

Circuit des Ardennes

La première course
sur circuit fermé

*De eerste race
op gesloten circuit*

The first
closed circuit races

By Nick Jonckere
with courtesy of The Automobile Magazine

A l'instigation du Baron Pierre de Crawhez, le Circuit des Ardennes fut la première course automobile sur route en circuit fermé. Les courses de ville à ville avaient démontré leur dangerosité en raison des innombrables carrefours et public incontrôlables, neutralisation dans les villes, etc. La course en circuit avait aussi l'avantage de permettre au public de voir passer les concurrents plusieurs fois... Nick Jonckheere a étudié cette histoire qui a mis la Belgique sur la carte mondiale des circuits de course. Le Circuit des Ardennes fut, dès 1902, un grand succès. Organisé jusqu'en 1907, il attira les plus grands pilotes et constructeurs européens.

Le Baron de Crawhez était un pionnier automobile très connu et vainqueur de la première course en Belgique, Bruxelles-Spa avec sa Panhard & Levassor appelée « Dévastation ». Président du Comité sportif du Royal Automobile Club de

Het idee van Baron Pierre de Crawhez om een race te organiseren op een gesloten omloop was een briljante vondst. Tot dan werden wedstrijden gereden tussen steden, met alle gevaren en nadelen erbij. Spoorwegoversteken en neutralisaties in stedelijke gebieden maakten de tijdopnames moeilijk. Koersen op een circuit had ook voor de toeschouwers een grotere aantrekkingskracht. Vanaf de eerste editie in 1902 trok het Circuit des Ardennes de beste auto's en chauffeurs aan uit Europa (en zelfs Amerika) en kon het concurreren met evenementen als de Gordon-Bennett, de Franse Grand-Prix en de Kaiserpreis. Nick Jonckheere graaft in de historie van het evenement dat België op de internationale racekalender zette.

Baron Pierre de Crawhez was een belangrijke automobielpionier en winnaar van de eerste Belgische autowedstrijd in 1898, Brussel-Château d'Ardennes-Spa, op een Panhard-Levassor die hij 'Dévastation' (verwoesting) genoemd had. Hij was ook de voorzitter van het

By instigation of Baron Pierre de Crawhez, the Circuit des Ardennes was the first race to be held on a closed circuit. Town-to-town racing had already proven to be dangerous, and disadvantages like level crossings and urban neutralisations made timekeeping difficult. Racing on a circuit also gave the advantage of easier spectating, and therefore, from its inception in 1902, the Circuit des Ardennes was an instant hit. Being organised until 1907, it attracted the finest European racing cars and drivers and competed with events like the Gordon-Bennett, French Grand Prix and Kaiserpreis races. Nick Jonckheere digs into the history of the event that put Belgium on the international racing map.

Baron Pierre de Crawhez was an important Belgian motoring pioneer and winner of the first real Belgian car race in 1898, Brussels-Château d'Ardennes-Spa, on a Panhard & Levassor called 'Dévastation'. He

Belgique, Pierre de Crawhez choisit la région des Ardennes pour sa nouvelle course en raison de la beauté des paysages, des côtes qui demandaient des pilotes compétents et des voitures performantes. Et la faible densité de population ...

Le 1^{er} juillet 1902, dès 5 heures du matin, Pierre de Crawhez partit le premier pour parcourir les quelques 500 km du parcours. Le pilote anglais Jarrott nota : « Les autres voitures partirent en mélangeant les catégories pourtant prévues, c'est à dire voitures de tourisme à 4 places, voitures et voitures de course. »

Carte du Circuit de 1902, '03, '06 et '07, indiquant de longues lignes droites qui permettaient d'atteindre des vitesses élevées.

Kaart van het circuit van 1902, '03, '06 en '07 die de lange rechte stukken toont waarop zeer hoge snelheden behaald konden worden.

Map of the circuit as used in 1902, '03, '06 and '07, clearly showing the long straights where very high speeds were reached.

sportcomité van de Automobiel Club van België en koos de Belgische Ardennen als de beste locatie vanwege zijn uitdagende heuvels, prachtige landschappen, kaarsrechte wegen dwars door de wouden, en zijn lage bevolking.

Op 31 juli 1902, om 5 uur in de morgen, was Baron Pierre de Crawhez de eerste starter. De Engelse deelnemer Jarrott schreef achteraf in zijn biografie: 'De rest van de auto's startten in willekeurige volgorde, sommige waren toerisme wagens met vier personen aan boord, of race voiturettes met slechts één bestuurder, dan twee of drie zware auto's en dan een lichte auto.'

De grote favoriet was organisator Baron Pierre de Crawhez, die zelf het parcours gekozen had en het vanbuitenkende. Hij maakte een perfecte start en reed zijn eerste ronde uit, nog voor de laatste drie auto's gestart waren. Een journalist noteerde: 'Hij scheurt voorbij als een wervelstorm, met een formidabel geraas...'

Niet veel later won hij de Raczynski beker voor de beste tijd voor de eerste 100 kilometer, die hij deed in 1 u 2 min 25 sec (96.2 km/u). Nogal wat opschud-

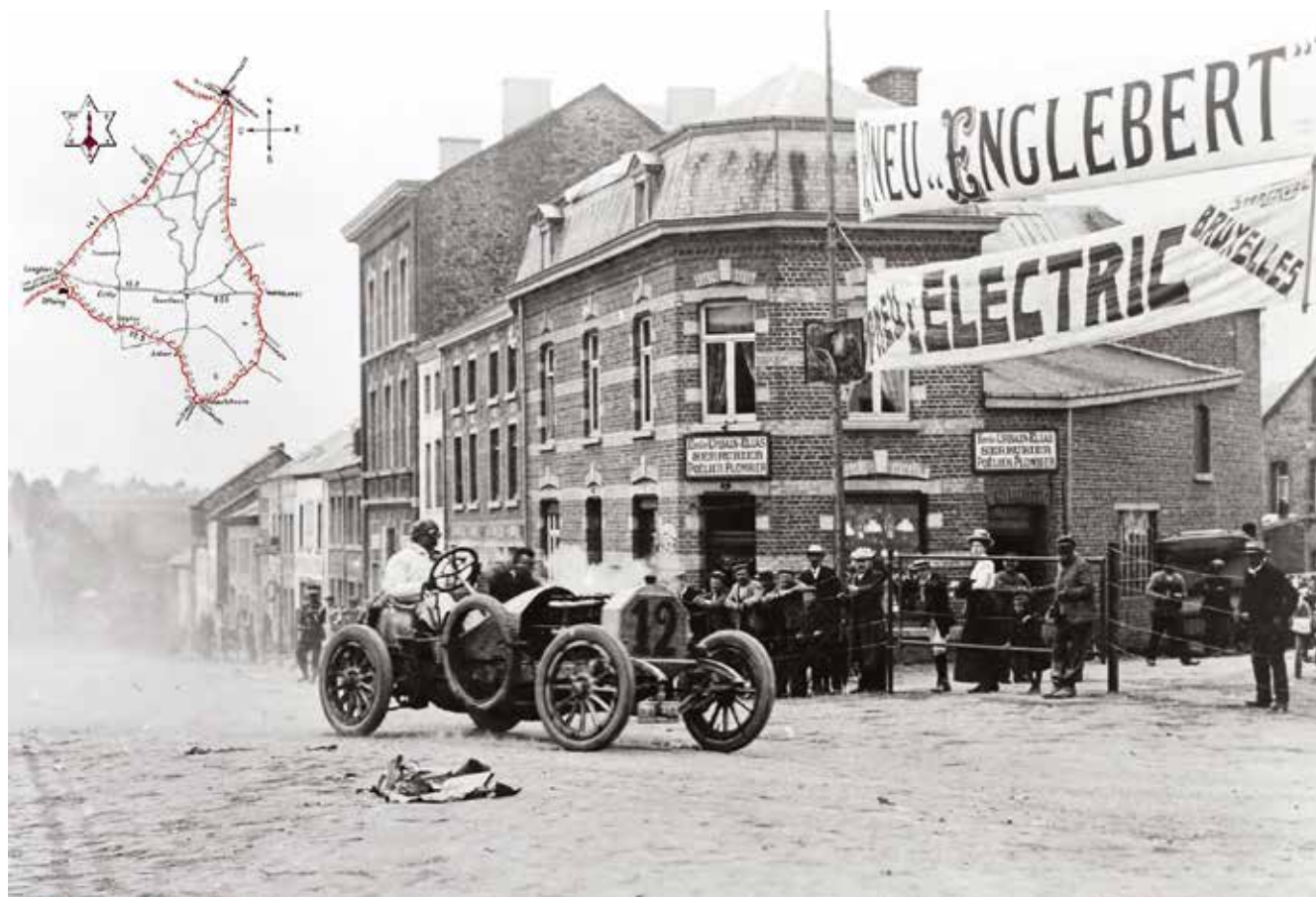
was also the president of the sports committee of the Automobile Club de Belgique and chose the circuit to be in the Belgian Ardennes, because of its challenging hills, beautiful landscapes, straight roads through forests and low population.

On the 31st of July, as early as 5 am, Baron Pierre de Crawhez was first away to complete the 318 miles. Jarrott wrote afterward: 'The rest of the cars were started without any attempt at classification, some being tourist cars carrying four persons, racing voiturettes carrying one only, then two or three racers, and then a light car'.

En 1907, de Caters sur sa Mercedes 120 HP gagne la classe Grand Prix dans laquelle il n'y eut que 6 entrants.

In 1907 won Baron Pierre de Caters met zijn 120 pk Mercedes de Grand Prix klasse, waarin echter maar zes auto's meereeden.

1907, de Caters in his 120 hp Mercedes, winning the Grand Prix class, for which only 6 cars had entered.



Jarrott gagna la course en 1902. McCormick, son « mécanicien », était le manager de Panhard&Levassor à Londres. Il n'avait jamais fait de course et était vraiment anxieux de cette expérience « qui lui ôta toute envie d'en faire d'autres... »

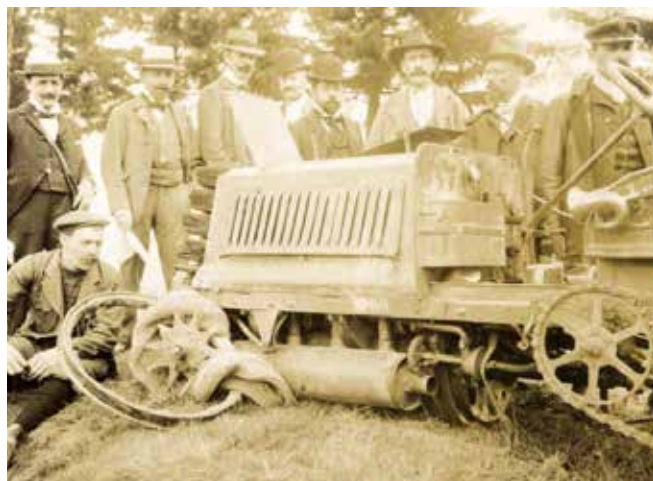
Jarrott won het eerste Circuit des Ardennes in 1902 race. McCormick, zijn mechaniker, was de manager van het Panhard-Levassor agentschap in Londen.

Jarrott won the 1902 race. McCormick, his 'mechanician', was the manager of the Panhard & Levassor works in London. He had never been in a race and was anxious for the experience, 'which cured him once and for all'.

En 1902, organisateur et favori de la course, Pierre de Crawhez conduisit la Panhard Levassor de 70 HP qui avait participé à Paris-Vienne aux mains de Knyff. Au troisième tour, il heurta la Germain de Coppée et sa voiture s'écrasa dans le fossé. Coppée termina 9^{ème}.

In 1902, bestuurde organisator en favoriet Baron Pierre de Crawhez een 70 pk Panhard-Levassor, dezelfde auto waarmee de Knyff de Parijs-Wenen had gereden. Hij botste met Coppée's Germain en crashte in de derde ronde. Desondanks werd Coppée nog negende.

In 1902, organizer and favourite Baron Pierre de Crawhez drove the 70 hp Panhard & Levassor, that had participated Paris-Vienna in the hands of de Knyff. He collided with Coppée's Germain and crashed in the third lap. Still, Coppée eventually arrived 9th.



Le grand favori était l'organisateur de Crawhez lui-même, qui connaissait évidemment le parcours par cœur.

Un journaliste nota : « il file comme un ouragan, dans une clameur publique indescriptible... » Après quelques tours, il avait déjà gagné la coupe Raczinsky (100 km à 121 km de moyenne)

Puis survinrent des accidents : Jenatzy (le Diable Rouge..) qui cassa ses roues, de Caters qui alla au fossé pour éviter des spectateurs imprudents et Théry qui heurta une vache...

Au troisième tour, de Crawhez heurta la voiture Germain du Baron Coppée qui roulait en catégorie « touriste » et donc moins rapide. Un « crash » spectaculaire et voiture détruite mais Crawhez et son mécanicien furent saufs. La course fut finalement gagnée par l'anglais Charles Jarrott sur Panhard.

En 1903, après la dramatique course Paris-Madrid interrompue en raison de nombreuses victimes parmi les pilotes et le public, Crawhez veilla

ding volgde, want vlak na de eerste ronde brak een van Jenatzy's wielen in stukken, met een spectaculair ongeval als gevolg, maar gelukkig ontsnapten bestuurder en mechaniker met slechts lichte verwondingen. de Caters, die onvoorzichtige toeschouwers wou ontwijken, reed tegen een muur, en Théry reed een koe aan.

In de derde ronde raakte Pierre de Crawhez de tragere Germain van Coppée, hetgeen de spaken van de Crawhez' voorwiel verbrijzelde, met een vreselijke crash als gevolg, gelukkig terug zonder erge verwondingen.

In 1903 lag de fatale Parijs-Madrid wedstrijd, waar verschillende doden gevallen waren, nog vers in het geheugen, en de veiligheid was dan ook de grootste bezorgdheid van organisator Pierre de Crawhez. De wegen werden nu afgesloten voor het publiek en seinvlaggen werden geïntroduceerd. Blauw voor vertragen, blauw-rood voor obstakels en geel om te stoppen. Tijdens de mis maanden de pastoors hun parochianen aan tot voorzichtigheid.

De trage toerisme klasse werd weggelat-

The big favourite, organizer Baron Pierre de Crawhez, who had chosen the course and therefore knew it thoroughly, had made a perfect start and finished his first lap before the last three cars had started. A journalist reported: 'He flies by like a hurricane, in a formidable clamour of stupefaction...'. Little later, he had won the Raczynski cup for the best time over the first 100 kilometers, which he did in 1h 2min 25sec (59.8 mph). Quite a bit of excitement followed, as already after the first lap one of Jenatzy's wheels collapsed, resulting in a spectacular accident, but both driver and mechanic escaped with minor injuries. de Caters, to avoid imprudent spectators, smashed into a wall. Théry, in a Decauville, hit a cow.

It is worth mentioning that Jarrott never had been round the course before, and only knew his way 'by following the wheel tracks of his predecessors round the corners'.

In the third lap, Pierre de Crawhez hit Coppée's slower Germain car, which

particulièrement à la sécurité avec des marshals. Et dans les villages, les curés sermonnèrent leurs paroissiens pour les inciter à la prudence et à bien garder leurs vaches !

La course débuta à 15h15. Crawhez (et sa voiture Panhard Levassor) étaient en grande forme. Après avoir à nouveau gagné la Coupe Raczynsky, Crawhez continua la course en tête et finit premier devant Girardot (CVG) et De Brou (De Dietrich).

La nouveauté en 1904 fut le « gou-drogénitage », moyen coûteux mais efficace pour stabiliser la route et éviter la poussière.

Les inscriptions étaient très internationales avec Fletcher et Terry sur Mercedes, Bianchi et Girling sur Wol-seley, Mayhew sur Napier et Lancia sur Fiat. Il n'y avait que deux pilotes belges : Hauvast et Jenatzy, tous deux sur Pipe.

Pour la course principale (car il faut rappeler qu'il y avait celles des voi-

en en het racen over twee dagen gespreid. Zwarte en lichte auto's koersten op 22 juni over 512 kilometer, de voiturettes en motorfietsen een dag later.

Na wat opwarming in de ochtend met heuvelklim en vliegende kilometer proeven, startte de wedstrijd om kwart na drie. Pierre de Crawhez was terug als eerste weg en in goede vorm. Hij zou zijn leiderspositie nooit verliezen, en terug de Raczynski beker winnen met 91.7 km/u. Vanderbilt, na één ronde in tweede positie, kreeg motorproblemen met zijn Mors en gaf op. Duray en Rigolly, beide op 100 pk Gobron-Brillié monsters (met vier cilinders en acht zuigers) reden in vierde en negende positie, maar moesten de wedstrijd verlaten in de tweede ronde door lekke banden. Gelijkaardige problemen overkwam de winnaar van 1902, Jarrott, die nu meereed met de Parijs-Madrid De Dietrich: 'De banden konden de grote warmte niet aan die ontwikkeld werd tijdens het harde racen. Mijn lot werd gedeeld door alle andere deelnemers die hetzelfde bandenmerk hadden..'

*Coppée et la Germain que
Crawhez heurta en 1902.*

*Coppée en de Germain waarmee
Pierre de Crawhez botste in 1902.*

*Coppée and the Germain with which
Pierre de Crawhez collided in 1902.*

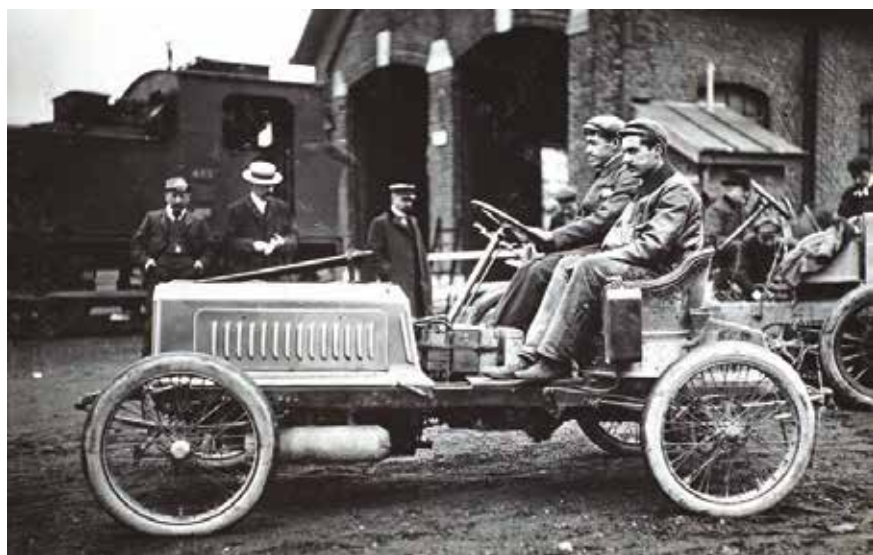


cut out the spokes of his front wheel. A 'terrific crash', but Pierre and his mechanic miraculously escaped.

In 1903, with the fatal Paris-Madrid of only a month before fresh in mind, securing the circuit was a major concern for Pierre de Crawhez. Roads were now closed to the public and marshalling flags introduced. Blue for slowing down, blue-red for obstacles and yellow to stop. During their masses, the local priests effectively urged the parishers to be careful !

The slow tourist class was abandoned, and racing spread over two days. Heavy and light cars raced their 318 miles on the 22nd of June, voiturettes and motorcycles on a shorter track, one day later.

After some hillclimb and flying kilometer warming-up in the morning, racing started from 3.15 pm. Pierre de Crawhez was again first away and in great shape. He would never leave his leading position, and naturally won the Raczynski cup again (57 mph). Vanderbilt, still in second position after one lap burst the cylinder head of his Mors and gave up. Duray and Rigolly, both on 100 hp Gobron-Brillié four-cylinder/eight-piston engined monsters were in 4th and 9th position after lap one, but both disappointingly retired with tyre trouble after the second lap. Similar bad luck for last year's



*Journu et la Dion Bouton qui finit 6^{ème}
dans la catégorie des voitures légères.
Cette voiture a survécu et participe régulièrement
aux Commémorations du Circuit des Ardennes*

*Journu werd zesde in deze De Dion Bouton
in de lichte auto klasse in 1903.
Deze auto overleeft en nam reeds deel aan
recente Circuit des Ardennes.*

*Journu and the De Dion Bouton which became sixth
in the light car class in 1903. The car survives
and has participated the commemoration events
in the Ardennes.*



▲
« Goudrogénitage » par Mottay et Pisart de Bruxelles, utilisé pour la première fois en 1904 pour diminuer la poussière. En 1905 ce traitement coûta 40.000 francs pour une application de 800 tonnes.

'Goudrogénitage' door Mottay en Pisart van Brussel, het teren van de wegen om de stofwolken te vermijden, werd eerst toegepast in 1904. In 1905 kostte het 40,000 frank om de 800 ton teer te verspreiden.

'Goudrogénitage' by Mottay et Pisart of Brussels, tarring of the roads to settle the dust was first used in 1904. For several years, the white substance was spread over the full circuit. In 1905, it cost 40,000 francs to apply the 800 tons.



▲
Heath passant à Saint Hubert vers la victoire en 1904, une minute seulement avant Teste. Tous deux roulaient sur Panhard.

Heath davert doorheen St-Hubert op weg naar de overwinning tijdens de 1904 editie. Hij had slechts een minuut voorsprong op Teste.

Beide reden met 90 pk Panhard-Levassors.

'Heath passing through St-Hubert on his way to winning the 1904 event with less than a minute difference to Teste. Both were on 90 hp Panhard & Levassors.

Er was weinig strijd voor de medailles: de Crawhez won met gemiddeld 87.4 km/u, Girardot (40 pk C.G.V.) werd tweede, De Brou (45 pk De Dietrich) derde. Belgische auto's namen eerbare plaatsen in: Coppée werd zesde met zijn Germain, Pipe nam achtste (Guders), negende (Hautvast) en elfde plaats (Van de Poele), dit op een totaal van slechts 11 overblijvende deelnemers van de 25 starters.

Voor het 1904 Circuit des Ardennes reden de voiturettes en motorfietsen hun wedstrijden de dag voor het hoofdevenement, terug op een ander parcours (nu van 240 kilometer) dan de auto's. De overwinning bij de voiturettes ging naar Clément op een Clément-Bayard. Een nieuwigheid voor deze editie was de 'goudrogénitage', het teren van de baan, een dure maar effectieve manier om het stof te beperken, uitgevoerd door Mottay en Pisart uit Brussel. Op 21 juli startten ze met het opvegen van stof, en de daarop volgende dagen spreidden ze tonnen teer uit over het parcours.

Dit jaar was er een zeer internationaal deelnemersveld met Fletcher en Terry op Mercedes, Girling op Wolseley, Mayhew op Napier en Lancia op FIAT. Jenatzy en Hautvast waren de enige Belgen, elk met een Pipe. De gewoontelijke Franse merken tekenden present, en Hotchkiss kwam terug. Verschillende deelnemende auto's hadden de week voordien al goed gepresteerd tijdens de Semaine d'Ostende. Rigolly had er een wereldsnelheidsrecord gereden met zijn Gobron-Brillié monster, 166.7 km/u, de eerste die de 100 mijl per uur verbrak!

Op de hoofdwedstrijd, op 25 juli, nam Duray met zijn 100 pk Darracq de leiding na één ronde, met Henri Farman (90 pk Panhard-Levassor) in tweede positie. Dan nam Heath de leiding over, om die tijdens de vierde rond terug te geven aan Teste, ook op een 90 pk Panhard-Levassor. Maar Teste kreeg zware problemen met zijn banden en reed de laatste ronde op zijn velgen, waarbij hij zoveel tijd verloor dat Heath uiteindelijk won met slechts één minuut voorsprong. Zijn gemiddelde was 91.4 km/u. Clément werd derde, Rigolly met zijn trouwe Gobron-Brillié vierde. Belgen Jenatzy en Hautvast moesten opgeven met respectievelijk een benzinelek en kortsluiting. Bij de lichte auto's werd De

winner Jarrott, who competed with the De Dietrich he had driven in the Paris-Madrid. 'The tyres would not stand the terrific heat they were subjected to in driving at a high speed. My plight was similar to that of all the other competitors in the race with the same make of tyres.'

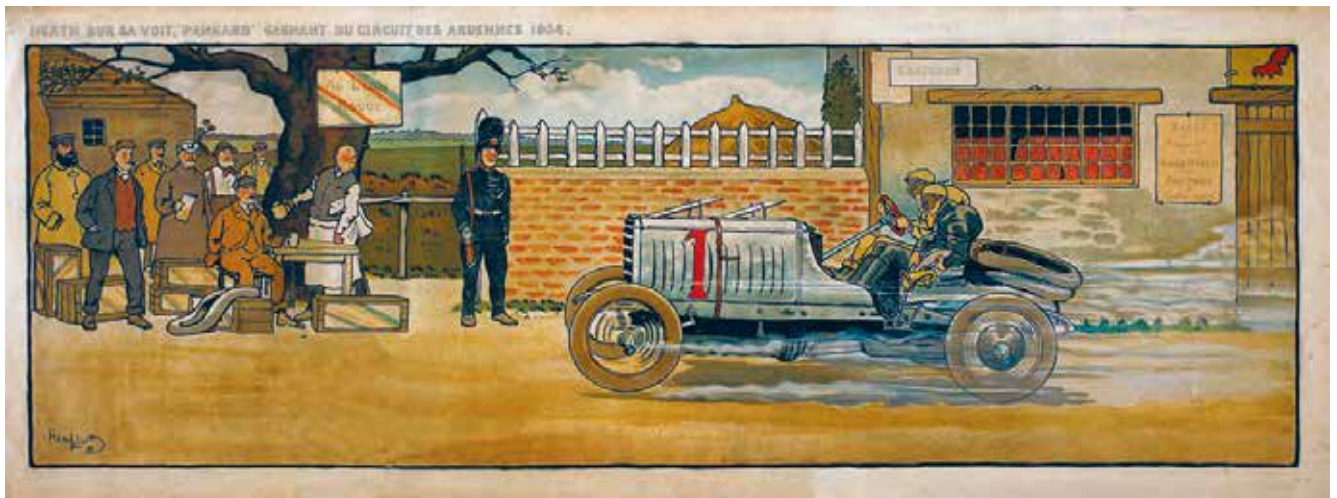
There was not much battle for the medals: de Crawhez won with an average of 54,3 mph, Girardot (40 hp C.G.V.) took second, De Brou (45 hp De Dietrich) third position. Belgian cars took honourable positions: Coppée was 6th with his Germain, but Pipe took 8th (Guders), 9th (Hautvast) and 11th (Van de Poele), on a total of only 11 finishers out of 25 starters.

In 1904, voiturettes and motorcycles raced their 149 miles the day before the main event, again on a different track than the cars. Voiturette victory went to Clément on a Clément-Bayard (33,5 mph).

The novelty for this edition was the 'goudrogénitage', the tarring of the road, a costly but effective way to reduce the dust, performed by Mottay and Pisart of Brussels. They had started work on 21st of July by sweeping up dust and mud and during the following days spread the tarring compound over the full circuit.

A very international entry in the heavy class included Fletcher and Terry on Mercedes, Bianchi and Girling on Wolseley, Mayhew on Napier and Lancia on Fiat. Only two Belgian cars entered, Hautvast and Jenatzy, both on Pipe. The usual French car marques were present, and Hotchkiss returned. Several cars had performed well during the speed trials in Ostend the week before. Rigolly had set a new Land Speed Record of 103,6 mph there, the first to go over 100 mph, with the Gobron-Brillié monster.

In the main event, on the 25th of July, Duray, on a 100 hp Darracq, took the lead after one lap, Henri Farman (90 hp Panhard & Levassor) took over in the second. Then Heath shot forward and secured his first position only to have it taken by Teste, also on a 90 hp Panhard & Levassor, during the



tures légères, les motos, etc), les vainqueurs furent Heath, suivi de Clément et Rigolly. Les deux belges durent abandonner pour ennuis mécaniques.

La liste des entrées en 1905 était prometteuse : Mercedes, Fiat, CGV, Napier, Wolseley, Hotchkiss, Daracq, Panhard Lesvassor, De Dietrich, ...



Avant l'introduction de la roue amovible en 1906, le changement de pneu demandait beaucoup de temps, jusqu'à 15 minutes à manier levier et pompe.

Voor het demonteerbare wiel werd geïntroduceerd in 1906 waren (geplande of onvoorziene) bandenwissels tijdrovende oponthouden die wel 15 minuten konden duren.

Before the 'roue amovible' was introduced in 1906, unavoidable (or precautions) tyre changes were very time consuming, taking as much as 15 minutes of hard work with tyre levers and pump.

La Touloubre winnaar met zijn 40 pk Darracq, aan gemiddeld 75.6 km/u.

De deelnemerslijst voor 1905 was zeer veelbelovend: Mercedes, FIAT, C.G.V., Napier, Wolseley, Hotchkiss, Darracq, Panhard-Levassor en De Dietrich. Maar verschillende merken trokken zich naderhand terug en de startlijst was uiteindelijk gereduceerd naar slechts 13 zware auto's. Toch waren de aanwezige machines en bestuurders van het hoogste niveau: Behr (100 pk C.G.V.), Hémery en Wagner (80 pk Darracq), Gabriel, Rougier en Duray (130 pk De Dietrich), Jenatzy en de Caters (120 pk Mercedes), Fabry (112 pk Itala), en Teste, Heath, Tart en Le Blon allen met 120 pk Panhard-Levassors. Montjoie was de enige in de lichte auto klasse met een 40 pk Darracq.

Hoewel de meeste race-auto's uit die tijd nog steeds kettingaandrijving hadden was Behr's C.G.V. voorzien van een cardan. Bij zijn start om 6u30 in de morgen bleek de 100 pk motor te sterk voor deze transmissie, en zijn koers eindigde nog voor hij begon. Voor vele anderen was bandenpech nog steeds het grootste probleem, met geplande of onvoorziene bandenwissels die vele minuten deden verliezen. Le Blon had drie lekke banden in de eerste ronde, maar werd uiteindelijk derde, hetgeen veel zegt over de snelheden die hij behaalde! Nog vele andere rijders hadden tegenslag. Gabriel crashte na een verkeerde inschatting van een bocht, en Jenatzy probeerde de pits te bereiken met een kapotte band. Echter bij zijn aankomst bleek de velg teveel bescha-

fourth lap. But Teste got into serious tyre trouble and did the last lap on bare rear rims, thereby loosing so much time that he lost the battle to Heath with only a minute. Heath averaged 56,8 mph. Clément was third, Rigolly on his faithful Gobron-Brillié fourth. Belgians Jenatzy and Hautvast, both on Pipes, had abandoned because of a petrol leak and a short-circuit. Light car class winner was De la Touloubre on a 40 hp Darracq, averaging 47 mph.

The 1905 entry list of the Circuit des Ardennes looked very promising: Mercedes, FIAT, C.G.V., Napier, Wolseley, Hotchkiss, Darracq, Panhard & Levassor and De Dietrich. But many withdrawals eventually limited the entry field to a rather limited 13 heavy cars. Still, the participating machinery was very impressive and of top level: Behr (100 hp C.G.V.), Hémery and Wagner (80hp Darracq), Gabriel, Rougier and Duray (130 hp Dietrich), Jenatzy and de Caters (120 hp Mercedes), Fabry (Itala 112 hp), Teste, Heath, Tart and Le Blon (120 hp Panhard-Levassor). Montjoie was alone in the light car class on a 40 hp Darracq.

Many others didn't have a very good race either. Early on, Gabriel overturned his car after a corner misjudgement and ditched his De Dietrich, fortunately unhurt. Jenatzy tried to reach the pits with a flat tyre, but once there, the rim was too much damaged to install a new tyre. Fabry

*Entrée dans Bastogne en 1905 :
Heath (6) passe l'Itala de Fabry (5)
qui tomba en panne peu après.*

*Het binnenrijden van Bastogne in 1905,
Heath (6) passeert Fabry's Itala (5),
die uit de wedstrijd lag na één ronde.*

*Entering Bastogne in 1905, Heath (6)
passes Fabry's Itala (5) that broke
down after one lap.*



*Sur sa 130 HP De Dietrich Duray
au virage de Longlier, sur le chemin
de sa victoire en 1906.*

*Duray, met zijn 130 pk De Dietrich,
neemt de bocht tussen Longlier en
Léglise op weg naar de overwinning
van het Circuit des Ardennes in 1906.*

*Duray on his 130 hp De Dietrich
goes round the bend in Longlier
on his way to a win in the 1906
Circuit des Ardennes.*

digd om nog een nieuwe band te monteren. Fabry moest opgeven met een vastgelopen motor; Rougier met een kapotte koppeling.

Hémery, die het voordeel had van een goede vermogen/gewicht verhouding (80 pk/750 kg), was van derde naar eerste positie gegaan halverwege de race. Vanaf dan had hij nog weinig tegenstand en hij won met vijf minuten voorsprong op Tart met een gemiddelde van 99.1 km/u. Le Blon was derde, Wagner vierde, Heath vijfde, de Caters zesde en Duray zevende. Alle andere bereikten de eindstreep niet.

In 1906 bestond de Gordon-Bennett al niet meer en grepen de Fransen de kans om hun eigen competitie te starten: de Grand Prix van de Automobile Club de France. Die vond plaats in juni in Le Mans en had de grootste inspanningen gevraagd van de constructeurs. Hierdoor waren op het Circuit des Ardennes van 1906 slechts twee landen vertegenwoordigd, Duitsland en Frankrijk. De Belgische merken hadden zich geconcentreerd op de evenementen in Scheveningen, Oostende, Dinant

had to give up because of a blocked engine, Rougier with a broken clutch.

Hémery, having the benefit of a good power to weight ratio (80 hp/750 kg), had gone from third to first position halfway in the race. There was no real opposition and he won with five minutes spare to Tart with an average of 61,6 mph. Le Blon was third, Wagner fourth, Heath fifth, de Caters sixth, Duray seventh. All the others didn't finish.

As by 1906 the Gordon-Bennett had been 'deposed by common consent of the nations' and 'allowed to lapse into oblivion', the French took the opportunity to organise their own competition that year, the Grand Prix de l'Automobile Club de France. The first edition had been raced in June in Le Mans and had already taken the biggest efforts of the manufacturers. Therefore, for the Circuit des Ardennes, the heavy car class had only two countries represented: Germany and France, but Panhard & Levassor and Renault did not enter. The Belgian marques had put their



Victoire totale pour Minerva en 1907 : Moore Brabazon (photo principale), Koolhoven et Algernon Lee Guinness prenant les 3 premières places. Dans le médaillon de droite, Warwick Wright, 6^{ème}.

Een triomftocht voor Minerva in 1907. Moore-Brabazon (midden), Koolhoven en Algernon Lee Guinness (linker medallion) namen de eerste drie plaatsen. Het rechter medallion toont Warwick Wright, die zesde werd.

A total victory for Minerva in 1907, Moore-Brabazon (main), Koolhoven and Algernon Lee Guinness (left medallion) taking first, second and third. In the right medallion is Warwick Wright, who became sixth.

Mais il y eut beaucoup de défections qui limitèrent les grosses voitures à 13. Mais parmi celles-ci, Hemery et Wagner sur Darracq, Gabriel, Duray, Rougier, Jenatzy et de Caters sur Mercedes, Fabry sur Itala, Teste, Heath, Tart et Le Blon sur Panhard.

Hemery fut vainqueur, bénéficiant notamment d'un excellent ratio de 80 HP/ 750 kg.

En 1906, la Coupe Gordon Bennett ayant été arrêtée de commun accord avec les pays concernés, la France saisit l'occasion pour créer en juin au Mans le Prix de l'Automobile de France. Ceci avait évidemment mobilisé beaucoup d'efforts chez les constructeurs.

Résultat : le Circuit des Ardennes ne réunit que l'Allemagne et la France, sans la participation de Panhard ni Renault. Duray sur De Dietrich gagna la course qui fut un triomphe pour la marque car Rougier (3^{ème}), Gabriel (5^{ème}) et Sorel (7^{ème}) couraient aussi sur De Dietrich !

En 1907, la course vit une bataille entre marques belges : Minerva et Pipe. Hautvast et Jenatzy (tous deux sur Pipe) durent abandonner et ce fut le triomphe de Minerva : les trois

en Spa. Van de 28 ingeschreven auto's startten er uiteindelijk maar 19, want uiteindelijk hadden Panhard-Levassor, Renault, Hotchkiss en Grégoire zich teruggetrokken.

Hoewel Wagner met zijn Darracq het record voor de eerste 100 kilometer verbroken had (108.5 km/u), was het Duray die de leiding nam vanaf de tweede ronde, en zijn 130 pk De Dietrich verloor deze positie niet meer. Hanriot werd tweede met zijn Darracq, maar dit jaar domineerde De Dietrich, met verder nog de derde (Rougier), vijfde (Gabriel), en zevende posities (Sorel), waardoor ze de regulariteitsprijs wonnen (drie auto's bij de eerste vijf). Duray's gemiddelde was 106.2 km/u. Slechts één lichte auto startte, Demogeot met een 40 pk Darracq, maar hij gaf op na de tweede ronde.

In 1907 waren er weer veranderingen, namelijk een wedstrijd voor Kaiserpreis auto's op de eerste dag. De Kaiserpreis was ontstaan als een prijs, uitgereikt door de Duitse keizer Wilhelm II, omdat ook hij, net als de Fransen, zijn eigen Duitse evenement wilde. Het was bedoeld voor auto's met een cilinderinhoud tot 8 liter, en het evenement in Duitsland was met 92 deelnames een enorm succes. Het werd gewonnen

forces on trials in Scheveningen, Ostend, Dinant and Spa. 28 cars had entered, but only 19 started, as also Hotchkiss and Grégoire withdrew their entries.

Although Wagner on his Darracq had reset the record for the first 100 km (67.42 mph), it was Duray who took the lead from lap two and never left that position with his 130 hp De Dietrich. Hanriot came second on a Darracq, but this year the De Dietrichs dominated the race, as they also took third (Rougier), fifth (Gabriel), and seventh position (Sorel), as such winning the regularity cup (three cars within the first five finishers). Duray's average speed was 66 mph. Only one light car was engaged, Demogeot on a 40 hp Darracq, but had to give up after lap two.

In 1907, there were some changes. On the first racing day there was a competition for Kaiserpreis cars. The Kaiserpreis originally was a prize offered by the German Kaiser Wilhelm II, as he also, just like the French, wanted his own German event. It was intended for cars with engine capacities lower than 8 litres and so many entries (92) were received that two eliminating races had to be held. It was raced in June and won by Nazarro on a FIAT. The popularity of this event made the Circuit des Ardennes organisation choose to run a Kaiserpreis class, for which 23 cars entered. For the Grand Prix class though, there were only 6 entries.

On the 25th of July, from early on, the Kaiserpreis class became a Belgian marque battle between Minerva and Pipe cars, but Hautvast (who had come second in Germany) and Jenatzy, both on Pipe, abandoned in the 3rd lap. Moore-Brabazon, Algernon Lee Guinness and Koolhoven on the Minervas made a perfect show and within 79 seconds of each other, took first, second and third position, with an average of 59,5 mph for the winner.

De Crawhez had foreseen a new format for the 1908 edition, an international regularity criterium, crossing 5 countries, followed by

premières places avec Moore-Brabazon, Lee Guinness et Koolhoven.

Pour 1908, de Crawhez avait pensé à une nouvelle formule (passer par 5 pays pour terminer par l'habituel Circuit dans les Ardennes).

Mais il y eut une pression pour déplacer le Circuit à Spa, en même temps qu'un « clash » avec la date choisie pour la Targa Florio, nouvelle course en Sicile.

Chaque pays voulait désormais sa course et tous reprenaient la formule du Circuit des Ardennes : route en circuit fermé ...

En Belgique, Spa-Francorchamps est la prestigieuse héritière de l'innovation mondiale apportée par Pierre de Crawhez avec ce Circuit des Ardennes que nous célébrons avec enthousiasme.



▲
Wilhelm gagna la Coupe de Liedekerke en 1906 avec sa Métallurgique, il passe ici le tournant de Bastogne.

Wilhelm won de Coupe de Liedekerke in 1906 met deze Métallurgique, hier in een bocht te Bastogne.

Wilhelm won the Coupe de Liedekerke in 1906 with this Métallurgique, seen here taking the turn in Bastogne.

door Nazarro met een FIAT. Deze succesformule maakte dat ook de organisatoren van het Circuit des Ardennes een Kaiserpreis klasse introduceerden, waaraan 23 auto's deelnamen. Voor de Grand Prix klasse daagden echter maar zes auto's op.

Op 25 juli werd de strijd vooral geleverd tussen de Belgische merken Minerva en Pipe. Hautvast (die tweede geworden was in Duitsland) en Jenatzy, beide met Pipe, moesten wel opgeven tijdens de derde ronde. Moore-Brabazon, Koolhoven en Algernon Lee Guinness reden echter met hun Minervas een perfecte wedstrijd en eindigden binnen 79 seconden van elkaar, daarbij eerste, tweede en derde plaats behalend. Winnaar Moore-Brabazon haalde gemiddeld 96.4 km/u.

de Crawhez had een nieuw formaat voorzien voor de 1908 editie: een internationale regulariteitsproef, waarbij vijf landen doorkruist werden, gevolgd door het gekende Circuit des Ardennes. Er was echter grote druk om het evenement naar Spa te halen, maar uiteindelijk was het feit dat de Coppa Florio op hetzelfde tijdstip gepland was de dooddoener voor deze editie. Het betekende het einde van het evenement. De wereld van automobielwedstrijden was intussentijd veranderd. Stad-naar-stad wedstrijden waren verboden na de Parijs-Madrid, en werden vervangen door circuits: Targa Florio, Coppa Florio, en natuurlijk de Franse Grand Prix. Maar dankzij Baron Pierre de Crawhez had het Circuit des Ardennes België op de kaart van de autowereld gezet, hetgeen uiteindelijk leidde tot het Francorchamps circuit, vandaag nog steeds een favoriet in de Formule 1.

the usual Circuit des Ardennes. But there was a lot of pressure to move the event to Spa, and finally a clash of dates with the Coppa Florio had the event cancelled for 1908. It meant the end of the Circuit des Ardennes. But the racing world had changed in the meantime. Town-to-town races had stopped, after the Paris-Madrid disaster and circuit racing was now the standard: Targa Florio, Coppa Florio and of course the French Grand Prix. Thanks to Baron Pierre de Crawhez, the Circuit des Ardennes had put Belgium on the racing map, which eventually led to the Francorchamps circuit, today still a F1 favourite.



▲
Vainqueur en 1905, Hémerly change un pneu à Bastogne.

Ook de winnaar in 1905, Hémerly, ontkwam niet aan bandenwissels, hier in Bastogne.

Winner of 1905, Hémerly during a tyre change in Bastogne.



Leblon sur sa Panhard & Levassor de 120 HP, à la sortie de Neufchâteau.

Leblon met zijn 120 pk Panhard-Levassor, komende van Neufchâteau in 1905.

Leblon on his 120 hp Panhard & Levassor, coming out of Neufchâteau in 1905.