

CAMILLE JENATZY & *La Jamais Contente*

07/10/2017
15/04/2018

ER | VU: Schröder - Maison Autrique - Chaussée de Haecht 266 - 1030 Schaarbeek © Pieter Fannes



PERSBERICHT

MAISON
AUTRIQUE
HUIS

1.

Camille Jenatzy, de Rode Duivel

Ingenieur, uitvinder, ondernemer, industrieel ... de Schaarbekenaar was het allemaal. Maar Camille Jenatzy (1868-1913) was vooral een van de meest verbazende avonturiers van het autoracen. Hij behoort tot die generatie die door alle sporten bezeten was, te beginnen met het wielrennen, dat hij natuurlijk ook beoefende. Als ingenieur elektromechanica ontwierp hij elektrische voertuigen en pakte uit met hybride aandrijvingen. Hij reeg de patenten aan elkaar om de producties in zijn werkplaatsen aan de Vooruitgangstraat 224 voortdurend te verbeteren. Maar zoals hij vaak zelf zei, viel niets te vergelijken met de koorts van het racen. In het verslag over zijn zege in de Gordon Bennett Cup in 1903, schrijft hij zelf “De laatste ronde was begonnen. Het was geen race meer, maar een jacht. Ik was de jager en Knyff, die veertien minuten voor mij was vertrokken, het wild. Ik moest dertien minuten na hem aankomen om te winnen. Ah! De roes van die jacht tegen 90 km per uur!” Toeval of niet, tien jaar later, op 7 december 1913, maakt net een jachtongeval in het woud van Anlier een einde aan zijn woelige leven.

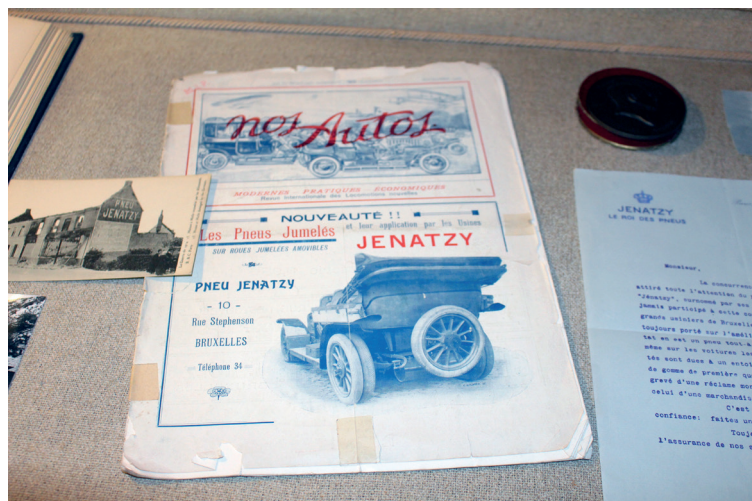
2.

Een familie van industriëlen

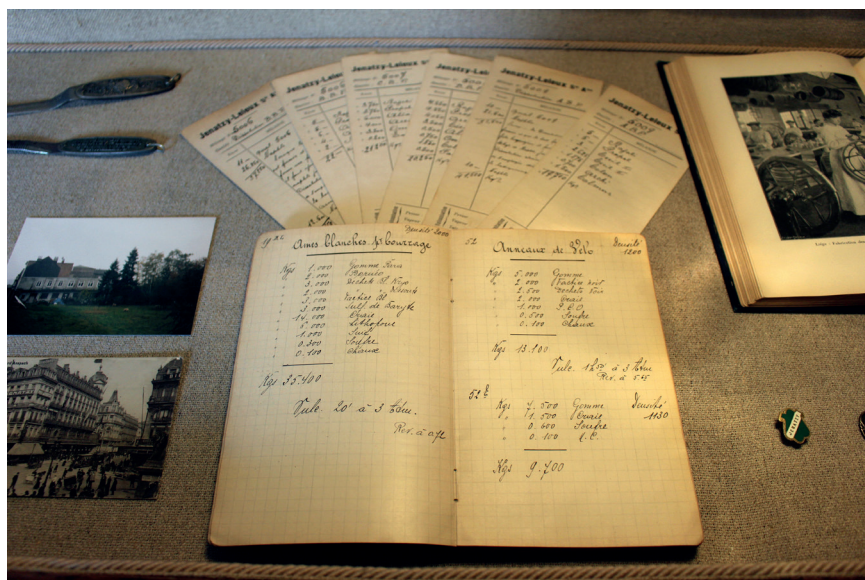
Constantin Jenatzy (1842-1904), de vader van Camille, en zijn echtgenote Honorine Leleux richten in 1865 een bedrijf van rubberen artikels op in de buurt van het Noordstation, op het grondgebied van Schaarbeek. Het gaat ze voor de wind en de zetel verhuist naar de Koninginnelaan 139, terwijl de werkplaatsen aan de Stephensonstraat 10 worden ingericht. Van 1875 tot 1895 is Constantin Jenatzy liberaal gemeenteraadslid. Na zijn overlijden krijgt een straat in de nieuwe Teniers-Josaphatwijk (de Louis Bertrandlaan en omgeving) zijn naam. Vanaf de jaren 1880 neemt de autobouw een hoge vlucht, net als de fabricage van de banden die Dunlop uitwerkte en die de broers Michelin in het begin van de jaren 1890 perfectioneren. Deze ontwikkelingen zetten de familie Jenatzy aan om zich toe te spitsen op de autosector, met de fabricage van kwaliteitsproducten en nieuwigheden zoals de ‘dubbele banden op dubbele wielen’, die minder snel verslijten. De rubberproductie van de Kongo-Vrijstaat zal de oprichting van nieuwe bedrijven in dit segment stimuleren, ook al stelt de buitenlandse pers de soms wrede productiemethodes geregeld aan de kaak.



© Musée de la vie wallonne



© Musée de l'industrie et du travail bruxellois, La Fonderie.



© Famille Heuvelmans



© Pieter Fannes

3.

La Jamais Contente

De keuze van de naam van deze elektrische racewagen – De Nooit Tevredene – werd ingegeven door de vastberadenheid van Camille Jenatzy, en zijn verlangen om zijn onderzoek altijd maar bij te schaven. Naar verluidt zou de naam echter ook verwijzen naar de ontevredenheid van zijn echtgenote, omdat haar echtgenoot-coureur zo vaak van huis was. In ieder geval is deze auto te beschouwen als de eerste die specifiek werd ontworpen om te racen: een obus, een torpedo van vier meter met een blauwgrijs geverfde kist uit partinium, een lichte legering van aluminium, wolfraam en magnesium. Zijn twee elektrische motoren worden aangedreven door Fulmen loodaccu's en de wielen zijn uitgerust met Michelin-banden.

Deze historische auto blijft lange tijd bewaard in het familiebedrijf en zal vanaf 1931 dienen als reclamebeeld voor de firma Fulmen in Clichy. Maar in 1993 verhuist hij naar het 'Musée de la Voiture et du Tourisme' van Compiègne, waar het koetswerk gedeeltelijk vernieuwd wordt. Op initiatief van een groep mecenasen rond de heer Christian Wannyn en de Lions Club 103 Nord wordt een replica gemaakt. 'La Jamais Contente' doet nog steeds dromen, zoals wel blijkt uit deze replica van de heer

4.

Parijs 1898

In 1898 vestigt Camille Jenatzy de 'Compagnie Générale des Transports Automobiles-système Jenatzy (CGTA)' in Boulogne-sur-Seine, om de wagens te produceren die het Franse bedrijf Société Commerciale d'Automobiles bestelde. In Parijs organiseert algemeen inspecteur van Bruggen en Wegen G. Forestier een wedstrijd om een aantal automobielen te testen die de koetsen zouden kunnen vervangen. Het is de bedoeling om een vergelijking te kunnen maken van de kostprijzen, het comfort, de besturing en de voor- en nadelen van verschillende types auto's gedurende minstens 16 uur en op een parcours van 60 km, om zo de standaard voor het publiek te kunnen voorstellen. De elektrische voertuigen van Jenatzy behalen tal van eerste prijzen, zowel voor de toekomstige taxi's als voor vrachtwagens. Vanaf september 1898 rijden de paardenkoetsen die Camille Jenatzy met een motor uitrustte, in de Franse hoofdstad.

5.

Op recordjacht

In zijn nummer 50 van 10 december 1898 publiceert het tijdschrift *La France Automobile* het reglement van een snelheidsrace die zal plaatsvinden op 18 december om 10 uur stipt in de ochtend, in de middenlaan van het landbouwpark van Achères in het noordoosten van Parijs. Er moet 2 km achtereen worden afgelegd, met een eerste staande start en een tweede vliegende start. Graaf Gaston de Chasseloup-Laubat brengt die dag het record op een gemiddelde van 63,157 km/uur met een elektrische Jeantaud-wagen. Jenatzy kon die dag niet deelnemen aan de race en laat de volgende dag de organisator weten dat hij de uitdaging aangaat volgens het wedstrijdreglement. Op 17 januari 1899 haalt Jenatzy met zijn elektrische dogcart 66,667 km/uur, maar nu zet de graaf een gemiddelde van 70,313 km/uur neer. Op 27 januari 1899 pakt de Belg het record terug met 80,357 km/uur. Op 4 maart legt Chasseloup het op 92,784 km/uur. Zijn rivaal deelt ter plekke mee dat hij binnen een maand beter zal doen. En op 29 april 1899 wordt het gemiddelde van 100 km/uur overschreden. Zo laat de Belgische piloot het wereldrecord van 105,882 km/uur optekenen met zijn raketvormige bolide, *La Jamais Contente*. Graaf de Chasseloup-Laubat laat de organisatoren weten dat hij “niet meer op de piste zal komen”.

Bijna een eeuw later, op 15 oktober 1997, haalt Andy Green met een wagen met een turbostraalmotor in de Black Rock Desert de snelheid van 1.223,65 km/uur en vestigt zo het eerste supersonisch record.

6.

De beginjaren van een kampioen

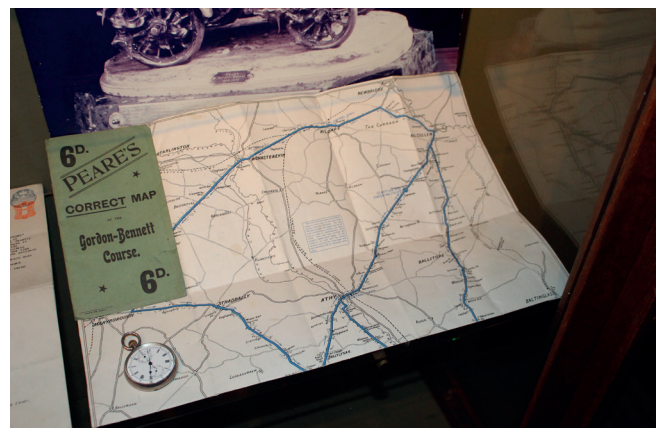
Nog voor hij deelnam aan de snelheidsraces van Achères had Camille Jenatzy zich op 27 november 1898 al onderscheiden toen hij met een gemiddelde snelheid van 28,24 km/uur, de klimrace van Chanteloup-les-Vignes won in een elektrische dogcart die hij zelf had gefabriceerd. Vanaf dan zal hij meer en meer deelnemen aan autoraces, onder meer met een Mors van 2 pk aan de ‘Ronde van Frankrijk’ in 1899 en met een Bolide-Snoeck aan de Gordon Bennett Cup van 1900, die voor hem helaas eindigt in het uitstalraam van een wijnhandelaar in Moulins. Hij verpulvert het wereldsnelheidsrecord voor benzinewagens (categorie 12 pk en meer) tijdens de race van Diegem-Lo in Melsbroek-Batavia op 17 juni 1900. Die zomer zegeviert hij ook in de klimrace van Malchamps (Spa) en in het Criterium van Provence, telkens met een Bolide-Snoeck. Minder geluk heeft hij dan weer tijdens het ‘Circuit des Ardennes’ op 31 juli 1902, als zijn FN van 60 pk al in de tweede ronde van de weg rijdt. Zijn strijdlust, zijn rosse haren en zijn puntig sikje leveren hem de bijnaam ‘Rode Duivel’ op.



© Patrimoine Michelin



© Patrimoine Michelin



© Jean Oziol

7.

Sterpiloot van Mercedes

Een spilfiguur in het sportieve parcours van Jenatzy is Emile Jellinek, de vertegenwoordiger van de Daimler-Motoren-Gesellschaft in Frankrijk. Hij commercialiseerde de producten van dit bedrijf onder het gedeponeerd merk 'Mercedes', genoemd naar zijn eigen dochter. Hij trok Camille Jenatzy aan als piloot, omdat hij hem beschouwde als "de koelst stoutmoedige en nauwkeurigste coureur, die behoort tot deze die de grootste indruk maken op de sportmenigtes". De beginjaren bij Mercedes waren bescheiden, met een veertiende plaats in de Paris-Madrid, die in Bordeaux onderbroken werd. Maar zijn triomf in de Gordon Bennett Cup van 1903 in Ierland maakt de Belgische piloot ontzettend populair. Zijn latere successen zullen dit nooit meer overtreffen. Hij moest genoegen nemen met een tweede plaats in de Gordon Bennett Cup van 1904 en was vijfde in de Vanderbilt Cup van Long Island in 1906, derde in het 'Circuit des Ardennes' in 1907. Maar wanneer zijn vader in 1904 overlijdt, moet hij zich weer toeleggen op het beheer van de rubberfabriek, samen met zijn halfbroers Constant en Ferréol.

Na de dood van Camille ondergaat de firma verschillende herstructureringen. In 1932 wordt een punt gezet achter de productie in Brussel, er komt een vestiging in Luik, de activiteiten worden teruggeschroefd ... om uiteindelijk te leiden tot de definitieve vereffening in 1994.

M A I S O N



A U T R I Q U E

Het Autrique Huis

Van woensdag tot en met zondag

Van 12 tot 18u

Haachtsesteenweg, 266 - 1030 Brussel

02 215 66 00

info@autrique.be

www.autrique.fr



Credits foto's : R.C Maison Autrique asbl

Met de steun van :

La loterie nationale et ses joueurs, la Région Bruxelles-Capitale ;
la Commune de Schaerbeek ; Xavier van der Strappen ; Famille
Heuvelmans ; Jean Oziol ; Musée de la Vie Wallonne ; Invicta Art ;
Guy Pierrard ; Robert Fonteyne.

Persdienst : Viviane Vandeninden

viviane.vandeninden@klach.be - +32 (0)472 31 55 37

www.vandeninden.com