu totul altele au fost beneficiile în cazul domnului M. Archdeacon. „Locul pneumaticelor de azi înainte e altul; știm acum că până la o greutate de 1000 kilograme, un vehicul, pentru a avea o alură bună, trebuie să-și armeze roțile cu un strat de aer care amortizează totul, *bea obstacolul*, cum spune domnul Michelin, care nu greșește”. (Paul Meyan, Le Figaro, 12 octombrie 1896).

„J'ai crevé une fois, et, de ce chef, j'ai perdu une heure, parce que, en course, on est énervé et que pour faire vite on fait plus mal; mais, par contre, j'estime avoir gagné au moins sept heures sur mon parcours total, grâce au bénéfice des pneumatiques. Bien d'autres ont été dans le cas de M. Archdeacon. Le siège du pneumatique est donc fait désormais; et nous savons maintenant que, jusqu'à un poids de 1 000 kilos, un véhicule, s'il veut avoir une bonne allure, doit armer ses roues du matelas d'air qui amortit toute secousse, qui boit l'obstacle, comme dit M. Michelin, qui n'a pas tort.” (Paul Meyan, Le Figaro, 12 octombrie 1896).

Din iunie 1895 în februarie 1896, Michelin refuză să vândă pneumatice, lucrând să le perfecționeze. Anul 1896 aduce însă rezultatele: Michelin termină pe doi în Bordeaux-Agen, triumf în Marsilia-Nisa în 1897, cu o viteză medie de 61.39 km/oră cu un break pe vapori de 2420 kilograme.

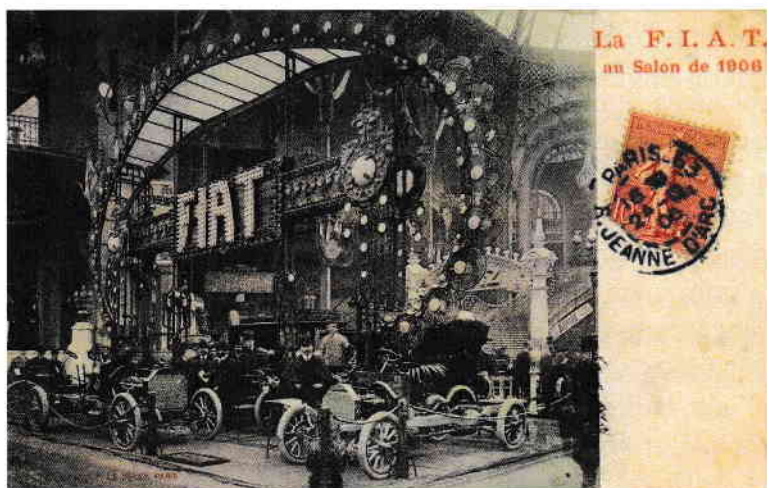
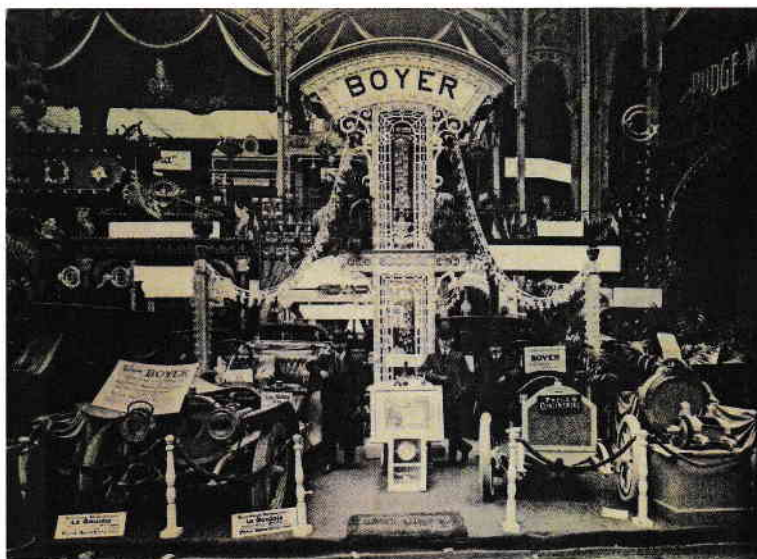
O anecdotă povestită în „La vie au grand air” arată greutățile pe care le-au întâmpinat în introducerea pneumaticelor. În Lyon, Michelin propune lui Rochet & Schneider pneumaticele sale garantând ameliorarea performanțelor motorului. Și, pentru a dovedi beneficiile, Michelin propune o cursă de viteză: 2.5 CP contra 3.5 CP Rochet. Mașina mică răstoarnă calculele și câștigă cu un avans de un sfert de oră. Iar Rochet comandă pe dată noile anvelope...

Evoluția autoturismelor aflate în uz în Franța sare de la 1.672 în anul 1899, la 26.262 în 1906 sau 90.959 în 1913, în vreme ce Parisul avea înmatriculate 288, 6.058 sau 11.326 autoturisme. (Anuarul Statistic al orașului Paris).

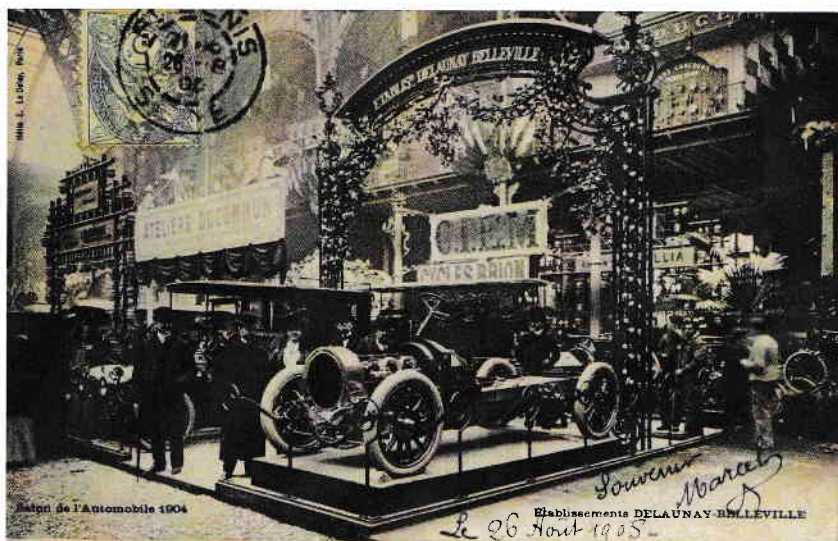
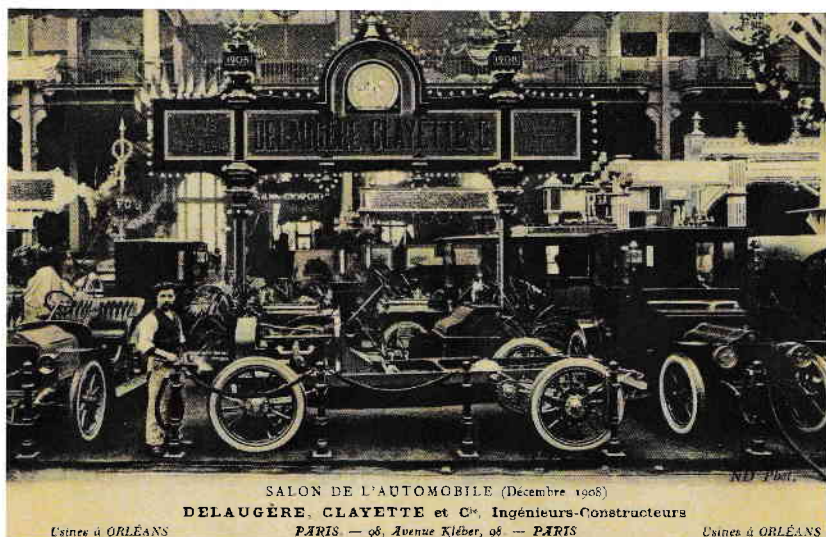
În accidente de auto din Paris din anul 1903 mureau 9 persoane din totalul de 86 de decese datorită mijloacelor de transport, ajungând la 54 din 117 în anul 1913.

Ca prim mare exponent al industriei auto, Franța se poziționează în avangarda la tot ce înseamnă automobil, mijloc de locomoție, la cumpăna între secole. În decembrie 1896, a patra ediție a „Salon du cycle” de la Palatul Industriei introduce și o secțiune dedicată automobilelor franceze. Președinte al Salonului era contele Jules-Albert de Dion.

În iunie 1898, la Grădinile Tuileries, la inițiativa Automobil Clubului Francez se organizează prima „Exposition Internationale d'Automobiles”. Ca să fie expuse, autoturismele trebuiau să parcurgă distanța Paris-Versailles-Paris, adică vreo 40 de kilometri, în așa fel încât să dovedească faptul că sunt capabile să se miște în mod autonom. Peste 140.000 de vizitatori vizionează cele 232 modele expuse. Un an mai târziu, tot în Grădini are loc a doua ediție.

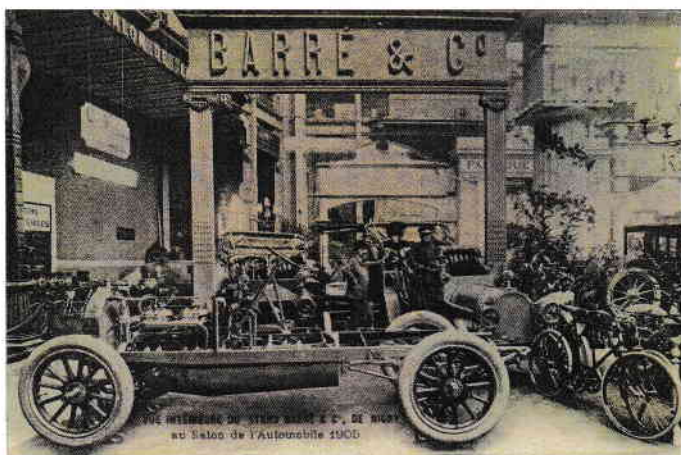


A treia ediție, cea din 1901, se mută în Grand Palais și își schimbă numele în „Exposition Internationale de l'Automobile, du Cycle et des Sports”, unde „cycles” sunt bicicletele, motocicletele, ciclo-motoarele, iar la „sports” intră vapoare și aerostate.

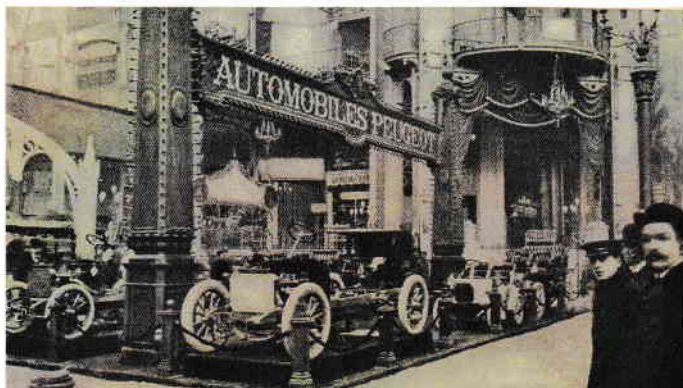


Delaunay-Belleville la Salonul din 1904

Ediția din 1902, este vizitată de ducele de Porto, fratele regelui Portugaliei, de prințul Albert al Belgiei, de toți miniștrii și elita franceză, iar duminică 14 decembrie, de „ziua populară”, „une foule” de 35.000 de oameni iau cu asalt Salonul. Ca de obicei, toată crema industriei auto franceze este prezentă, iar articolele din presă subliniază întâietatea industriei franceze. Sunt prezente bineînțeles și firmele străine. Articolul extins din „La vie illustrée” din 26 decembrie 1902, pe lângă multe standuri franceze, prezintă doar două de peste granițe: FIAT și Continental...



Barre la Salonul din 1905



*Peugeot la Salonul din 1904 – La Vie Illustrée
323/ 23 decembrie 1904*

Ce numéro est accompagné d'un supplément mensuel.

L'ILLUSTRATION

Prix du numéro : 75 centimes.

SAMEDI 19 DÉCEMBRE 1903

87^e Année. — N° 5173.



LE SALON DE L'AUTOMOBILE AU GRAND PALAIS

Voir l'article, page 412.