

De auto ad rem

Auto-advertenties uit de jaren 1890-1930

Frank H.M. van der Heul



De auto ad rem

Auto-advertenties uit de jaren 1890-1930



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht (militaire dienstplicht)
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)
Tweewielers van toen (motorfietsen en scooters in musea - twee delen)

ISBN/EAN 978-94-90495-18-3

NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2016 Frank van der Heul

Dit boek verscheen eerder in beknopte vorm bij uitgeverij Elmar

Omslagillustraties: collectie van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Voorwoord



In oktober 1885 was de eerste motorwagen van Karl Benz klaar. Het was een driewieler met spaakwielen, massief rubberen banden en velgen van machine- en rijwielfabrikant Heinrich Kleyer uit Frankfurt, die veertien jaar later het automerk Adler op de markt zou brengen. De eencilindermotor van de Benz woog zesennegentig kilo en leverde een vermogen van 0,88 pk bij 400 omw/min uit een zuigerverplaatsing van krap een liter. Omdat het naar de technische mogelijkheden eenvoudiger was om een viertakt te construeren, had Benz het idee van een tweetakt laten varen. Het zou tot 1928 duren voordat de uit Denemarken afkomstige ingenieur en latere grootindustriële Jörgen Skaft Rasmussen van dit motortype een doorlopend succesverhaal maakte met het auto- en motorfietsenmerk DKW.

Op 29 januari 1886 kreeg Karl Benz het Duitse Rijkspatent nr. 37 435 voor 'voertuigen met aandrijving door gasmotoren'. In juli van dat jaar werden de eerste proefritten met de Patent-Motorwagen gemaakt en berichtte de *Neue Badische Landeszeitung*: 'Een door middel van ligroingas voortbewogen velocipede die in de Rijnlandse Gasmotorenfabriek van Benz & Cie, ontworpen werd en waarvan wij op deze plaats al eerder melding maakten, werd op de Ringstraatweg geprobeerd en zou deze proefrit bevredigend gelopen hebben.'

In 1888 verschenen de eerste brochures van de Patent-Motorwagen, die al spoedig werden gevolgd door andere reclame-uitingen in drukvorm die het zichzelf voortbewegende voertuig promootten. Deze oeradvertenties vermeldden in de meeste gevallen niet veel meer dan dat een bepaalde formant een auto te koop aanbood. Deze mededeling werd gecombineerd met een kopergravure van het mobiel product - een wijze van afbeelden die toen gangbaar was - en wat elementaire en algemene informatie over de wagen, zoals de prijs en het feit dat het voertuig niet stonk en goedkoper en betrouwbaarder was dan een trekpaard. In een wat later stadium wezen sommige fabrikanten met gepaste trots op een aantal gewonnen wedstrijden. Voor zover er rond de eeuwwisseling al een markt was voor auto's, werden ze grotendeels verkocht op basis van mond-tot-mond reclame. In Frankrijk gaven De Dion-Bouton en Panhard et Levassor de toon aan wat productiecijfers betrof. Om hun wagens af te zetten moesten de advertenties van deze fabrikanten een groter gebied bestrijken dan alleen de lokale markt. In de Verenigde Staten was het Ransom Eli Olds die de techniek van de massaproductie introduceerde. In 1901 produceerde de Olds Motor Works in Lansing,

Michigan, het grote aantal van zeshonderd gelijksoortige modellen. De methode van de lopende band werd vervolgens geperfectioneerd door Henry Ford. Diens model T werd in 1908 geïntroduceerd en het een miljoenste exemplaar reed al op 10 december 1915 de fabriek in Dearborn uit. In tegenstelling tot de producten van landgenoten als Peerless, Pierce-Arrow of Packard was de T-Ford voor de gewone man bedoeld. De bedrijfsvoering van de eerstgenoemde fabrikanten was gebaseerd op hoge winstmarges per verkochte auto. Bij de Ford Motor Company nam men genoegen met weinig winst per exemplaar, een winst die alsnog tot grote hoogte steeg dankzij een ongekend productievolume. In het land van de onbegrensde mogelijkheden kwam een auto-industrie op gang die qua aantallen merken ongeëvenaard is. Naar schatting bestonden er ooit 2726 verschillende fabrikanten in de Verenigde Staten, die met wisselend succes geprobeerd hebben hun klanten te werven via de gedrukte media en de radio en na de Tweede Wereldoorlog ook door middel van tv-spotjes. De belangrijkste plaats van de reclamecampagnes bleef echter voorbehouden aan de dag- en weekbladpers. Een fabrikant als de Dodge divisie van Chrysler Corporation bijvoorbeeld, opereerde in de middenklasse van de markt. In 1933 kende het bedrijf in Detroit een productiesnelheid van één auto per tweeëntwintig seconden - een Dodge van dat modeljaar bestond overigens uit bijna dertigduizend onderdelen. Om die enorme hoeveelheid auto's aan de man te brengen, besteedde Dodge in 1928 alleen al aan dagbladadvertenties 1,2 miljoen dollar. Het reclamebudget voor de tijdschriften bedroeg 493.810 dollar. Dodge opereert nog immer met succes, iets wat niet kan worden gezegd van Peerless, Packard, Pierce-Arrow, Auburn, Cord, Duesenberg, Hupmobile, La Salle, Moon, Terraplane, Hudson, Nash, Graham-Paige, om er een paar te noemen. Deze automerken zijn sinds de Tweede Wereldoorlog louter historische begrippen, waarvan men de producten bij particuliere verzamelaars of in musea moet zoeken. De automobielen van bijvoorbeeld Bean, Star, Constantinesco, Waverley, Selve, Bellanger-Frères of Succes zijn vaak alleen nog maar in antieke advertenties terug te vinden.

Dit boek toont een dwarsdoorsnede van automerken, zoals ze tussen 1890 en 1930 zijn aangeprezen aan de happy few en aan de man in de straat. Er zijn voorbeelden opgenomen van fabrikanten uit Europa en de Verenigde Staten en het toenmalige werk van illustratoren, fotografen en tekstschrijvers van reclamebureaus. Elke advertentie is voorzien van een uitgebreide tekst over marktpositie, merkhistorie, doelgroep en technische data. Dat sommige tekstschrijvers van reclamebureaus zich destijds aan pure dagdromerij of zelfs misleiding waagden, terwijl anderen overdadige, weinig zeggende informatie naar voren brachten, daarvan maakt *De auto ad rem* volop melding. Een opvolgend deel beschrijft de periode tussen 1930 en 1965, toen er in Nederland ruim een miljoen personenwagens waren.

Amstelveen, najaar 2016
Frank H.M. van der Heul



Klaar voor de reis. Een echtpaar uit de betere kringen, een huisbediende met een koffer vol labels van chique Franse hotels en een particuliere chauffeur achter het stuur. Affiche uit 1915 van de fabrikant van het nationale prestigemerkt Spyker. Illustratie van reclamekunstenaar en portretschilder Piet van der Hem, druk Senefelder uit Amsterdam (coll. auteur).

Patentirt in allen Industriestaaten!

Neu!

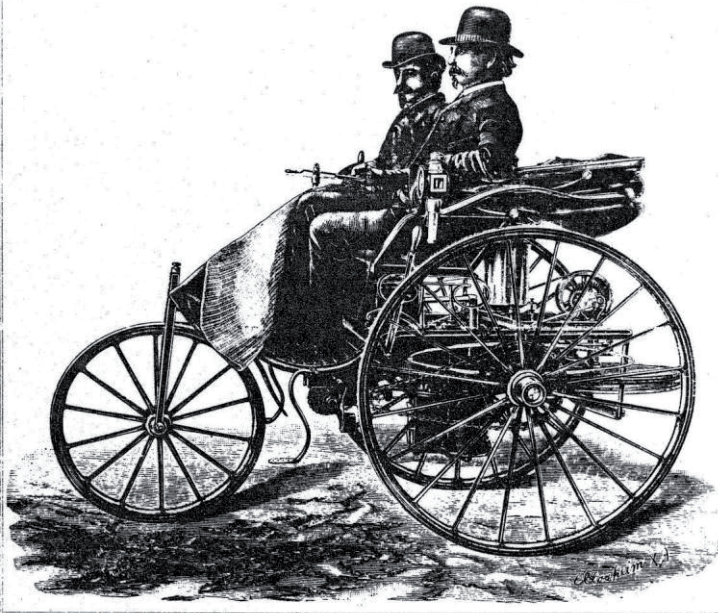
Praktisch!

Patent-Motorwagen

mit Gasbetrieb durch Petroleum, Benzin, Naphta etc.

Immer sogleich betriebsfähig! — Bequem und absolut gefahrlos!

Vollständiger Ersatz für Wagen mit Pferden.
Erspart den Kutscher, die theuere Ausstattung, Wartung und Unterhaltung der Pferde.



Lenken, Halten und Bremsen leichter und sicherer,
als bei gewöhnlichen Fuhrwerken. — Keine besondere Bedienung nöthig.
Sehr geringe Betriebskosten.

Patent-Motorwagen mit abnehmbarem Halbverdeck und Spritzleder.

von

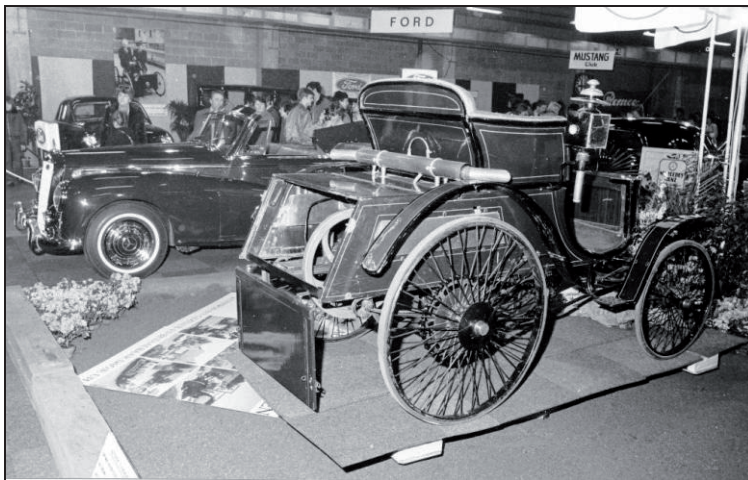
BENZ & Co.

Rheinische Gasmotoren-Fabrik

MANNHEIM.

Neue Fabrik: Waldhofstrasse.

‘Mit Gasbetrieb durch Petroleum, Benzin, Naphta etc.’ Advertentie uit 1888. (coll. auteur).



Benz Velo 1889. Foto auteur).

Vrouwen hebben in het leven van Karl Benz een grote rol gespeeld. Naast zijn spaarzame moeder die zijn technische opleiding mogelijk maakte, was zijn vrouw een grote steun en toeverlaat. Zo had de dochter van een timmerman en bouwmeester uit Pforzheim haar man op de laatste dag van 1879 na het avondeten weten over te halen om na de vele tegenslagen met de tweetakmotor nog een keer naar de werkplaats te gaan en het nog een keer te proberen. Ze had een voorgevoel dat haar niet met rust liet.

Bertha Benz was vierendertig en haar man sliep nog, toen ze de Patent-Motorwagen model 3 op een vroege morgen in augustus 1888 samen met haar zonen uit deloods duwde. Er lag een honderdtwintig kilometer lange rit voor de boeg naar Pforzheim, waar Bertha haar moeder wilde bezoeken. De vijftienjarige Eugen was vaak genoeg met zijn vader meegereden om de wagen te kunnen besturen. Zijn moeder kwam naast hem zitten en zijn twee jaar jongere broer Richard reed mee op de kinderstoel. Tot aan Heidelberg liep de Benz als een zonnetje en na een goed uur was de oude universiteitsstad zonder problemen bereikt. Maar ter hoogte van Wiesloch werd het heuvelachtig en dat kon de motor van 0,88 pk niet bolwerken. Terwijl Bertha en Eugen duwden zat Richard achter het stuur. Nadat de heuvel was genomen deden zich andere problemen voor. De remmen knarsten en rookten en door de overmatige wrijving verbrandde het leer op de remblokken. Gelukkig kon een schoenmaker in een nabij gelegen dorp dat euvel verhelpen en in Wiesloch had een apotheker drie liter brandstof in voorraad. Toen Pforzheim tegen het vallen van de avond werd bereikt, was de gebroken aandrijfketting door een dorpsmid gerepareerd, en hadden de reizigers om de twintig kilometer moeten stoppen voor koelwater uit sloten, waterputten en bij boeren en herbergen. En passant had Bertha Benz de verstopte brandstofleiding met haar hoedenpen doorgeprikt en een doorgebrande ontstekingskabel met een kousenband geïsoleerd. Bij aankomst in haar geboortestad liep de bevolking uit en werd de Patent-Motorwagen door een opgewonden menigte tot voor het hotel Zur Post begeleid. Daar verstuurde Bertha prompt een telegram aan haar man over de geslaagde onderneming. De prestatie die haar de geschiedenis in deed gaan als de eerste vrouwelijke automobilist, bracht Karl Benz op andere gedachten. In september stond de op een aantal punten verbeterde Patent-Motorwagen met een 3 pk motor op de Kracht- en Arbeidsmachinetentoonstelling in München en kende de jury Benz de gouden medaille toe. Op grond van deze prijs en de positieve krantenberichten werd het motorvoertuig in productie genomen. In de prospectus die dat jaar verscheen stond: 'Patentiert in alle Industriestaaten. Neu. Patent-Motorwagen mit Gasbetrieb durch

Petroleum, Benzin, Naphta etc. Immer sogleich betriebsfähig, bequem und absolut gefahrlos. Vollständiger Ersatz für Wagen mit Pferden. Erspart den Kutscher, die theuere Ausstattung, Wartung und Unterhaltung der Pferde. Lenken, Halten und Bremsen leichter und sicherer, als bei gewöhnlichen Fuhrwerken. – Keine besondere Bedienung nöthig. Sehr geringe Betriebskosten. Benz & Co. Rheinische Gasmotoren-Fabrik Mannheim. Neue Fabrik Waldhofstrasse.'

Datzelfde jaar kocht Emile Roger een dergelijke Patent-Motorwagen. De in Parijs gevestigde ingenieur verkocht al enige tijd stationaire gasmotoren van Benz & Cie. in Frankrijk, en nadat hij in de krant had gelezen dat de fabrikant op een tentoonstelling in München een motorvoertuig had geëxposeerd, reisde Roger spoorlags naar Mannheim. De vooruitziende importeur onderkende het belang van de constructie en besloot de driewieler onder licentie te gaan bouwen. Met motoren en onderdelen uit Mannheim, plus andere in Parijs gemaakte componenten werd de Patent-Motorwagen in Frankrijk verkocht onder de merknaam Roger-Benz.

Op een dag in mei 1889 in Parijs verklaarde de Franse president Sadi Carnot de universele tentoonstelling voor kunst, techniek en industrie officieel voor geopend. Aanwezig waren het er over eens dat de ruim driehonderd meter hoge Eiffeltoren op het Champs de Mars wel het mooiste symbool was van deze Wereldtentoonstelling, die in het teken stond van de herdenking van het feit dat het honderd jaar geleden was dat de Franse Revolutie uitbrak. Op deze tentoonstelling waren ook graaf Albert de Dion, Armand Peugeot, Louis Renault, Léon Serpollet en Emile Levassor, Frederick Lanchester, Gottlieb Daimler en Wilhelm Maybach aanwezig; mannen die te boek staan als de pioniers van de Europese auto-industrie. Hoewel Karl Benz zelf niet aanwezig was, werd hij vertegenwoordigd door middel van een tentoongestelde Roger-Benz. Klanten heeft de driewieler in Parijs echter amper kunnen trekken, en ook in Mannheim stond de verkoop op een zeer laag pitje. De Benz Patent-Motorwagen had de onderneming tot nu toe geld gekost en de zakenpartners van Karl Benz, de heren Rose en Esslinger, vreesden het ergste. De constructeur was echter vastbesloten om op de ingeslagen weg door te gaan en zocht andere medefirmanten. Op 1 mei 1890 werd een contract getekend met Friedrich von Fischer, die nieuw kapitaal inbracht en de boekhouding op zich nam. Julius Ganss, een sportman en geboren organisator zou zich met de verkoop gaan bezighouden. Karl Benz zelf had de handen vrij om de technische kant van de zaak verder te ontwikkelen, wat in 1893 resulteerde in het circa zeshonderdvijftig kilo zware model Victoria. Het was de eerste vierwieler van Benz.

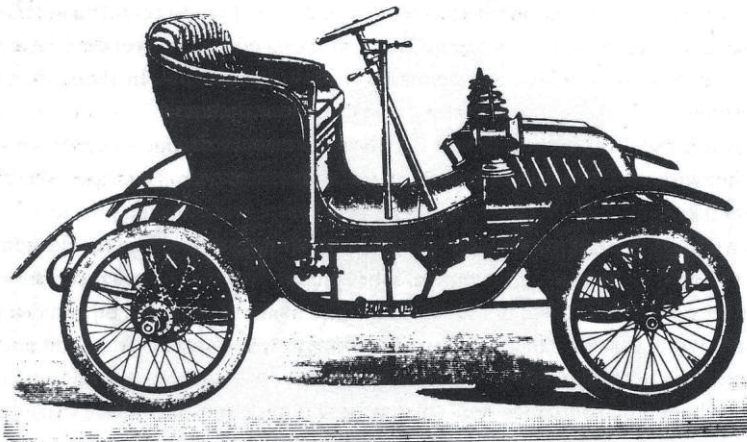
Op maandag 18 mei 1896 haalde Bernard Eugène Adolphe Zimmermans, geboren Van Varseveld, een schriftelijk bestelde en door de fabrikant per binnenvaartschip verzonden Benz Victoria op aan de Arnhemse Rijnkade, en daarmee ging deze Haagse portretfotograaf en toekomstig hofleverancier de geschiedenis in als de eerste Nederlandse automobilist. In mei 1914 mocht Michael Willem Lucius Josephus Aertnijs, die Benz & Cie. in Nederland vertegenwoordigde, zich verheugen in de bestelling van een 55 pk model door Hendrik Wladimir Albrecht Ernst, prins der Nederlanden en echtgenoot van koningin Wilhelmina.



Bij den op 19 Februari te Parijs gehouden
Verbruiks-wedstrijd behaalde

LA POPULAIRE

De Dion Bouton & C^{ie}.



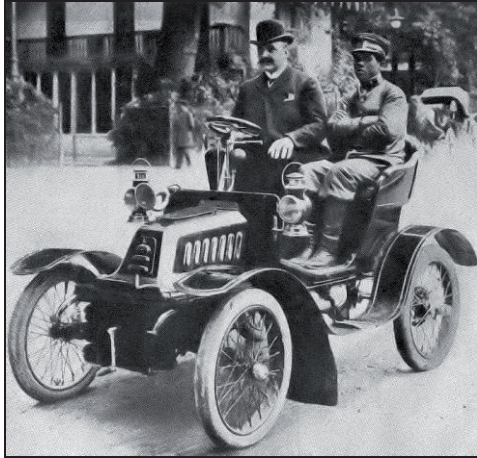
den 1^{sten} Prijs.

Benzine-verbruik (onder contrôle) met 2 reizigers over 100 K.M. slechts 4.4 L.

De „POPULAIRE” is niet alleen de goedkoopste Automobiel (f 2300) maar ook de meest betrouwbare en de zuinigste in verbruik.

W. J. STOKVIS, - ARNHEM,
HOOFDAGENT.

Advertentie uit 1903 van een firma die ook Britse Daimlers importeerde. (coll. auteur).



Graaf Albert de Dion neemt het stuurwiel over van zijn privéchauffeur Hypolite. Het eencilindermodel Populaire werd in 1902 op de markt gebracht en betekende een internationaal verkoopsucces voor het pionierbedrijf De Dion, Bouton et Compagnie in Puteaux in het departement Seine. (coll. auteur).

Het was allemaal begonnen toen Albert de Dion op een goede dag in 1881 in Parijs tijdens een wandeling een speelgoedwinkel passeerde. In de etalage viel zijn oog op een blikken draaimolen die door een kleine stoommachine werd aangedreven. De vijftientigjarige aristocraat die van vrouwelijk schoon, gokken, duelleren, paardrijden en mechanica hield, kwam op het idee van door stoomenergie voortbewogen driewielers en rijtuigen. Hij raakte in gesprek met George Bouton en diens zwager Trépardoux, die genoemd stuk speelgoed hadden gemaakt en in 1883 vond in Parijs de oprichting plaats van de firma De Dion, Bouton et Trépardoux. Aanvankelijk werden door stoom aangedreven voertuigen gebouwd, maar toen de graaf en Bouton zich in 1893 op de benzinemotor richtten, was dat voor medefirmant Trépardoux een reden om de zaak vaarwel te zeggen. Datzelfde jaar kreeg de firma een patent op de constructie van een achteras, die door middel van een differentieel de kracht over beide achterwielen verdeelt. Een essentieel kenmerk van de De Dion-Bouton-as was dat deze in feite uit twee helften bestond die onafhankelijk van elkaar konden bewegen.

In 1895 werden met succes proeven met een luchtgekoelde eencilinder viertaktmotor van 137 cc genomen. De meest opvallende eigenschap van deze krachtcentrale was het toerentalbereik van 2000 omw/min, een voor die tijd ongekeerde prestatie. De Dion, Bouton et Compagnie perfectioneerde de machine dusdanig dat na de eeuwwisseling tegen de honderdveertig auto- en motorfietsfabrikanten in Europa en de Verenigde Staten deze eencilinderblokken inbouwden of ze onder licentie bouwden. Vanaf 1903 werden De Dion Boutons uitgerust met motoren die zich voorin het voertuig onder een motorkap bevonden. Dat jaar bracht men tevens het modeltype Populaire op de markt. Deze Q-serie beschikte over een verticale eencilinder van 698 cc inhoud, waarmee 6 pk aan vermogen werd bereikt. In snelheid vertaald was dat bijna vijfenveertig kilometer per uur. Op dat tijdstip werd de hier afgebeelde advertentie geplaatst door een van de allereerste auto-importeurs in Nederland. Het was ook een jaar waarin er in de fabriek van De Dion, Bouton et Compagnie in Puteaux bij Parijs 2700 arbeiders werkten, zodat de onderneming zich zonder overdrijving de grootste autofabrikant ter wereld kon noemen. Door zijn bemoeienissen met de automobiel - in eigen kringen werd Albert de Dion aanvankelijk met de nek aangekeken - wordt de 'compte-mécanicien' met de vooruitziende blik in zijn land wel de peetvader van de industrie genoemd. De oprichter van het tijdschrift *L'Auto* en van de Automobile Club de France overleed in 1946 op negentigjarige leeftijd.



FRANKLIN

Last August, in its famous "Ocean to Ocean" run, the *Franklin* cut the record nearly in halves.

It crossed the blazing sands of the great American desert—the hottest part of the United States in the hottest month—eating up the miles steadily through the broiling, sizzling days, without stop, break, or hitch, and kept on getting ahead of the record every day.

How's that for air-cooling?

Every test which the *Franklin* has undergone shows that its fascinating and lively flexibility is not a mere showy, temporary matter—a spurt: but it is a solid permanent virtue which can be counted on every time.

In the St. Louis Tour the *Franklin* did 178 miles in 8 hours without stopping the motor; and all through the summer races showed heels to cars of twice its weight and thrice its power.

At every point—speed, touring and endurance—the *Franklin* has settled the air-cooling question forever.

Keep your eyes on the *Franklin*. It isn't a great big lot of machinery and plumbing, but it does go!

Light Car Light Tonneau 24 H.P. Touring Car

Send for catalogue which tells all the facts.

H. H. FRANKLIN MFG. CO., 305 Geddes St., Syracuse, N.Y.

Member Association Licensed Automobile Manufacturers.

'How's that for air-cooling?' Advertentie uit 1904. (coll. auteur).



Franklin 18 Olympic 1933. (foto auteur).

Luchtgekoelde motoren hebben zekere voordelen ten opzichte van hun vloeistofgekoelde tegenhangers. Ze komen sneller op een rendabele en dus hogere bedrijfstemperatuur en kunnen lichter worden geconstrueerd: een waterpomp, koelvloeistof, een radiator en inwendige waterkanalen kunnen hier immers achterweg blijven. Daar staat tegenover dat luchtgekoelde motoren minder geruisloos zijn. En dat is juist een punt dat in de aankoopoverwegingen van de Amerikaanse automobilist altijd een belangrijke rol heeft gespeeld. Vandaar dat *aircooled* motoren in personenwagens in de Verenigde Staten nooit erg in trek zijn geweest. Een uitzondering vormde het initiatief van Horace H. Franklin. Deze eigenaar van een goed beklante ijzergieterij in Syracuse in de staat New York leerde in 1901 John Wilkinson kennen, die een luchtgekoelde motor had ontworpen. Het jaar daarop vond de oprichting plaats van de Franklin Automobile Company en werd een viercilindermodel met een overdwers geplaatste motor in productie genomen. In 1904 was een Franklin de vierde auto die met succes het Amerikaanse continent doorkruiste. Van San Francisco naar New York City in tweeëndertig dagen, drieëntwintig uur en twaalf minuten. Een klinkende prestatie die nog eens werd onderstreept met de hier afgebeelde advertentie. De motoren van dit merk hadden kopkleppen, waarbij de inlaatkleppen langs mechanische weg werden bediend. De transmissie bestond uit een planetaire bak met twee gangwissels en het chassis was van hickory vervaardigd. Na 1928 werd deze harde houtsoort vervangen door geperst staal. Franklin werd in Nederland vertegenwoordigd door de firma Louwman & Parqui uit Den Haag. In 1929 bood men nog drie zescilinderseries aan in elf modelvarianten. Twee jaar later werd het merk geïmporteerd door de firma Beynes-Bruinsma uit Amsterdam, maar toen was de keuze al minder. Ook hier te lande was het merk een buitenbeentje en veel Franklins zullen er niet zijn verkocht. De laagst geprijsde Franklin - de drie tot vijfpersoons coupé uit de 151 Transcontinental serie – kostte in 1931 al vijf keer zoveel als voor een A-Ford Roadster. De economische wereldcrisis die het gevolg was van de beurskrach van Wall Street in oktober 1929 had ook zijn effecten op de autoverkoop. In een laatste poging om het tij nog te keren sloot de Franklin een contract met de eveneens door de crisis getroffen Reo Car Company uit Lansing, Michigan, voor de levering van dertig koetswerken van hun model Flying Cloud per dag. Voorzien van een 100 pk luchtgekoelde zescilindermotor van Franklin, werd de laagst geprijsde Franklin aller tijden onder de modelnaam Olympic in de showroom gezet. Het mocht niet baten en na een schamele productie van vijftienhonderd exemplaren viel in het najaar van 1934 het doek voor de autofabrikant in Syracuse.



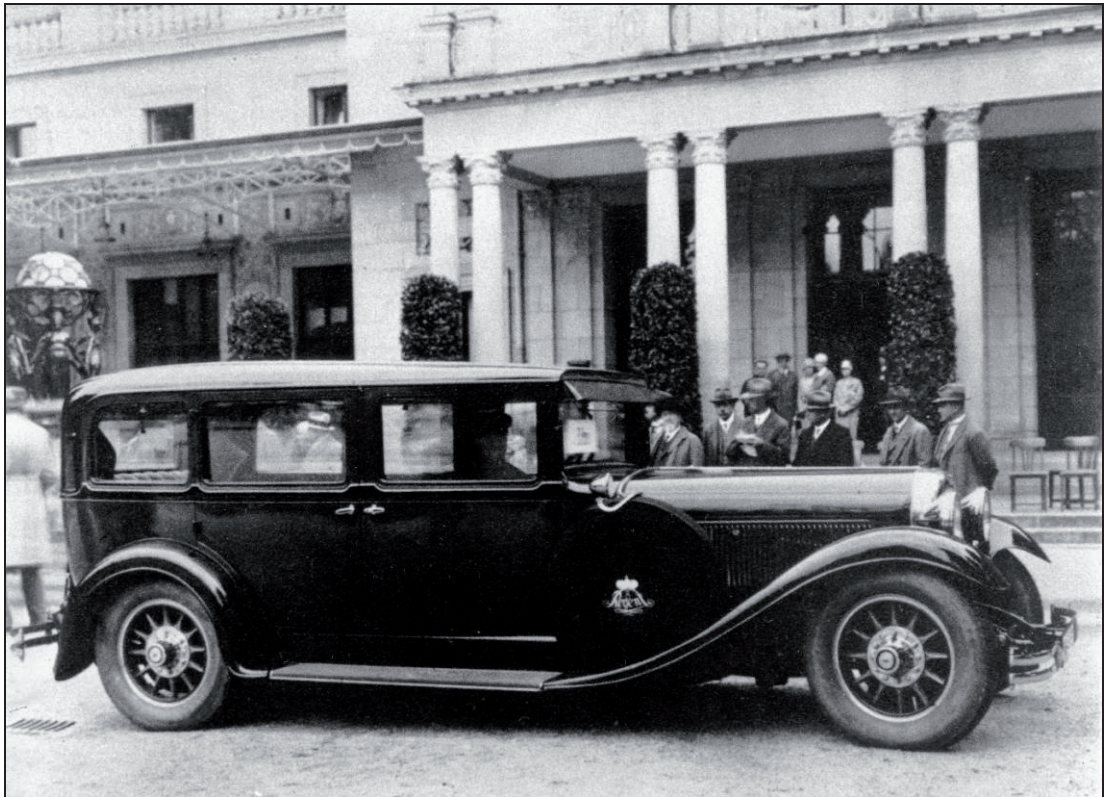
OPEL-Automobielen.
 Met $4\frac{1}{2}$ PK. motor, voor 2 personen en 1 kinderbankje, Mk. 2500 met luchtbanden.

Meest volmaakte rijtuigen, zeer sierlijk, eenvoudige besturing, krachtige, solide bouw, zorgvuldige uitvoering, prima materieel, steeds van de nieuwste verbeteringen voorzien. — Catalogus gratis en franco.

ADAM OPEL, Automobielen-Fabriek,
RÜSSELSHEIM a. Main

Laatste succes:
 Wedstrijd (berg opwaarts) Heidelberg-Königstuhl 1^e Prijs,
 met grooten voorsprong tegen 15 mededingers.

‘Laatste succes: Wedstrijd (bergopwaarts) Heidelberg-Königstuhl 1^e Prijs.’ Advertentie uit 1899 van de Opel Patent Motorwagen, systeem Lutzmann, met een circa 1500 cc eencilinder watergekoelde viertaktmotor van 4,5 pk. Onder: een in 1929 gebouwde Opel Regent Pullman-Luxus-Limousine met een 5970 cc achtcilinder lijnmotor van 110 pk. Het vijfentwintig keer gebouwde prestigemodel vormde de zwanenzang van Adam Opel AG als onafhankelijke fabrikant. In het voorgaande jaar was het bedrijf door General Motors Corporation overgenomen. (coll. auteur).



Van automobielbouw wilde naaimachine- en rijwielafabrikant Adam Opel uit Rüsselsheim niets weten. Na zijn dood in 1895 besloten zijn vijf zonen echter om met de fabricage van personenwagens te beginnen om zo de door overproductie veroorzaakte teruglopende verkoop van fietsen te compenseren. In 1897 nam een Lutzmann deel aan de in Berlin gehouden betrouwbaarheidsrit van de Midden-Europese Motorvoertuigen Vereniging en

kwam deze auto als beste uit de bus. De gebroeders Opel die deze rit hadden gadeslagen, waren onder de indruk en raakten in gesprek met Friedrich Lutzmann. Nadat er zaken met deze fabrikant van boerenwagens en bouwer van genoemde auto waren gedaan, verhuisde het machinepark van Lutzmann van Dessau naar Rüsselsheim. Het jaar daarop verscheen de Opel-Patent-Motorwagen. Het hoog op de gespaakte wielen staande model met zitplaatsen voor twee volwassenen en een kind was uitgerust met een watergekoelde eencilinder viertaktmotor met een zuigerverplaatsing van ongeveer 1500 cc en een vermogen van 4 pk. Verder was de eerste Opel voorzien van elektrische ontsteking, een oppervlaktecarburetor, twee versnellingen vooruit en een achteruit, volelliptische bladveren vóór en achter, een stuurstang en kettingoverbrenging op de achteras zonder differentieel. Omdat de motor in de praktijk te zwak bleek, werd deze al snel vervangen door een 4,5 pk tweecilinder en kon de opgewaardeerde Opel-Patent-Motorwagen, systeem Lutzmann, een topsnelheid van vijfenveertig kilometer per uur bereiken. In 1899 won dit model met grote voorsprong op vijftien mededingers de hoofdprijs van de eerste in Duitsland gehouden Bergwedstrijden op de Königstuhl bij Heidelberg. Om ook in Nederland, waar een Haagse portretfotograaf en een notaris uit Wieringerwaard het automobilisme twee jaar eerder hadden 'aangeslingerd', klanten voor een Opel te werven, plaatste de fabrikant de hier afgebeelde advertentie.

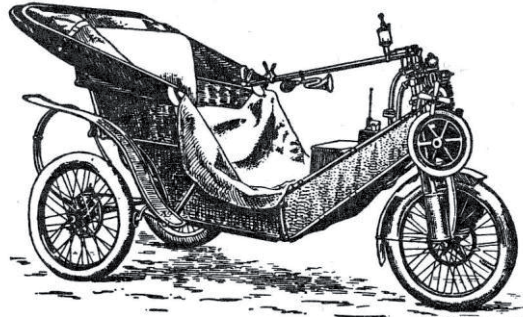
In december 1928 werd Adam Opel AG in een naamloze vennootschap omgezet. Het ging economisch slecht met Duitsland en evenzo met Opel. In paginagrote advertenties stelde het concern dat 'Wie de takt en verantwoordelijkheid mist om een automobiel van Duitse herkomst te kopen, mede schuld draagt aan een nieuwe inflatie, met alle gevolgen van dien?' Forse taal die echter niet mocht baten. In maart van het volgende jaar werden besprekingen met General Motor Corporation afgerond en kocht de grootste autofabrikant ter wereld tachtig procent van de Opel-aandelen. Hiervoor kregen Frits, Heinrich en Wilhelm honderdtwintig miljoen Reichsmark, terwijl de nominale waarde maar achtenveertig miljoen bedroeg. Het was een duidelijk bewijs dat de Amerikaanse gigant kostte wat kost in Duitsland vaste voet aan de grond wilde krijgen via Opel.

Hoewel dit gegeven aantoonde hoe zwak men er in Rüsselsheim voor stond, ging op dat moment merkwaardig genoeg een in het jaar daarvoor op de Berlijnse autotentoonstelling gepresenteerde Opel, de Regent, in productie. Het frappante zat hem in het feit, dat dit niet zomaar een Opel was, doch een kolossale auto met een bijna zes liter grote achtcilinder lijnmotor van 110 pk, zestien vliegtuigbougies, servo-vacuüm bekrachtigde remmen en een Maybach Schnellgang-transmissie met zeven standen. En hoewel de firma in 1921 een landelijke primeur had met een achtcilindermotor die men in racewedstrijden had beproefd, was het tamelijk bizar te verwachten, dat de Regent onder geschetste omstandigheden levensvatbaarheid had. Het als Sport-Coupé, zevenpersoons cabriolet, Luxus-Limousine en Pullmann-Luxus-Limousine leverbare prestigemodel, waarvan alleen al het chassis 1570 kilo woog, werd door de gebroeders Opel beschouwd als een Duitse tegenhanger van GM's vlaggenschip Cadillac. Het Amerikaanse concern dat in Rüsselsheim de toon aangaf, nam hier echter geen genoegen mee en dwong de gebroeders Opel van om alle vijftientig gebouwde Regents terug te kopen van de eigenaren. Daarna moesten ze zonder omhaal worden gesloopt. Wie in Duitsland een Cadillac wilde kopen, deed dat maar bij een dealer van General Motors Corporation. Medio 1931 werden het resterende twintig procent aandelen overgenomen en daarmee was Adam Opel AG volledig in Amerikaanse handen gekomen.

'Neemt de grootste hellingen, trekt door de slechtste zandwegen.' Advertentie van dit Duitse motorvoertuig uit 1909. (coll auteur).
Onder: een Cyclonette 5/10 pk uit 1912. (Coll. Nationaal Automobiel Museum, Raamsdonksveer. Tegenwoordig Louwman Museum in Den Haag. Foto auteur).

De CYCLONETTE

bekroond bij den betrouwbaarheidsrit der Nederl. Motorwielr.-Vereenig. op 21, 22 en 23 Aug 1908,



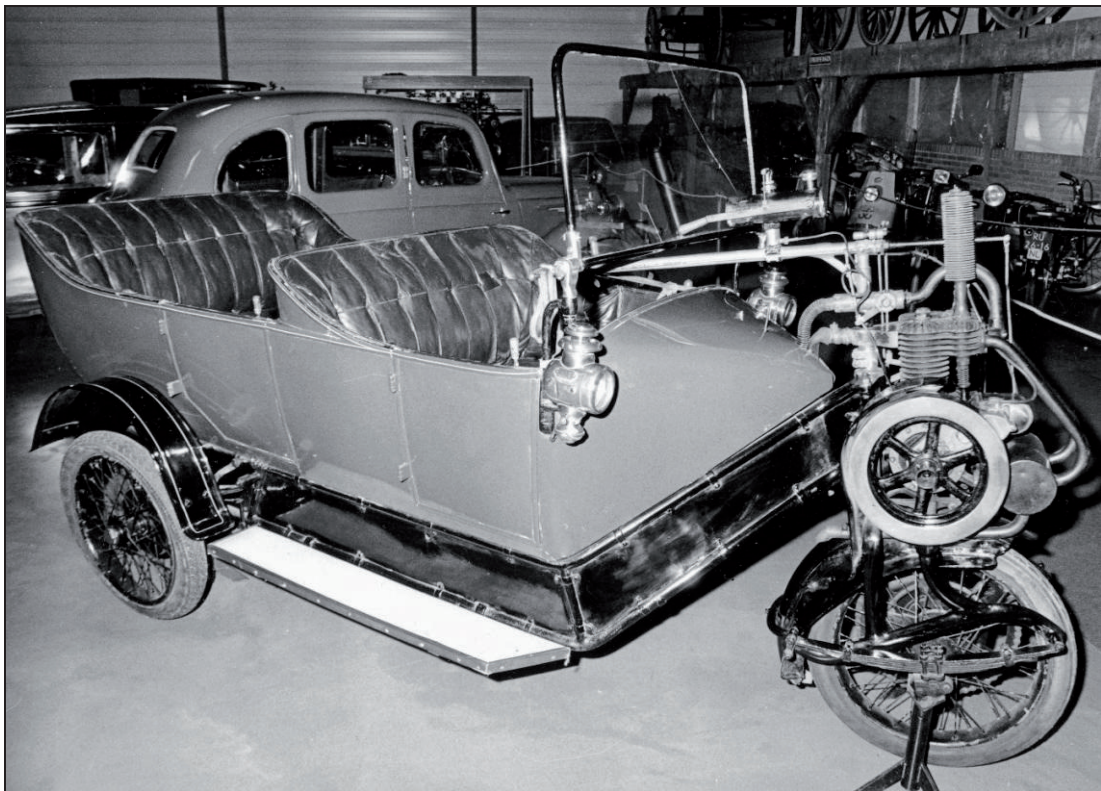
is betrouwbaar en licht te hanteeren, sterke constructie, weinig slijtage van banden, loopt vlug en is zuinig in het benzinegebruik, neemt de grootste hellingen, trekt door de slechtste zandwegen, en is een tweepersoons Motorrijtuig, model VICTORIA.

Vertegenwoordiger voor Nederland en Koloniën:

J. L. GEIDT,

Watergraafsmeer,

Amsterdam.



De in 1902 opgerichte Cyklon Maschinenfabrik GmbH in Charlottenburg, een stadsdeel van Berlijn, fabriceerde motorfietsen die onder de merknaam Cyclon werden verkocht. Kenmerkend waren de van De Dion-Bouton, Werner en de Zwitserse toeleverancier Zedel afkomstige en luchtgekoelde éencilindermotoren die boven het voorwiel waren gemonteerd en de motorfiets door middel van een ketting aandreven. Datzelfde jaar werd de Cyclonette gepresenteerd op de auto- en motortentoonstelling in Leipzig. In 1904 concentreerde de onderneming zich op de fabricage van deze driewieler met een luchtgekoelde 450 cc éencilinder met een boring en slag van 80 x 90 mm en een vermogen van ongeveer 3,5 pk. Ook in dit geval was de motor boven het voorwiel geplaatst. Deze curieuze hybride tussen auto en motorfiets met een eigen gewicht van ongeveer vierhonderd kilo, waarvoor in het toenmalige Duitsland slechts een motorrijbewijs nodig was en geen wegenbelasting hoefde te worden betaald, werd rechtstreeks door een ketting op dat wiel aangedreven. Een lange stuurstok stak onder de voorruit naar de chauffeur toe. Een vierpersoons versie van de Cyclonette, die ook als taxi en bestelwagen werd gebruikt, had een luchtgekoelde 1290 cc tweepitter met een vermogen van 10 pk. In 1909 plaatste de firma J.L. Geidt, die het Berlijnse merk voor Nederland en de koloniën vertegenwoordigde een advertentie met de vermelding dat een Cyclonette in augustus van het voorgaande jaar tijdens de door de Nederlandse Motorwielrijders Vereniging gehouden betrouwbaarheidsrit was bekroond.

In 1923 werd de Cyklon Maschinenfabrik GmbH overgenomen door de Shapiro-groep die meerdere Duitse autofabrikanten onder controle had. Een andere fabrikant van driewielers met de motor op het voorwiel was de Phänomen-Werke Gustav Hiller AG in Zittau. In dit geval betrof het een luchtgekoelde 880 cc V-twin met een boring en slag van 82 x 84 mm, zijklepbediening en een vermogen van 6 tot 7 pk. In 1912 werd de V-twin vervangen door een eveneens boven het voorwiel geplaatste, luchtgekoelde 1536 cc viercilinder lijnmotor van 12 pk. De eveneens als bestelwagen leverbare Phänomobil bleef tot 1927 in productie, en vond in die uitvoering ook klanten in kringen van Nederlandse middenstanders.

ELECTRIC RUNABOUT.

STUDEBAKER AUTOMOBILES

"The Automobile with a Reputation Behind It."

WE are prepared to meet the needs of those who are seeking an automobile for convenient local use—a machine which can safely and easily be handled by any member of the family—or a full-powered tonneau car for wide radius touring.

THE STUDEBAKER ELECTRIC
is equipped with Exide or Edison batteries, and has been thoroughly tested by years of actual use. Made on lines of the Runabout, Victoria Phaeton, Stanhope, Surrey or Delivery and Truck Wagon (first two styles illustrated here). The most convenient vehicle for physicians' use.

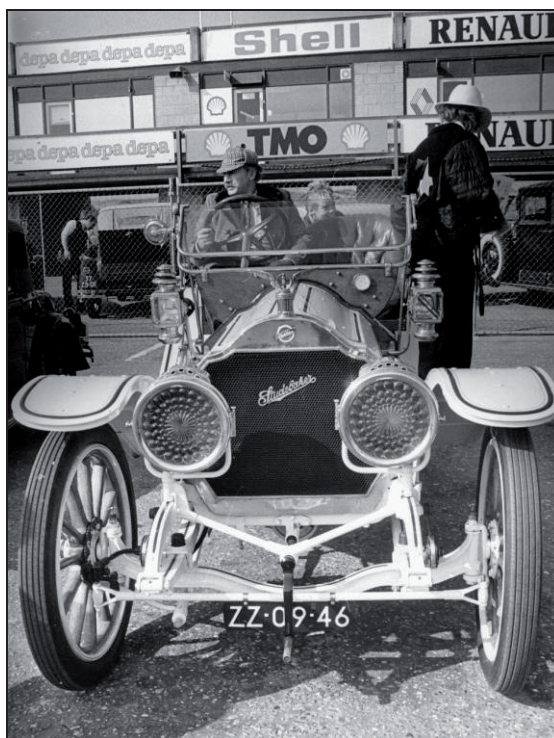
THE STUDEBAKER TOURING CAR
A light, but powerful, Gasoline Tonneau Car, embodying the latest improvements in construction and sold at a fair price. Built by a firm whose reputation is a guarantee of thorough workmanship. Write for catalogue to

STUDEBAKER BROS. MFG. CO., Automobile Department, SOUTH BEND, IND.

NEW YORK CITY: Broadway, corner 5th Street. KANSAS CITY, MO.: 924 1/2 Walnut Street.
DENVER, CO.: Corner 15th and Blake Streets. PORTLAND, ORE.: 238-34 East Morrison Street.
CHICAGO, ILL.: 278-38 Wabash Avenue. SAN FRANCISCO, CAL.: Cor. Market and 5th Sts.
SAULT LAKE CITY, UTAH: 37-39 State Street. DALLAS, TEN.: 31-33 Elm Street.

Branch Houses and Agencies in Other Principal Cities.

ELECTRIC VICTORIA PHAETON.



Advertentie uit 1904. (coll. auteur). Rechts: een in 1910 gebouwde Studebaker-Garford. (foto auteur).

Op 16 februari 1852 besloten Henry en Clem Studebaker, die een kleine smederij en wagenmakerij hadden in Ashley in de staat Ohio, om hun kapitaal van achtenzestig dollar bij elkaar te leggen en in South Bend, Indiana, een firma te stichten. Later werden ook hun broers Jacob, Peter en Johan Mohler in de zaak opgenomen. Omdat het geringe kapitaal weinig gelegenheid bood om aan vijf man en hun gezinnen een behoorlijke levensstandaard te bezorgen, vertrok broer John M. naar Californië om daar zijn fortuin te maken als goudzoeker, dan wel opdrachten voor de bouw van kruiwagens in de wacht te slepen. Hij had de zwerversgeest van zijn voorouders, die in de zomer van 1736 met het schip *Harle* uit Rotterdam waren vertrokken en op 1 september van dat jaar in de haven van Philadelphia waren aangeland. Hun achternaam Studdebakker of Stoetenbakker was verbasterd tot Studebaker omdat dit makkelijker was uit te spreken in het nieuwe land.

Na vijf jaar keerde John M. terug in South Bend met goud ter waarde van achtduizend dollar en stak dat vermogen in de Studebaker Brothers Manufacturing Company. De onderneming vestigde een klinkende reputatie met huifkarren voor landverhuizers, koetsen en wagens voor het leger van de noordelijke Unie tijdens de Amerikaanse Burgeroorlog. In de avond van 14 april 1865 reed president Abraham Lincoln in een rijtuig van Studebaker naar het Ford Theater in Washington, waar hij door John Wilkes Booth werd vermoord.



Studebaker Eight President sedan uit 1928 aan de Amstel tijdens de zilveren jubileumrit van de Pionier Automobielen Club - kortweg PAC genoemd - op 16 mei 1981. (foto auteur).

In 1902 werd de Studebaker Electric in productie genomen, een licht model met een door Thomas Alva Edison ontworpen elektromotor, dat geadverteerd werd onder de leuze: 'The Automobile with a reputation behind it.' Twee jaar later kwam de eerste Studebaker met een benzinemotor. Het chassis en de motor van de duurdere modellen zoals het model 20 met een 6,4 liter zescilinder, werden geleverd door de Garford Manufacturing Company in Elyria

in Ohio. De lager geprijsde Studebakers hadden een motor van Everitt-Metzer-Flanders Company uit Detroit. Studebaker werd in die periode in Nederland vertegenwoordigd door de firma Adler in Amsterdam. De heer L.W. Manson, die eerder bij de importeur van het Britse automerk Crossley in Brussel had gewerkt, werd de bedrijfsleider bij Adler. In 1913 werd het importeurschap van Studebaker overgenomen door de N.V. Internationale Automobiel Maatschappij met vestigingen in Den Haag, Amsterdam en Rotterdam, en werd Manson tot directeur benoemd. Op dat tijdstip was de Studebaker Corporation de derde grootste autofabrikant in de Verenigde Staten, na Ford en Buick. Omstreeks 1924 had het concern in South Bend twintigduizend arbeiders in loondienst en bedroeg de productie honderdduizend personenwagens op jaarbasis. In 1928 werd de eerste Studebaker met een achtcilindermotor gepresenteerd. Deze 'straight-eight' werd aanvankelijk exclusief in de President-modelserie toegepast en leverde direct al een vermogen van 100 pk. Het ontwerp van ingenieur Delmar 'Barney' Roos, die eerder motoren voor Marmon en Locomobile had ontwikkeld, blonk uit door een goede balans. De lijnmotor werkte soepel, was geruisarm en leverde een hogere topsnelheid dan enige Studebaker daarvoor. In 1928 nam Studebaker de in financiële problemen geraakte Pierce-Arrow Motor Car Company uit Buffalo in de staat New York over. De directie in South Bend wilde een prestigemerkt, maar de overname pakte verkeerd uit na de beurskrach in Wall Street en de economische wereldcrisis die volgde.



Advertentie uit 1903. Het was de eerste Amerikaanse auto die in een redelijk grote oplage is gebouwd. De Nederlandse Oldsmobile-importeur van het eerste uur was de Rotterdamse rijwielafabrikant S. Bingham. In 1908 werd Oldsmobile een divisie van General Motors. Rechts: bladmuziek met tekst van de op een wals gebaseerde compositie 'In my Merry Oldsmobile'. (coll. auteur).

In 1896 stichtte de zoon van predikant en hoefsmid Pliny Fiske Olds uit Geneva in de staat Ohio de Olds Motor Works op in Lansing, Michigan. In het voorjaar van 1893 had Ransom Eli Olds (1864-1950) al een driewielig op petroleum gestookt stoomwagentje verkocht aan een farmaceutische groothandel in Londen en geldt daarmee als de eerste auto-exporteur van de Verenigde Staten. R.E. Olds zou een precedent scheppen door van zijn 5 pk Curved-Dash Runabout het eerste Amerikaanse massaproduct op wielen te maken. Aanvankelijk had hij de intentie voor de productie van een breed opgezet modelaanbod in verschillende prijsklassen, maar tijdens een bezoek aan zijn ouders in Californië brak er op zaterdag 9 maart 1901 brand uit in zijn fabriek. Alle auto's gingen in vlammen op met uitzondering van een kleine *Runabout*. Door het noodlot gedwongen richtte Olds zich op de serieproductie van dit model met fietswielen en een gebogen schutbord voor de inzittenden. De Curved-Dash Oldsmobile had een 1564 cc eencilindermotor van 5 pk, planetaire tandwieloverbrenging met twee