

BILMUSEET I ROCHETAILLÉE

En ejendommelig og fantastisk skønhed krydter sig til slottet Rochetaillée, der ligger ved industribyen Lyon i Midtfrankrig og med sine mahgefærvede tagsten dominerer det smukke landskab i Saone-dalen.

Det var i tidernes morgen et stolt gods tilhørende les Sires de Villars, som senere overlod slottet til det kirkelige sogn i Lyon, hvorefter det i 1562 blev delvis nedbrændt af Hugenoetterne.

Efter at være blevet restaureret gik Rochetaillée sejrrikt gennem skiftende tider med al den uro og utrykthed, der følger i en revolutions fodspor, for derpå at blive glemt. Men fremskridtet - som jo ofte får fortiden til at blegne - gav det en overrådig oprejsning. Nu er slottet blevet verdensberømt takket være automobilet, der som den moderne tids dronning netop har valgt dette sted, for i al sin herlighed og fornemhed at vise, hvad det egentlig skylder sin opfinder, franskmænden Francois Cugnot (1771).

I dag er Rochetaillée slottet et veritabelt pilgrimssted, hvor det moderne menneske midt i en atombombetid kommer og drømmer sig væk fra nutiden ved gensejning med de gamle biler, som med deres skærme af træ, deres skinnende rødlige kobber, deres hvide, falmende parasoltag kantet med pomponer og frynser står her med værdigheden i behold. Og det, der måske synes gammeldags og måske endog lidt komisk, fremtræder som en drøm for de besøgende, der ellers ikke lader sig dupere af et par sputniks.

Denne "genfødsel" har naturligvis sin historie. Den skyldes Henri Malartre, en industrimand fra Lyon, hvis første profession var at tilintetgøre gamle vogne. Men en dag for over 30 år siden fik han en vis-a-vis Rochet-Schneider anno 1894, der skulle have dødsstødet af den tunge hammer. Pludselig forstod han, hvilken helligbrøde dette ville være. Det var en smuk vogn, hvis motor efter et par forsigtige host hurtigt genvandt sikkerheden.

Monsieur Malartre blev helt rørt over denne livskraft og besluttede at bevare mesterstykket. Det blev begyndelsen til et stort kald. Siden har han formået at samle 170 gamle køretøjer foruden en enestående kollektion af plakater og stik.

Fantastisk er det også, at mindst 2/3 af disse vogne er køreklare. Kærtegnede og velpassede som klenodier forbavser de den besøgende ved deres overflod af kobber, deres slagne ruders fornemme alder, ^{deres} de forkrømede delvis intakte stråleglans og deres udskårne træværk!

Men den nysgerrige tilskuere er ikke ene om at blive forundret. Ingeniøren, specialisten og teknikeren er det tillige, endda i større målestok. For på et sådant sted går det rigtig op for videnskabsmanden og opfinderen, at før dem har der været andre, som har vist vejen frem til opfindelser, de selv troede at have æren af. De ser nu, at i virkeligheden har de blot forbedret fortiden, ligesom andre efter dem igen høster godt af deres erfaringer og bygger videre. Dette ses bedst, når man ved at gennemgå køretøjernes tekniske egenskaber opdager, at mange af disse i rigt mål findes på nyere vogne.

Tandstangstyring!

Det fandtes allerede på en 4 CV Renault fra 1900 med tonneau-karosseri, 1øvrigt også på en pudsig "char a banc" Laspougeas 1896.

Motorblok!

En Schandol model "torneau" fra 1900 var den første vogn med motorblok.

Dobbelt karburator!

Denne teknik, som alle sportsvogne er stolte af, ses på en Gladiator 1902 og ligeledes på en FN anno 1901, hvor motoren desuden sidder på siden og trækkes i gang af et håndsving, som man stak igennem egerne på venstre forhjul. Det væsentlige var ikke at glemme håndsvinget bagefter...

Motor bag eller foran!

Problemet diskuteres stadig livligt inden for automobilverdenen. På museet står en Audibert & Lavirotte, der i 1896 brugte hækmotor og to år så senere gik over til motor foran. Den sidste model, en Phaeton, havde endvidere styresnekke og gearskifte ved rattet. Gearskiftningen foregik ved hjælp af et lille rat, der sad lige under det egentlige rat.

Strandkøretøj med spanskrør-karosseri!

For nogle år siden var der stor blæst om nogle små både, bygget af kendte italienske vognbyggere. Men véd man, at firmaet Hugot i 1897 lancerede en Phaeton lavet af gnsk spanskrør. Den ka' man beskue i Rochetaillée i tip-top stand. ~~og sæt sig ned og læs~~

Sideventilet motor!

Denne konstruktion, som mange regner for moderne, eksisterede på en Bardon 1903 med en 1-cyl. motor med to sideventilede stempler, og desuden på en Godron Brillie 1898 med en 2-cyl. motor med fire sideventilede stempler.

Rørchassis!

Var i 1897 at se på en vis-à-vis Malicet & Blin. På en Peugeot coupé fra 1896 er nogle af rørene brugt til afkøling af kølervandet, som man også ser det på den sidste nye Lotus racervogn.

Gearskiftning ved remtræk!

Princippet kendes fra den hollandske DAF, men omtalte Malicet & Blin 1897 samt Bedelia Sport 1913 brugte samme metode, dog var remmene og skiverne anbragt udvendigt på højre side af karosseriet.

Differentiale med tandhjul i vandtæt rum!

En Mieusset Torpedo fra 1900 var udstyret med et sådant. Samme vogn havde metalchassis.

Vogn med stort udsyn!

I vore dage, hvor mange bilkonstruktører lovpriser store ruder for og bag, ser man med forundring på en coupé Dion-Bouton 1899, at rudearealet er nøj-

agtig 1,091 m². Næppe mange moderne vogntyper kan præstere samme mål.

Hafhængigt baghjulsophæng!

Første gang Dion-Bouton anvendte dette system var på en vis-a-vis anno 1900, og man genfinder det hos Sizaire & Naudin fra 1906, denne model havde en top-hastighed på 76 km/t. ~~Indtæktsskæmmen~~ ~~Dræktur~~ ~~aktet~~ ~~Re~~ ~~an~~ ~~kk~~ ~~tt~~ ~~ax~~ ~~12~~ ~~99~~

Differentiale De Dion!

Denne type differentiale er stadig aktuel. Til eksempel verdensmesteren Enzo Ferrari har bibeholdt det på sin sidste 3-liters Berlina i Grand Turismo klassen.

Ratgear!

Foruden den dobbelte Phaeton af Audibert & Lavirotte var en sportsvogn fra 1901 Luc Court (et mærke fra Lyon) udstyret med gearskifte ved rattet samt en topventilet motor og luftkølet kobling.

Kun én pedal!

På en Sizaire & Naudin 1906 fandtes kun én pedal, der både fungerede som kobling (halvt nedtrådt) og som bremse (trådt i bund). Speederen var et lille håndtag under rattet.

Fjern og nærlys!

En mærkkelig udformning af dette problem findes på Panhard 1904; hver af de to projektører - der brænder med acetylen - er udstyret med mobil metalplade, som, når chaufføren ønsker det, kan dirigeres med et snoretræk ved instrumentbrøttet, så metalpladen kan placeres mellem brænderen og projektorhætten. På den måde forkortes lysstrålen, hvorved den ikke virker blendende.

Motor luftpumpe!

En reservedel, man ofte kunne ønske sig på en moderne vogn. Panhard-Levassor fra 1904 er udstyret med en Michelin luftpumpe, der igangsættes af køretøjets motor. Man skal bare tilslutte den, når man ønsker et dæk pumpet.

Ovenstående eksempler - der kunne gives endnu flere - viser, at for mere end et halvt århundrede siden eksisterede mange af de tekniske finesser, som anvendes i 1963.

Man kan endog tilføje, at omkring år 1900 kendte man allerede 2-takt, 4-takt motoren, kuglelejerne, luftventilationen, automatisk smøring ved tryk eller pumpe, tandrøret (opfundet af Lenoir i 1860), gearskiftningen, differentialet, batteriet o.s.v.

Naturligvis var alt dette ikke på højde med nuværende teknik, men opfindelserne blev gjort og vidner om meget ~~stort~~ talent og i særdeleshed om snilde fra de håndværkeres side, som skulle lave hele arbejdet i hånden.

Man bør derfor ikke, når man betragter de tekniske finesser, vi er i besiddelse af, glemme, at en stor del af dem har pionererne æren af. De opfandt dem... og vi forbedrede dem!