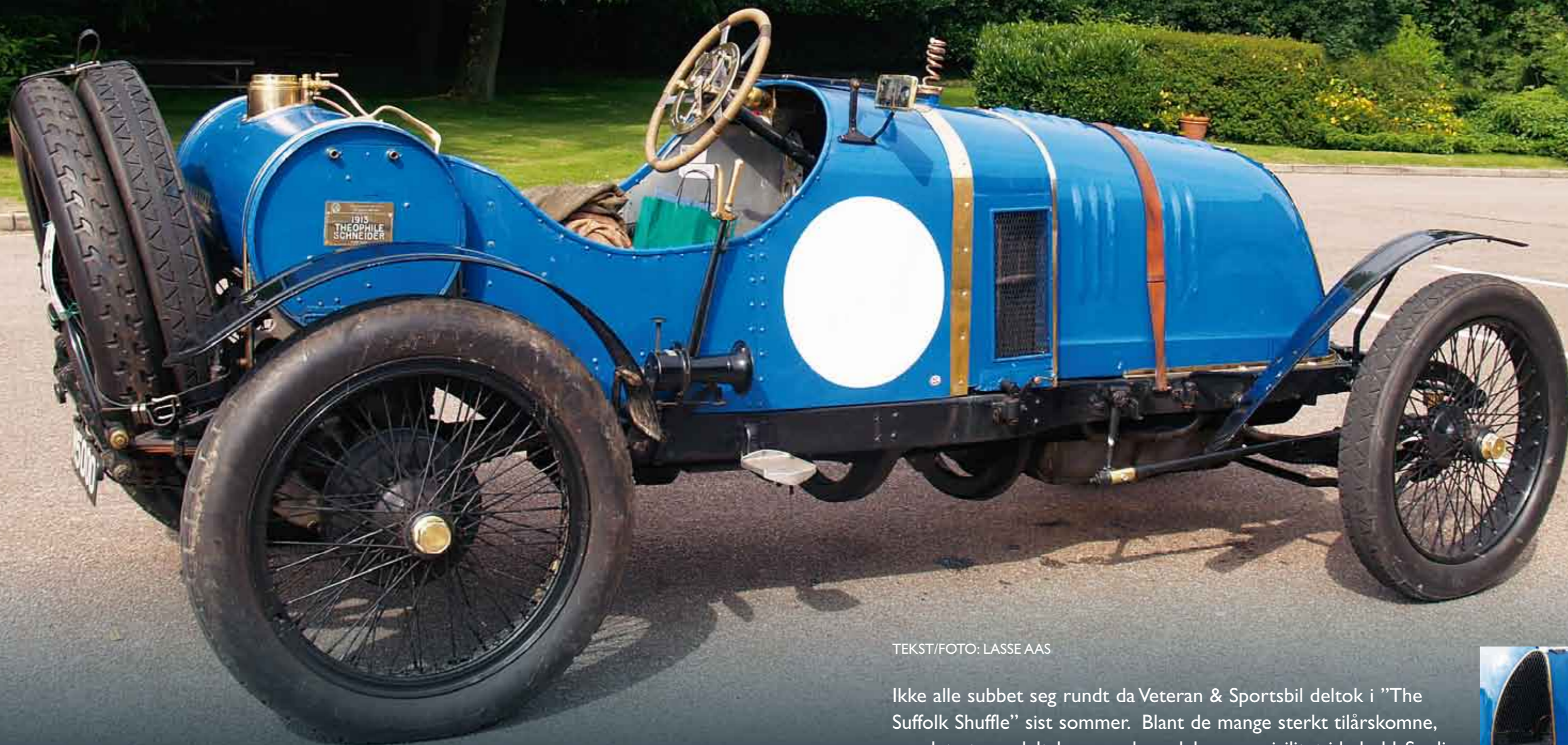


Admiral von Schneider?



TEKST/FOTO: LASSE AAS

Ikke alle subbet seg rundt da Veteran & Sportsbil deltok i "The Suffolk Shuffle" sist sommer. Blant de mange sterkt tilårskomne, var det et par deltakere med særdeles mye virilitet i behold. Særlig lot vi oss imponere over fransk konstruksjon med insektlignende utseende – en Theophile Schneider 5 ½ litre Grand Prix fra 1913.



Ikke admiral

Tiltross for nærvær av både hovmestere og grevinner, viste det seg at den delta-gende Schneider ikke tilhørte noen admiral, men derimot en ganske alminnelig ihuga veteranbilsamler ved navn Nicholas Ridley. Til gjengjeld kjørte han sin Grand Prix utgave som om han var øverstkommanderende på en motortorpedobåt.

Den sideventilerte 4-sylindrete motoren har 120 bhp – og fikk første gang prøve seg i 1913 utgaven av French Grand Prix, hvor Theophile Schneider stilte med 4 vogner. Tre fullførte, og de endte opp på henholdsvis 7., 9. og 10. plass i totalsammendraget.

Den eneste gjenlevende av disse historiske vognene er denne, som man mener ble kjørt av Ferdinand Gabriel. Sik bilen fremstår i dag, har den replica karosseri, men korrekt motor og så mange originale deler som det har vært mulig å finne. Gearkassen er 4-trinns med konisk lærclutch. Bremsene virker på bakhjulene og mellomakselen. Fjæringen er semi-elliptisk både foran og bak. Radiatoren er på Renault-manér plassert mellom motor og torpedo. Ytelsen er imponerende, med topphastighet på 90 km/t, og kjøreegenskaper som skapt for svingete veier. Fra ytterpunkt til ytterpunkt på styringen trengs det bare en og en halv turn på rattet! Den er ofte å finne i klassiske race og i bakkeløp i England, hvor den alltid gjør seg meget fordelaktig bemerket.

Theophile

Mannen bak denne konstruksjonen var opprinnelig en av grunnleggerne av den mer kjente bilfabrikken Rochet-Schneider i Lyon. Theophile brøt imidlertid ut i 1910 og startet for seg selv i Besancon. Her beskjeftiget han snart 500 mann, som produserte rundt 200 biler i året. De fleste modellene var vanlig tourere, relativt konvensjonelt konstruert, men velbygget, og med et modellutvalg fra 4-sylindrete 2,6 litre til 6-sylindrete monstre med over 6-liters motorer.

Etter som årene gikk, tapte merket terreng – og moroa var over i 1931.

