

# NEUSTART

Die Vierventil-Grand-Prix-Triebwerke des Ernest Henry sorgten schon vorm Ersten Weltkrieg für Furore und beeinflussten Rennmotorenkonstruktoren mehrerer Generationen. Weniger bekannt ist, dass der Schweizer 1919 mit Ballot genau da weitermachte, wo er mit Peugeot aufgehört hatte...

**N**ach dem Ersten Weltkrieg hatten die alten Eliten vielerorts ausgedient, die neue Ordnung hatte noch massive Startschwierigkeiten. Die Siegermächte blickten naturgemäß erwartungsfroh in die Zukunft. Doch mischten sich in den Chefetagen der großen Rüstungslieferanten auch ökonomische Sorgenfalten in die patriotische Siegesfreude. Das Stahlgewitter in den Schützengräben hatte den Unternehmen mörderische Gewinne beschert. Damit schien es nun vorbei. Auch am Boulevard Bruné 37-39 in Paris, dem Sitz von Ballot.

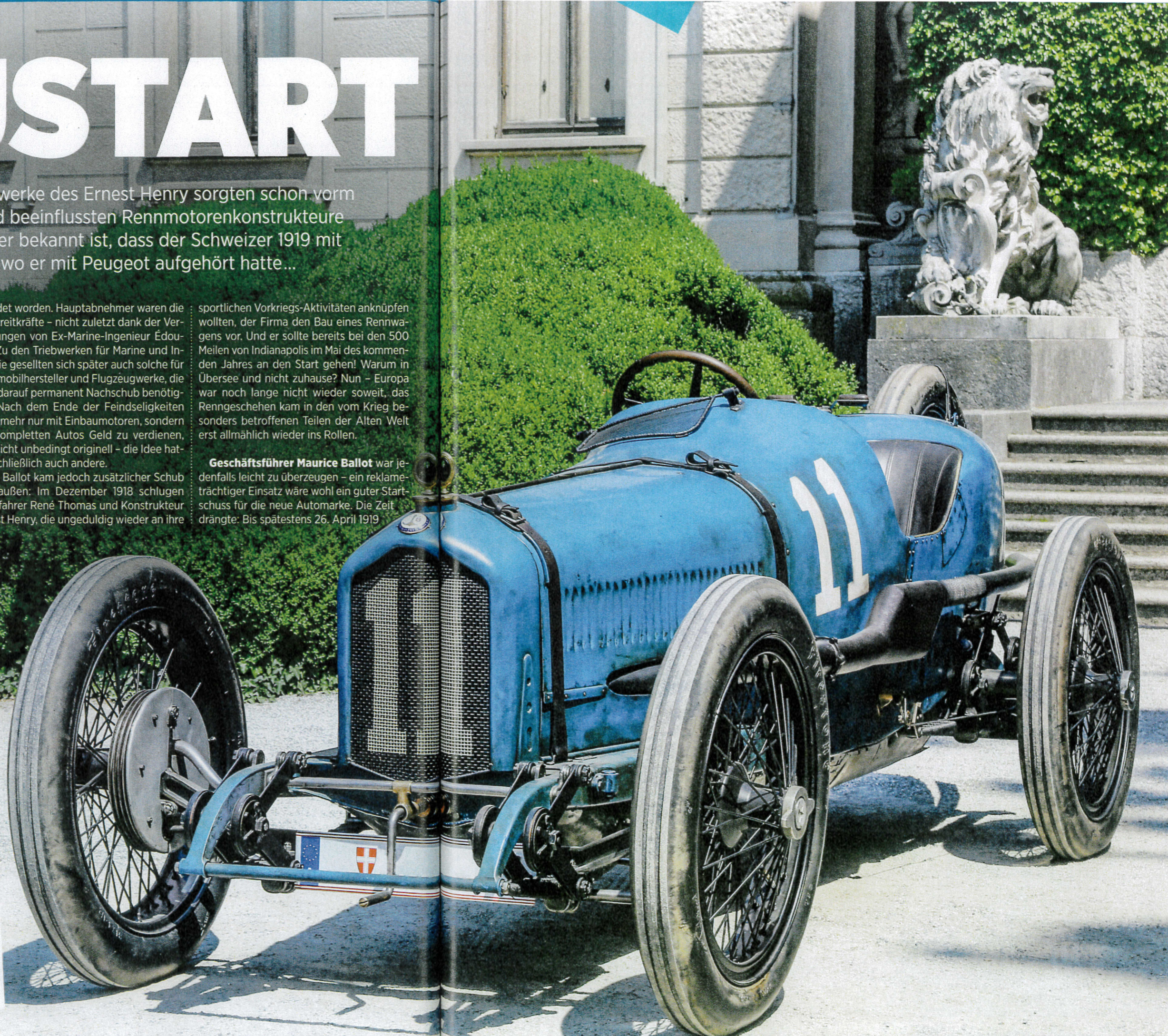
Die Firma war 1904 als Motorenbauer von den Brüdern Édouard und Maurice Ballot ge-

gründet worden. Hauptabnehmer waren die Seestreitkräfte – nicht zuletzt dank der Verbindungen von Ex-Marine-Ingenieur Édouard. Zu den Triebwerken für Marine und Industrie gesellten sich später auch solche für Automobilhersteller und Flugzeugwerke, die bald darauf permanent Nachschub benötigten. Nach dem Ende der Feindseligkeiten nicht mehr nur mit Einbaumotoren, sondern mit kompletten Autos Geld zu verdienen, war nicht unbedingt originell – die Idee hatten schließlich auch andere.

Bei Ballot kam jedoch zusätzlicher Schub von außen: Im Dezember 1918 schlugen Rennfahrer René Thomas und Konstrukteur Ernest Henry, die ungeduldig wieder an ihre

sportlichen Vorkriegs-Aktivitäten anknüpfen wollten, der Firma den Bau eines Rennwagens vor. Und er sollte bereits bei den 500 Meilen von Indianapolis im Mai des kommenden Jahres an den Start gehen! Warum in Übersee und nicht zuhause? Nun – Europa war noch lange nicht wieder soweit, das Renngeschehen kam in den vom Krieg besonders betroffenen Teilen der Alten Welt erst allmählich wieder ins Rollen.

**Geschäftsführer Maurice Ballot** war jedenfalls leicht zu überzeugen – ein reklame-trächtiger Einsatz wäre wohl ein guter Startschuss für die neue Automarke. Die Zeit drängte: Bis spätestens 26. April 1919



MEETING INTERNATIONAL D'INDIANAPOLIS 1920

**TROPHÉE DES 300 MILLES** (300 MI)  
1<sup>er</sup> RALPH de PALMA, en 3 heures 18<sup>m</sup> 36<sup>s</sup> 45/100  
Moyenne 145 kil. 800 à l'heure.

**COUPE des 400 Milles** (400 MI)  
1<sup>er</sup> RALPH de PALMA, en 5<sup>h</sup> 12<sup>m</sup> 12<sup>s</sup> 10/100  
Moyenne 145 kil. 500 à l'heure.

**GRAND PRIX des 500 Milles** (500 MI)  
1<sup>er</sup> THOMAS, en 5<sup>h</sup> 43<sup>m</sup> 2<sup>s</sup> 29/100  
Moyenne 140 kil. 600 à l'heure.

**SUR VOITURES ET MOTEURS**  
**BALLOT**

RECORD DU TOUR DE PISTE EN 1919 IMBATTU  
THOMAS sur Voiture BALLOT, MOTEUR BALLOT

LA SEULE FIRME DONT TOUTES LES VOITURES ENGAGÉES  
AIENT TERMINÉ L'ÉPREUVE

ÉTABLISSEMENTS BALLOT, BOULEVARD BRUNÉ, PARIS



Das Kürzel „EB“ im Anker-Emblem – Édouard Ballot war einst Marine-Ingenieur – steht nicht für Ettore Bugatti sondern für Établissements Ballot

mussten die Rennwagen verschifft werden, um den *Brickyard* rechtzeitig zu erreichen. Und tatsächlich: Von der Konstruktionszeichnung bis zur ersten Ausfahrt waren drei Exemplare einsatzbereit – die Legende spricht vom „Wunder der 101 Tage“. Tatsächlich hatte Ernest Henry schon früh Pläne ausgearbeitet, im stillen Kämmerlein neben seiner offiziellen Tätigkeit beim Flugmotorenbauer Bara.

**Dort hatte er** den Achtzylinder-Reihenmotor kennengelernt, zu dem sich Ettore Bugatti noch in Friedenszeiten Gedanken gemacht hatte. Henry selbst hatte das Konzept des dohv-Viertentilers entwickelt – und vereinte diese beiden Ansätze nun in einem Hochleistungsmotor. Vorm großen Weltenbrand hatten die von Henry entworfenen Peugeot reihenweise Siege eingefahren. Die wichtigsten Erfolge holte die Marke bei den Frankreich-Grands-Prix 1912 und 1913 sowie in Indianapolis 1913 und noch einmal 1916, als diesseits des Atlantiks bereits Krieg herrschte.

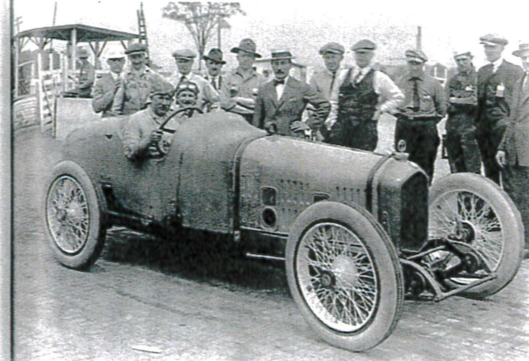
Das Risiko eines Scheiterns der jungen Automarke Ballot schien also gering: Im Vorfeld des Indy-Rennens

1919 galten sie als Favoriten. Doch stellte sich schnell heraus, dass der Konstrukteur zu lang übersetzte Hinterrachsen vorgesehen hatte. Auf der Strecke erreichten die Motoren nicht ihre optimale Drehzahl, kürzere Übersetzungen standen jedoch nicht zur Verfügung. In ihrer Not tauschten die Ballot-Mechaniker die Michelin-bereifen Rudge-Whitworth-Räder gegen kleinere Exemplare sowie Reifen aus US-Fertigung. Im Rennen selbst waren dann ausgerechnet diese den Beanspruchungen der 500 Meilen nicht gewachsen und zerbröselten mehrfach. So fiel der Sieg an Howdy Wilcox auf einem Vorkriegs-Peugeot – der ja einst auch von Ernest Henry konstruiert worden war.

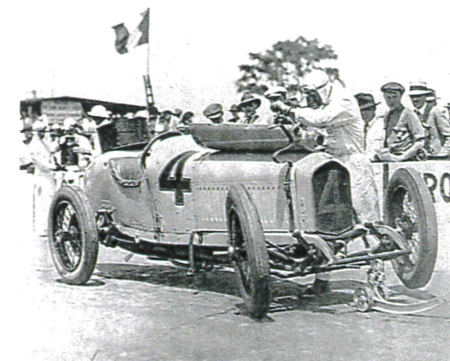
Trotz der Enttäuschung veranlasste Ballot den Bau dreier neuer Wagen für den nächstjährigen Indianapolis-Einsatz. Ab 1920 galt ein neues Reglement, das den Hubraum auf drei Liter begrenzte. Henry ging beim 3/8 LC nach bewährter Manier vor: Achtzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder, angeordnet im Winkel von 60 Grad zueinander, hemisphärische Brennräume. Die verschraubte Kur-

belwelle im zweigeteilten Motorblock bestand aus vier Teilen. Jeder Viererblock hatte einen eigenen Zündmagneten und einen Claudel-Hobson-Vergasers. Das Rückgrat des Fahrzeugs bildete ein Leiterrahmen, das Heck der Karosserie lief aerodynamisch spitz zu. Der Fahrer saß wie gehabt rechts, der Beifahrer leicht nach hinten versetzt neben ihm. Das Vierganggetriebe übertrug die Kraft über eine Konuskupplung via Kardanwelle auf die Hinterräder.

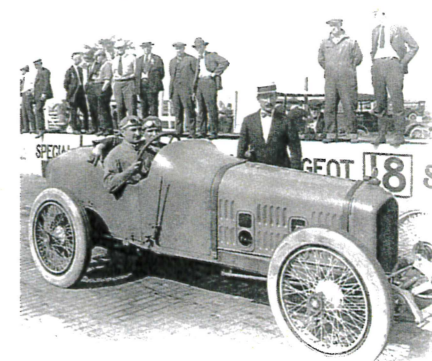
**Das Fahrwerk** kam mit halbelliptischen Blattfedern aus. Von den servo-unterstützten Vierradbremmen versprach sich Ballot auf Straßenkursen zwar viel, im Indy-Oval waren sie aber weniger von Nutzen. Der rechts außen angebrachte Handhebel wirkte auf die Vorderräder, das Pedal auf alle vier. Auch die in Längsrichtung ins Heck integrierten Reservereifen – wie sie auch schon die Grand-Prix-Peugeot von 1914 getragen hatten – kamen erst später zum Einsatz. Mit ihren 108 PS erreichten die Ballot eine Spitze von gut 180 km/h und galten damit als die schnellsten Rennwagen der Dreiliter-Formel.



René Thomas kam 1920 beim Debütrennen des Dreiliter-Achtzylinders von Ballot beim Indy 500 auf Platz zwei. Noch fehlte das aufrecht...



...stehende Reserverad in der Heckverkleidung. Ralph De Palma – 1920 Fünfter – behielt einen der Ballot in den USA und schied 1921 beim...



...500-Meilen-Klassiker mit Triebwerkschaden aus. Jean Chassagne vervollständigte 1920 das Ballot-Team – er wurde Siebter in Indianapolis

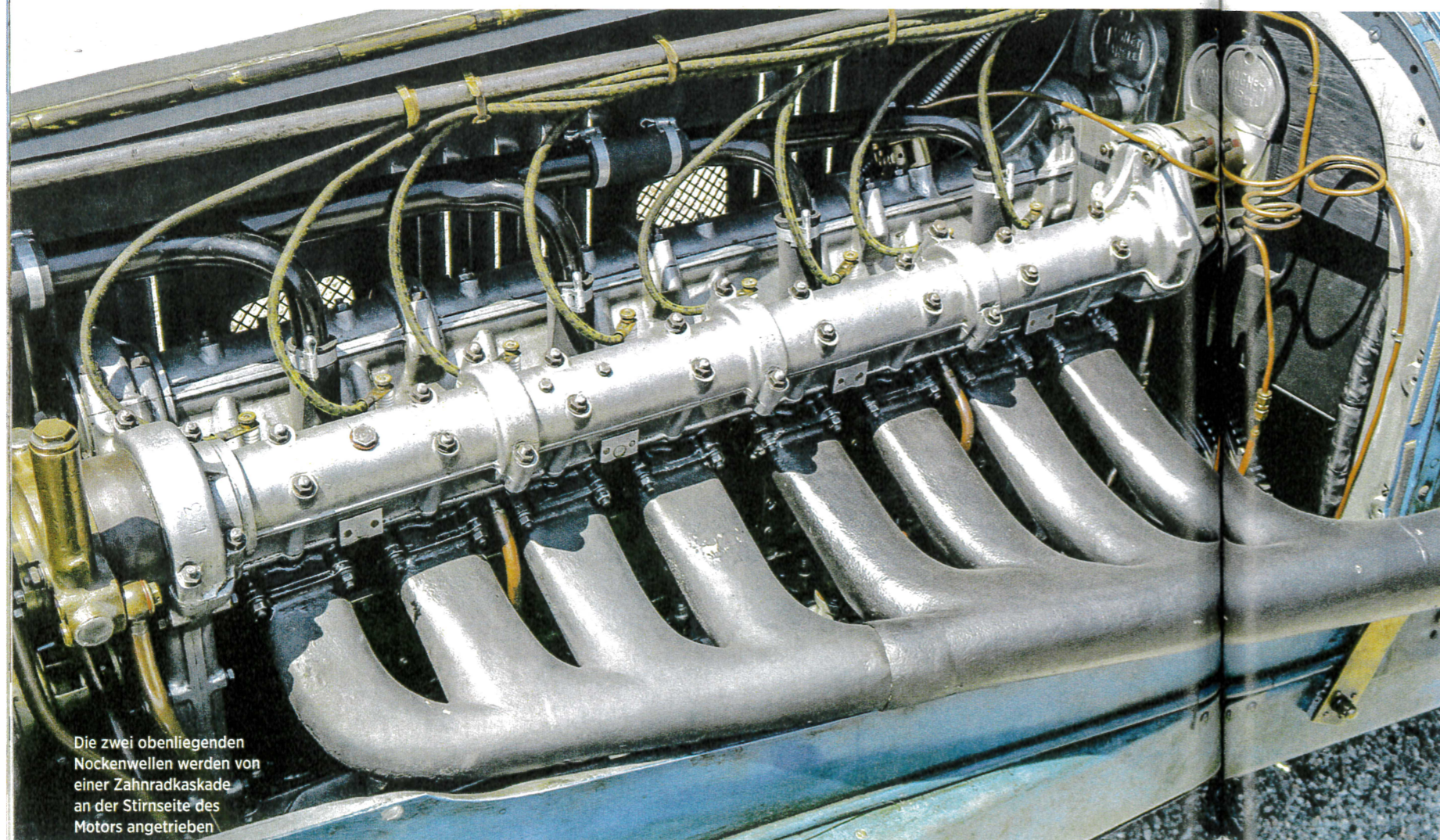
Drei Exemplare wurden gebaut, mit den Chassisnummern 1006, 1007 und 1008. Ob ein vierter Wagen – 1005 – existiert hat, ist umstritten. Erneut fanden sich die Ballot in der Favoritenrolle für Indianapolis 1920. Zumindest im Training wurden sie ihr auch gerecht: Ralph De Palma war Schnellster, führte auch im Rennen 465 Meilen. Dann versagte einer der beiden Zündmagneten, der Wagen fing Feuer. Der Amerikaner schaffte es an die Boxen, allerdings dauerte es mehrere Runden, bis der „halbe“ Motor wieder ansprang und De Palma schließlich als fünfter ins Ziel kam. Aufgrund langwieriger Boxen-

stopps startete René Thomas seine Schlussattacke auf den jetzt führenden Gaston Chevrolet zu spät und wurde Zweiter. Jean Chassagne, dem nach einem Beinahe-Unfall noch der Schreck in den Knochen saß, musste sich mit dem siebten Rang begnügen.

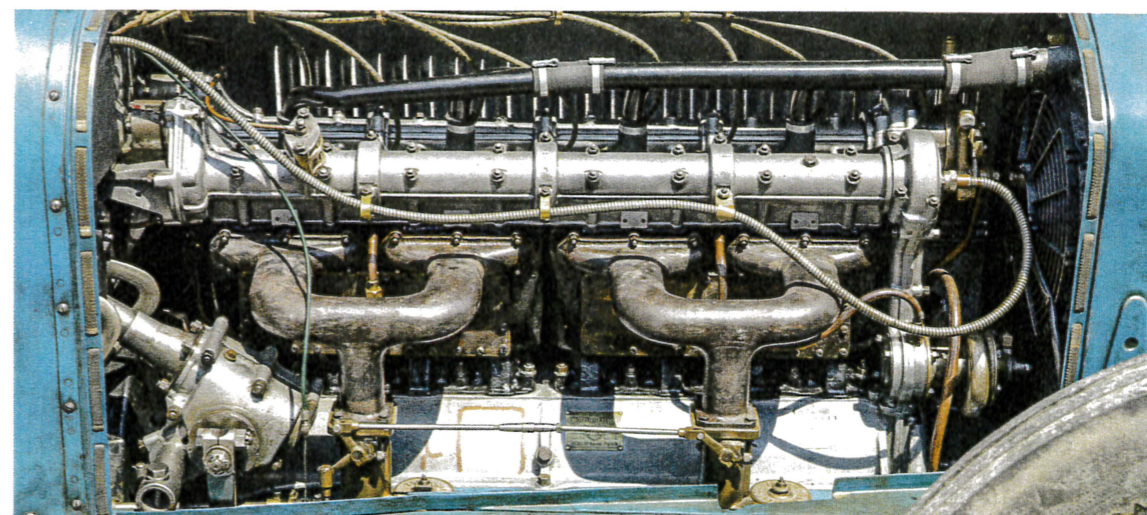
**Ralph De Palma behielt** einen der Ballot in den USA. In seiner Werkstatt in New York ließ er den Schalthebel von der rechten Seite in die Cockpitmitte versetzen – sein Neffe Pete De Paolo wechselte als Beifahrer die Gänge auf Zuruf, De Palma konnte so immer beide Hände am Lenkrad behalten. Im Mai

1921 trat er als einziger Ballot-Pilot wieder in Indy an und lag bis zur 112. Runde an der Spitze, dann suchte ein Pleuel durch den Motorblock den Weg ins Freie. Von US-Rennwagenkonstrukteur Harry Miller fachmännisch repariert, kehrte der 3/8 LC nach Europa zurück und traf im Juli 1921 beim Grand Prix von Frankreich in Le Mans auf seine beiden Schwesterautos. Endlich gab es auch in Europa wieder einen Großen Preis!

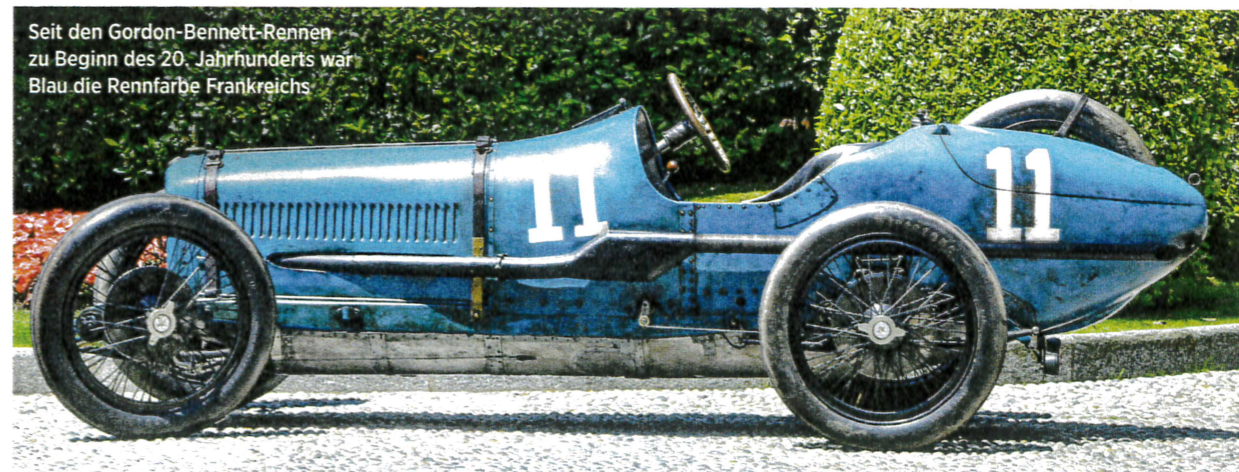
Als Maurice Ballot im Training Ohrenzeuge eines ziemlich krach-knirschenden Gangwechsels von De Palma (oder eigentlich De Paolos) wurde, verlangte er wütend den



Die zwei obenliegenden Nockenwellen werden von einer Zahnradkaskade an der Stirnseite des Motors angetrieben



Die Vergasersseite des Motors zeigt eindrucksvoll die gesamte Länge des aus zwei Vierzylinderblöcken zusammengesetzten Reihenachtzylinders. Die beiden heute verbauten Zenith-Gemischfabriken sitzen gut versteckt unter den Ansaugrohren



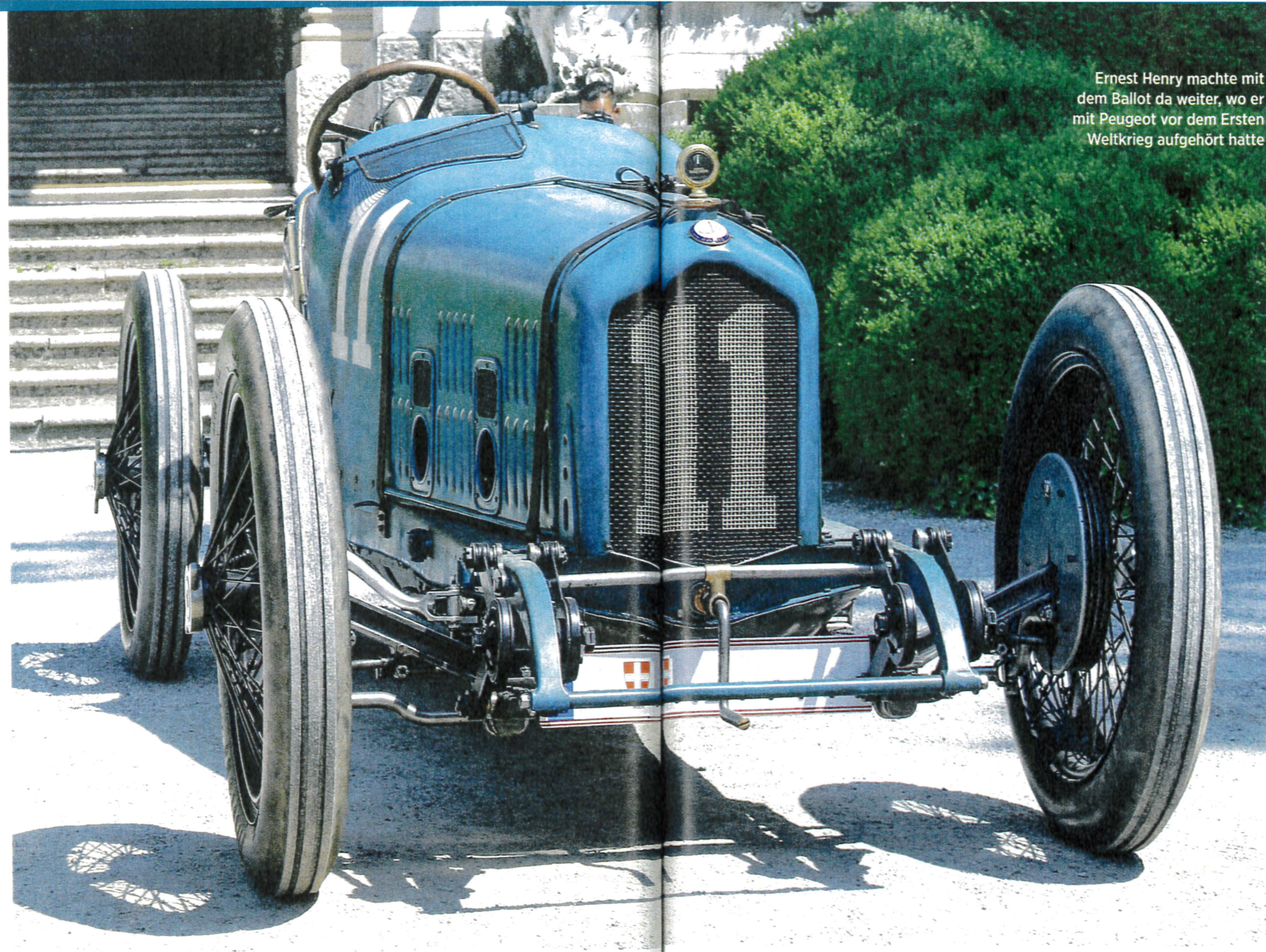
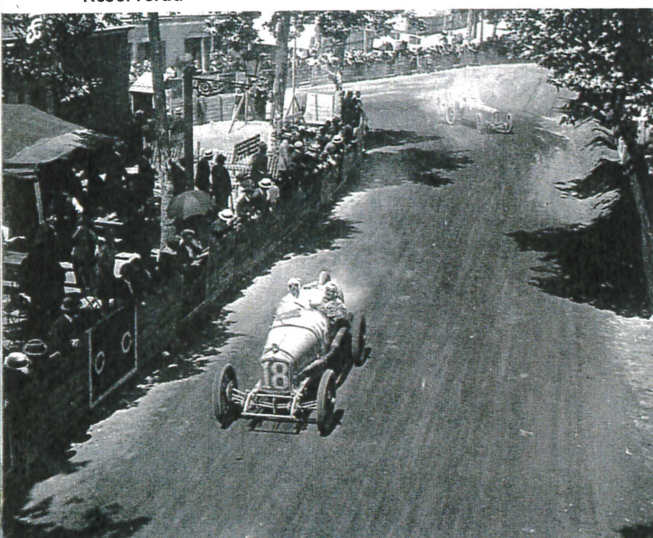
Seit den Gordon-Bennett-Rennen zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Blau die Rennfarbe Frankreichs

## AUTOMOBIL BALLOT 3/8 LC

Le Mans 1921: Pikiert vernimmt Maurice Ballot die kratzigen Schaltvorgänge von Ralph De Palma/ Pete De Paolo



Goux liegt hier beim Frankreich-GP im Zweiliter-Vierzylinder vor De Palmas Ballot. Bild ganz unten: Chassagne in seinem Einsatzwagen mit Startnummer 8, jetzt mit im Heck stehendem Reserverad



Ernest Henry machte mit dem Ballot da weiter, wo er mit Peugeot vor dem Ersten Weltkrieg aufgehört hatte

Rückbau der Schaltung. Der US-Boy blieb zwar Schnellster im Training, doch die Ballot gingen im Rennen wieder unter: Chassagne fiel aus, nachdem ein aufgewirbelter Stein den Tank seines Wagens durchlöchert hatte. In Führung ging der Amerikaner Jimmy Murphy, an dessen Duesenberg – erstmals in einem Rennen – Hydraulik-Bremsen zum Einsatz kamen. De Palma blieb nur der zweite Platz. Dritter wurde Jules Goux auf einem Zweiliter-Ballot – immerhin ein kleines Trostpflaster.

**108**  
PS

holte der Ballot-Achtzylinder von 1920 aus drei Liter Hubraum. Sein Vorgänger kam mit 4,8 Litern auf 140 PS bei 3000 U/min

Als nächstes ging es nach Italien, wo erstmals ein Großer Preis stattfand – ausgetragen auf einem 17,3 Kilometer langen Dreieckskurs zwischen Brescia und Montichiari. Beim italienischen Premieren-GP gingen indes nur sechs Wagen an den Start: drei Fiat mit Ugo Sivocci, Pietro Bordino und Louis Wagner, dazu die drei Ballot mit Jules Goux, Jean Chassagne und Ralph De Palma. Favoriten waren mittlerweile die schnelleren Fiat – doch Ballots Equipe hatte hinsichtlich Renntaktik dazugelernt und schlug

sich hervorragend. Während die Fiat aufgrund der wilden Hatz von zahlreichen Reifenschäden und mechanischen Defekten geplagt wurden, trugen die Ballot-Piloten ihre Autos förmlich um den Kurs. Am Ende siegte Goux vor Chassagne, Dritter wurde Wagners Fiat. Endlich der lang ersehnte Triumph für die junge Marke!

Ab 1922 galt in Europa erneut eine überarbeitete Rennformel mit einer Hubraumgrenze von zwei Litern. Die Dreiliter-Achtzylinder tauchten deshalb nur noch vereinzelt bei Wettbewerben auf. So errang in Indianapolis, wo noch die Dreiliterformel galt, Eddie Hearne den dritten Platz, Goux schied mit Hinterachsschaden aus.

Im Februar 1923 kaufte der später berühmte Weltrekordfahrer Malcolm Campbell, damals britischer Ballot-Impor-teur, den Dreiliter mit der Fahrgestellnummer 1006. Er setzte ihn – nunmehr im Campbell-typischen „saxon blue“ lackiert und daher *Blue*

*Bird* genannt – sporadisch und mit wechselndem Erfolg in Brooklands ein. Die giftige Kupplung und die für hohe Drehzahlen ausgelegten Vergaser ließen den 3/8 LC aber eher bockig in Gang kommen.

Im Winter 1926/27 erwarb dann Jack Dunfee das Auto. Er modifizierte den Wagen aufgrund der Campbell'schen Erfahrungen, um ihn konkurrenzfähiger zu machen. Offensichtlich mit Erfolg, denn bis 1932 konnte sich Dunfee bei 38 Rennen 18-mal unter den ersten drei platzieren. Auch optisch musste der Ballot mehrere Metamorphosen über sich ergehen lassen – anfangs grün, erstrahlte er eine Zeit lang gelb, zuletzt war er schwarz (oder dunkelgrün) lackiert. Ein für Sprints ausreichender 18-Liter-Tank hatte das markante Heck ersetzt.

1932 wechselte der Ballot dann in zartere Hände – Miss Joan Richmond aus Australien versuchte sich damit in Brooklands, doch schon bald beendete ein Pleuelschaden ihre motorsportlichen Ambitionen.

Der Ballot verwandelte sich nun in einen Wanderpokal und landete nach Denis Shipwright und Cecil Clutton schließlich 1940 bei Michael Crowley-Milling. Der wollte ihn von Grund auf restaurieren. Nachdem er den Rahmen überholt hatte, schließte das Projekt jedoch ein und der zerpfückte Dreiliter-Renner verbrachte die Jahre ganz hinten im Schuppen.

1970 übernahm sein Cousin Humphrey Milling das traurige Teilsammelsurium – das charakteristische Spitzheck verschollen, die Reste der Karosserie gesprenkelt mit Resten blauer, grüner und gelber Farbe. Kurbelwelle und Kolben hatten ausgedient, die Nockenwellen waren abhandengekommen. Doch der neue Besitzer machte Ernst mit einer akribischen Restaurierung – und zog dabei anerkannte Spezialisten zu Rate: Jaguar-Konstrukteur Harry Mundy konstruierte eine neue, einteilige Kurbelwelle und neue Nockenwellen. Auch die Pleuel entstanden neu. Den ursprünglichen,

## Der Konstrukteur: Ernest Henry

Der Schweizer Ernest Henry (1885 bis 1950) galt vom Ersten Weltkrieg als der führende Rennwagenkonstrukteur. Ein Universalgenie, von dem man sagte, dass er einen Rennwagen von A wie Aufhängung bis Z wie Zylinderkopf komplett konstruieren könnte – quasi der Ross Brawn, Adrian Newey und Gordon Murray seiner Zeit in einer Person.

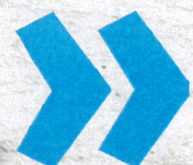
1911 war Henry zu Peugeot gekommen. Dort bildete er zusammen mit den Werksfahrern Georges Boillot und Jules Goux sowie dem von Hispano-Suiza abgeworbenen Fahrer und Techniker Paolo Zuccarelli ein Team, das von Robert Peugeot den Auftrag erhielt, einen siegfähigen Wagen für den Grand Prix von Frankreich 1912 auf die Räder zu stellen. Vor allem die Alteingesessenen im Unternehmen waren von den Emporkömmlingen aus der Rennabteilung wenig begeistert und verpassten dem Quartett den Spottnamen „Charlatans“. Mit seinem Prinzip von vier über zwei oberliegende Nockenwellen gesteuerten Ventilen pro Zylinder schuf Henry in Suresnes praktisch die Blaupause des Hochleistungsmotors für die nächsten Jahrzehnte.

Wunschgemäß triumphierte der 7,6 Liter große Vierzylinder-Peugeot 1912 mit Boillot beim Frankreich-GP in Dieppe, es folgten Siege bei zahlreichen weiteren Rennen. Für 1913 wurde der Antrieb der Nockenwellen von Königswellen auf eine Zahnradkaskade umgestellt, neu war auch die Trockensumpfschmierung. Vom Triebwerk gab es zwei Varianten, mit drei oder 5,6 Liter Hubraum – mit letzterem siegte Boillot 1913 beim GP in Amiens. Jules Goux gewann die 500 Meilen von Indianapolis in jenem Jahr noch mit einem Vorjahresmodell. Beim französischen Grand Prix 1914 führte Georges Boillot auf einem 4,5-Liter-Peugeot bis zu seinem Ausfall in der letzten Runde vor der Mercedes-Armada (siehe dazu auch OLDTIMER MARKT 4/2014).

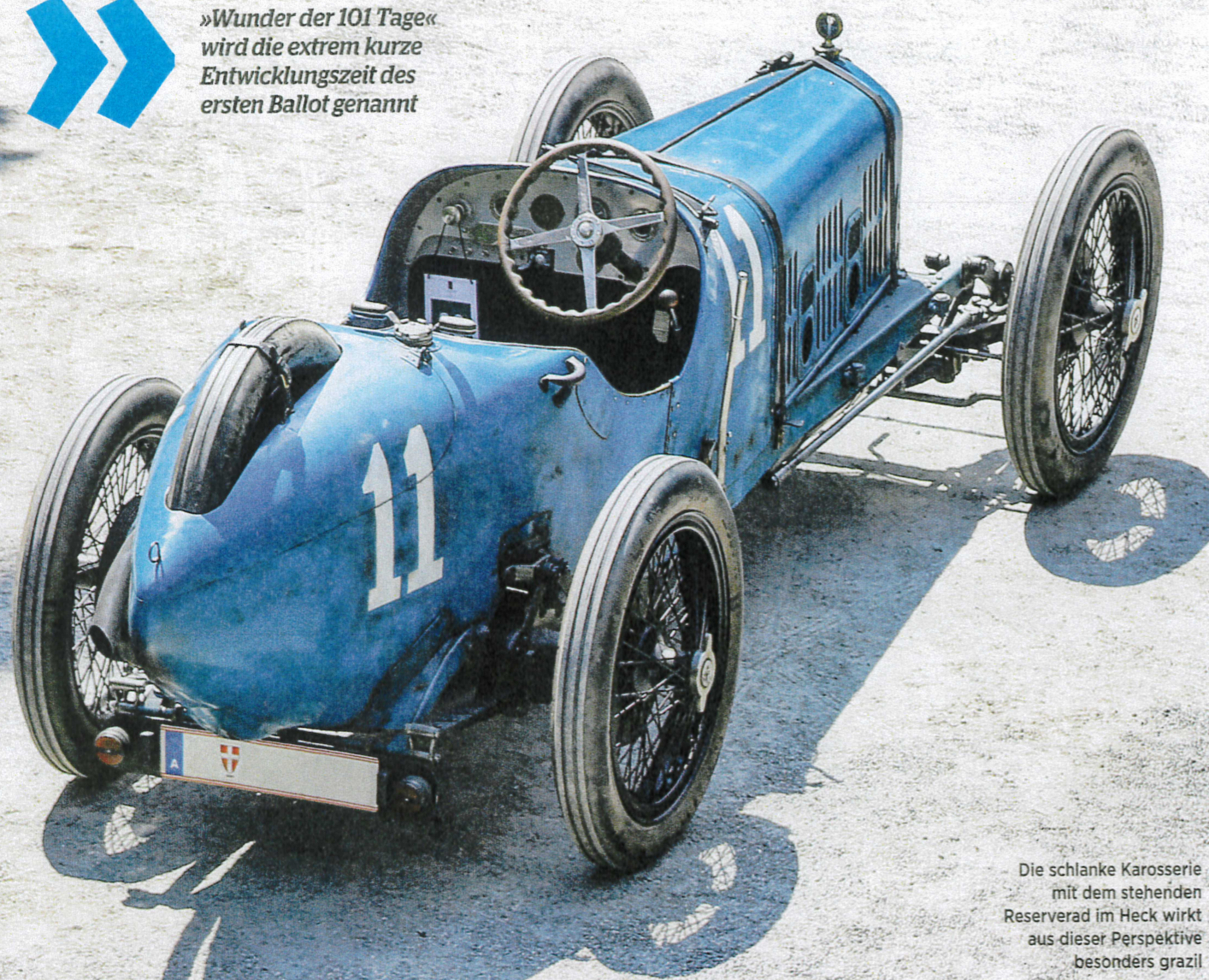
1915 wechselte Ernest Henry von Peugeot zum Flugmotorenhersteller Bariquand & Marre („Bara“). In Levallois beschäftigte er sich nebenher mit Plänen zu einem Rennmotor, der sein Konzept – doch-Vierventiler – mit dem dort gebauten Bugatti-Reihenachtzylinder kombinierte. Nach dem Krieg wurden bei Ballot daraus die Rennwagen mit 4,8 und drei Liter Hubraum – sowie ein Zweiliter-Vierzylinder, dessen Prototyp beim Frankreich-GP 1921 mit Goux Dritter wurde. Als Ballot 2LS ging der Wagen schließlich in Serie. Wenn seine Stückzahl auch klein blieb, war er wahrscheinlich der erste käufliche Straßensportwagen mit zwei oberliegenden Nockenwellen.

Nach dem Ende der Ballot-Rennaktivitäten wurde es zunehmend stiller um Ernest Henry, dessen Charakter nicht unbedingt als einfach galt. Zum Schluss arbeitete er als freier Konstrukteur.





»Wunder der 101 Tage« wird die extrem kurze Entwicklungszeit des ersten Ballot genannt



Die schlanke Karosserie mit dem stehenden Reserverad im Heck wirkt aus dieser Perspektive besonders grazil

**TECHNISCHE DATEN**

**Ballot 3/8 LC, Baujahr 1920**

**MOTOR**

**BAUART** wassergekühlter dohc-Reihenachtzylinder, vier Ventile pro Zylinder, Nockenwellenantrieb über Zahnräder, zwei Claudel-Hobson-Vergaser

**BOHRUNG\*HUB** 65 x 112 mm

**HUBRAUM** 2973 ccm

**PS BEI U/MIN** 108 PS bei 3800 U/min

**ANTRIEB** Vierganggetriebe; Hinterradantrieb

**KAROSSERIE**

**RADSTAND** 2650 mm

**L\*B\*H** 4900x1490 x ca. 1300 mm

**GEWICHT** 1050 kg

**FAHRWERK**

**VORDER-/HINTERACHSE** Starrachsen mit Halbelliptikfedern und Reibungsstoßdämpfern

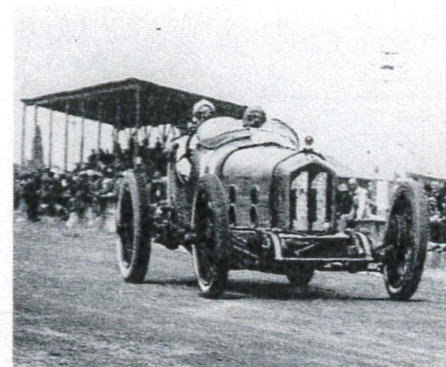
**BREMSEN** Trommeln hinten (auf Straßenkursen auch vorne), Getriebepbremse

**DATEN & MESSWERTE**

**VMAX** 180 km/h



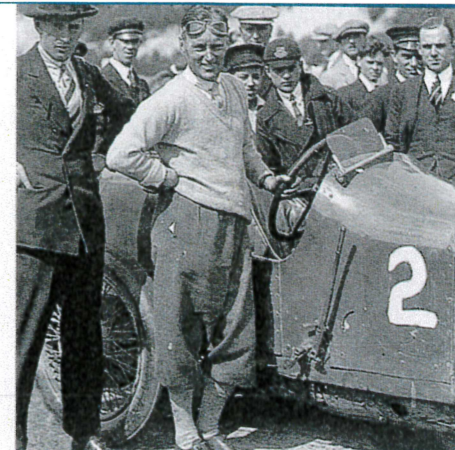
Auf dem Ballot-Stand des Pariser Salons im Herbst 1921 präsentierte die Firma stolz den Siegerwagen vom GP Italien mit der Startnummer 11



Im September 1921 fand der erste Große Preis von Italien bei Brescia statt. Jules Goux errang endlich den lang ersehnten Sieg für Ballot



Himmlicher Beistand ist immer gut: Mitten im Armaturenbrett des Ballot prangt eine Christopherus-Plakette



Malcolm Campbell, seinerzeit Ballot-Importeur für Großbritannien, erwarb den Siegerwagen des Italien-Grand-Prix – und hatte seine liebe Not...

für GP-Distanzen geeigneten Tank nachzubauen, erwies sich als knifflig: Schließlich musste er im neu aufgebauten Spitzheck auch Raum für das stehende Reserverad lassen. Fotos des Schwesterautos mit der Chassisnummer 1007, das ohne Motor, aber mit Originaltank im Museum von Briggs Cunningham stand, dienten als Vorlage.

Einige Jahre nahm 1006 in dieser Form an Veteranen-Veranstaltungen in England teil. Dann verschwand er wieder von der Bildfläche, um gemeinsam mit seinem Besitzer im Stillen zu altern. Nach dessen Tod erwarb ein österreichischer Sammler im Sommer 2016 den Ballot. Dessen Sammlung fokussiert sich auf genuine Einzelstücke aus den zwanziger Jahren – *matching numbers only*.

**Diese Hürde schafft** der alte Kämpfer souverän: An Motor, Rahmen und zahlreichen anderen Teilen fand sich die Nummer 1006, vielfach nach dem Entfernen dicker Farbschichten. Rätselhafter die mehrfach zusätz-

lich eingeschlagene Ziffer „2“: anscheinend ein Hinweis, dass dieses Auto das zweite der Dreiliter-GP-Wagen war, es also die – jetzt verschollene – Nummer 1005 zumindest in Teilen gab. Eingesetzt hatte Ballot jedenfalls nie mehr als drei 3/8 LC gleichzeitig. Jetzt war noch die individuelle Identität des Autos zu klären, was mitunter zu widersprüchlichen Ergebnissen führte. Werksunterlagen sind längst verlorengegangen, vielleicht schon bei der Übernahme durch Hispano-Suiza 1932, spätestens mit dem Ende der Ballot-Autoproduktion 1938.

Doch eine Kombination aus digitaler Technologie und sprichwörtlichem Nietenzählen schuf Klarheit. Da Rennwagen gleichen Typs, damals wie heute, nie hundertprozentig identisch sind, ließ sich so die Identität des Autos klären. Anhand der Analyse von Zahl und Anordnung der Nieten oder der Montage des Handgriffs, an dem sich der Beifahrer in forsch gefahrenen Kurven festhielt, ließ sich zweifelsfrei festmachen: 1006

ist der Siegerwagen des ersten Gran Premio d'Italia im Jahr 1921.

Folgerichtig entspricht der Ballot jetzt optisch dem damaligen Zustand: Ihn zierte nun ein mattes Blau, künstlich patiniert, zusammen mit der Startnummer 11. Fehlt eigentlich nur, dass auch der auf der Strecke zwischen Montichiari und Brescia aufgewirbelte Staub noch mit auflackiert ist.

Heute ist der Ballot Nummer 1006 bei Veranstaltungen wie Villa d'Este oder Pebble Beach zu sehen. Schönheitskonkurrenzen, wo er den alten, aber siegreichen Heroen gibt. So als führe er geradewegs her von den Schlachten in Indianapolis, Le Mans oder Brescia. Friedlichere Schlachten allemal als die, die damals, vor rund 100 Jahren, sein Entstehen finanziert haben.

TEXT **Martin Hartmann/mh**  
FOTOS **Ivar Engerud, Wolfgang Blaube, Wouter Melissen, Peter Steinfurth, BNF, IMS, Archiv**  
redaktion@oldtimer-markt.de

**Einer der Scharlatane: Jules Goux**

**Jules Goux (1885 bis 1965) galt als ein überlegter**, technisch versierter Rennfahrer. Seinen ersten großen Erfolg feierte der Franzose 1908 auf einem Lion-Peugeot und kam daraufhin ins Werksteam der Schwestermarke Peugeot. Mit Georges Boillot (rechts), Paolo Zuccarelli (links) und Ernest Henry bildete er das „Charlatans“-Quartett. 1912 gewann Goux (Mitte) den Coupe de la Sarthe in Le Mans, 1913 trat er mit dem L76 bei den 500 Meilen von Indianapolis an: Der Peugeot-Pilot gewann mit 13 Minuten Vorsprung – und führte seinen Sieg auf den Konsum etlicher Flaschen Champagner während des Rennens (!) zurück. Tatsächlich war er in Führung liegend in der 15. Runde mit einem Reifenschaden an die Boxen gekommen und hatte um ein Getränk gebeten. Bei allen drei folgenden Boxenstopps hielt man für ihn und seinen Beifahrer Émile Begin je eine Flasche gut gekühlten Champagners bereit – ein französisches Team musste natürlich ein gewisses *savoir vivre* zelebrieren. Der Veranstalter verbot künftig das Konsumieren von alkoholischen Getränken in Boxen und Fahrerlager von Indianapolis... Nach seinem Kriegsdienst in der französischen Armee kam Goux im Werksteam von Ballot unter. 1921 wurde er im französischen Grand Prix Dritter und gewann den ersten Gran Premio d'Italia. Mit einem Zweiliter-Ballot trat er 1924 noch mal bei der Targa Florio an, wo er allerdings in der vierten Runde auschied. 1926 – nunmehr auf einem Bugatti T 39A – siegte Jules Goux beim GP von Frankreich in Miramas und beim GP von Europa in San Sebastian. Im Jahr darauf beendete er seine Rennkarriere, die er anders als viele seine Kollegen unbeschadet überlebte. Er starb kurz vor seinem 80. Geburtstag.

