

VROUWEN EN DE AUTO (DEEL 1)

Een geliefd onderwerp in mannengezelschap is "vrouwen achter het stuur". Boeken zijn waarschijnlijk volgeschreven met moppen en anekdotes over de manier waarop het vrouwelijk geslacht zich in het verkeer begeeft.

Als men teruggrijpt in de geschiedenis, blijkt echter dat "de vrouw achter het stuur" een prominente rol in de geschiedenis van de automobiel heeft gespeeld.

Was het immers niet de vrouw van Carl Benz die zonder de toestemming van haar man een rit maakte van Mannheim naar Pforzheim en terug, een afstand van bijna 120 kilometer in de allereerste auto? In meerdere opzichten zette zij een trend neer!

Is het niet zo dankzij "de vrouw" wij nu in elektrische auto's rijden? In tegenstelling tot het bovenstaande, verdient dit wel nadere toelichting.

Zoals bekend is een andere naam voor de eerste automobielen een "paardloze wagen". Een zeer juiste omschrijving want het paard werd vervangen door een motor. Dit kon een stoommachine zijn, een elektromotor of een verbrandingsmotor.

De verbrandingsmotor leek lange tijd de "overwinnaar" te zijn, maar moderne thema's als "groen" en "duurzaam" en "CO2-reductie" hebben de elektrische motor in recente tijden nieuw leven ingeblazen. De elektromotor zelf bestaat overigens al meer dan 150 jaar en wordt sinds die tijd gebruikt in talloze toepassingen.

Eind 19e eeuw bleek een elektromotor al goed te werken in een auto. Sterker nog, hij was een stuk betrouwbaarder dan de verbrandingsmotor en eenvoudiger te bedienen. Een door een elektromotor aangedreven auto heeft geen versnellingsbak nodig. Ook het starten was veel eenvoudiger dan een verbrandingsmotor aan de praat zien te krijgen. Het aanslingeren hiervan kostte kracht en was niet ongevaarlijk. Als de starthendel terugsloeg was een gebroken pols een potentieel gevaar.

Het gevolg was dat de elektrische auto erg populair was onder de vrouwelijke bevolking. Een nadeel bleef de geringe actieradius. Dit probleem was echter te overzien omdat in die tijd het meeste autoverkeer zich binnen dan wel in de buurt van de bebouwde kom afspeelde. Flaneren in het park is iets waarvoor eind 19e eeuw een auto eerder werd gebruikt dan voor een rit van A naar B. Grote ritten werden dus bijna niet gemaakt.

In het begin van de twintigste eeuw waren maar liefst 30% van de nieuw verkochte auto's in Amerika elektrisch. De koetswerken van de elektrische auto's waren, in vergelijking met andere auto's, relatief hoog, omdat de vrouwelijke reizigers vaak hun aanzienlijke hoeden in de auto ophielden!

De elektrische auto verdween van het toneel zoals hij was gekomen: geruisloos. De uitvinding van de elektrische startmotor had de auto met verbrandingsmotor weer toegankelijk gemaakt voor iedereen.

De vrouwelijke rijder werd een vertrouwd beeld op de weg. Er was echter een segment van het "autorijden" waar de vrouw en tot op de dag van vandaag sterk ondervertegenwoordigd is. Dat is de autosport.

Het begin van de autosport werd gedomineerd door enerzijds rijke amateurs en anderzijds door de fabriek ingezette werknemers die de auto's vaak testten en er dus goed mee overweg konden. In

die tijd (begin 20e eeuw) was emancipatie nog niet een gangbaar woord dus een vrouw achter het stuur van een race auto was een zeldzaamheid. Er was er echter een uitzondering. Zij was Madame Camille du Gast, de eerste vrouw die aan Grands Prix zou deelnemen. In 1904 maakte zij zelfs deel uit van de officiële Benz-equipe voor de Grands Prix, maar mocht reglementair nog niet deelnemen!

Later mocht zij wel meedoen maar haar resultaten waren niet opvallend.



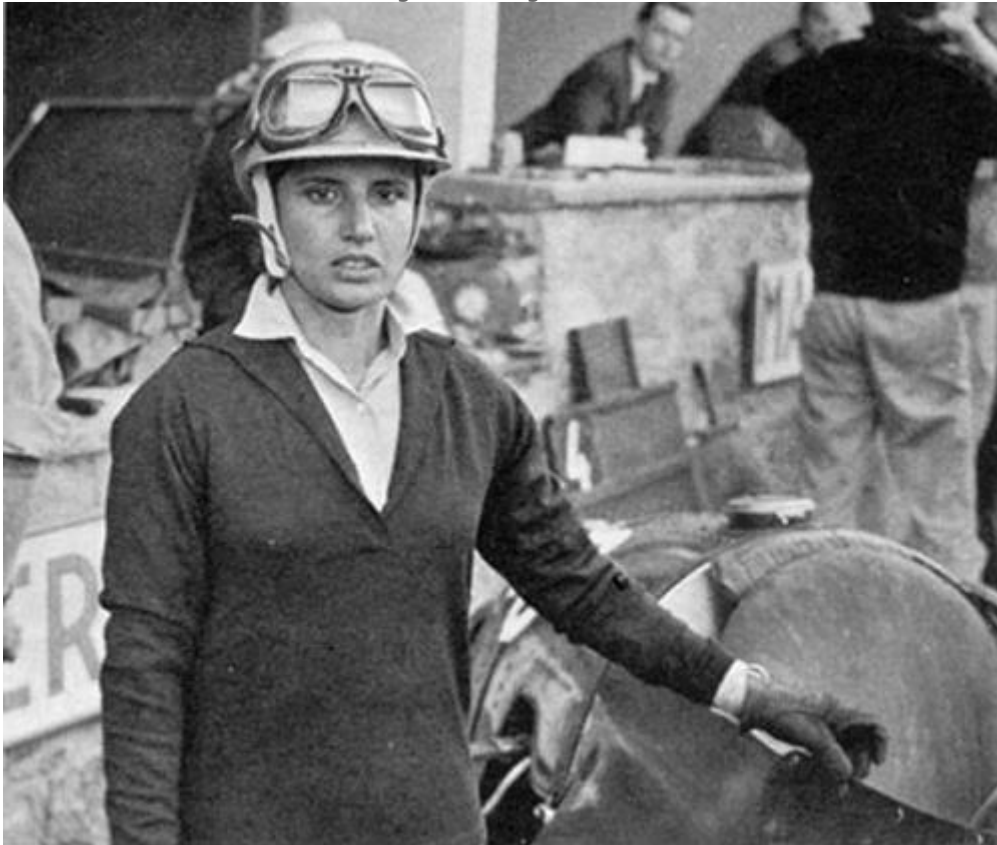
Madame Camille du Gast

In 1926 was er een vrouwelijke deelnemster aan de Targa Florio die een Bugatti over het bochtige parcours joeg als een man. Zij was Elisabeth Junek, uit Tsjechië, die zich manifesteerde tussen de "grote jongens". Haar man, een bankier uit Praag was ook een enthousiast coureur, zij het minder verdienstelijk dan zijn echtgenote. In 1927 haalde zij op 27-jarige leeftijd een vijfde plaats tijdens de Targa Florio, ook toen al een van de zwaarste races van de kalender. Wederom reed zij een Bugatti. Er kwam een abrupt einde aan haar carrière toen haar man later dat jaar bij de Grote Prijs van Duitsland op de pas nieuwe Nürburgring om het leven kwam. Uit respect voor hem stopte zij met racen.

In Engeland behoorde Gwenda Hawkes tot de "racing ladies". Zij was een graag geziene en gerespecteerde gast op de baan van Brooklands, waar veel races op basis van een handicap

gereden werden. Hierdoor hoefde men niet de snelste auto te hebben om een goede uitslag te rijden. Dit was precies wat zij deed. Zij promoveerde naar de Derby-Miller. Dit was een van origine Amerikaanse raceauto die door de fabriek van haar man, Derby, was aangepast aan de Europese circuits. Later werd deze auto voorzien van een Maserati-motor, waarmee zij op de baan van Monthl ry vele records vestigde. Zij was ook recordhoudster op Brooklands met een rondje van 217,5 km/u! Het "mannenrecord" was maar een kleine 20 km/u sneller.

In de jaren vijftig deed de Italiaanse Maria Teresa de Filippis mee aan een aantal GP's maar de resultaten waren niet aansprekend. De talrijke slachtoffers die in die tijd vielen waren voor haar reden al snel de helm aan de wilgen te hangen.



Maria Teresa de Filippis

Lella Lombardi, een kleine, gedrongen, Italiaanse presteerde het tijdens de Grote Prijs van Spanje in 1975 een half punt te pakken voor het wereldkampioenschap. De race werd voortijdig afgebroken ten gevolge van een groot ongeluk, waarbij naast de Duitser coureur Rolf Stommelen nog drie omstanders om het leven kwamen. Zij lag op dat moment zesde (toen goed voor een heel punt) maar uiteindelijk werd, gelet op het aantal afgelegde rondes, besloten slechts de helft van de punten toe te kennen. Zodoende. Lombardi is nog steeds de enige vrouw die gescoord heeft voor het wereldkampioenschap F1!



Lella Lombardi

In die jaren werd met name in Engeland een kampioenschap afgewikkeld, waaraan (wat oudere) F1-wagens deelnamen, de Aurora serie. Hier waren maar liefst twee vrouwelijke coureurs actief, Desiree Wilson (Zuid Afrikaans) en Davina Galica (een Britse).

De eerstgenoemde had ontegenzeggelijk talent en was door de verschillende eenzitterklassen omhoog gekomen. Zij heeft zelfs meerdere malen op Zandvoort gereden. Galica was een skiester van Olympisch niveau alvorens zich op het autoracen te richten. Vooral Wilson wist in deze serie en aantal behoorlijke resultaten neer te zetten. Galica was wat minder succesvol.

En tot slot, in 2012 werd een voormalig deelnemster aan het DTM gepromoveerd tot testrijder bij de Formule 1 stal van Williams. Suzy Wolff, want zo heet ze, zal het niet gemakkelijk krijgen!

Het volgende deel zal gaan over vrouwen in andere takken van autosport.

Peter Helbach