

Frank H.M. van der Heul

Auto-biografie

Impressies uit het 'levensverhaal' van de auto

Episode 1886 - 1930

Frank H.M. van der Heul



De Clifford Autosaver, een nieuwe constructie op beveiligingsgebied, voorkomt, dat aangereiden voetgangers onder den wagen raken en gekraakt worden. Volgens Engelsche berekening zou deze constructie 4000 menschenlevens per jaar tegen dit gevaar beschermen.

Auto-biografie

Impressies uit het 'levensverhaal' van de auto sinds 1886



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht
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)
Horns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)

ISBN/EAN 978-94-90495-16-9
NUR 462

Niets van deze uitgave mag worden veeveelvoudigd 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 Kadmos in Weert als een speciaal voor de bruna-winkels vervaardigde uitgave

Ontwerp omslag en opmaak binnenwerk: Frank van der Heul

Omslagillustraties van de auteur

Uitgeverij Albatros - Amstelveen

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever

E-Mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Inhoud

Een ster op alle wegen	5
Welt Mobil	17
Peking-Parijs per automobiel	23
Nulla tenaci in via est via	30
De auto van de eeuw	36
Een fatale vergissing met verstrekkende gevolgen	39
Motoring for the millions	44
Rijden met rupsbanden	50
Chitti-Chitti-Bang-Bangs	64
Haute couture uit Berlijn	68
Ander auto-nieuws in 1927	74
Essex de economische	81
Ander auto-nieuws in 1929	90
Getekend in Turijn	108
Amsterdamse verkeersproblemen in 1930 en ander auto-nieuws	114

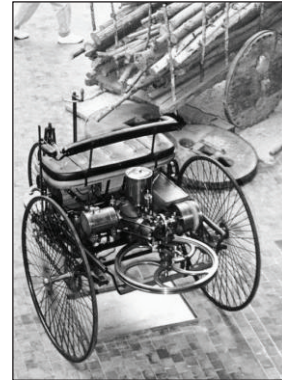
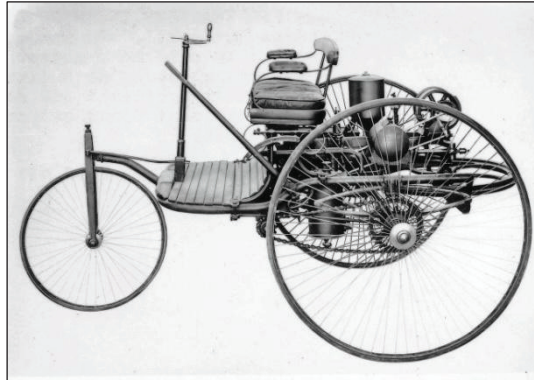
Een ster op alle wegen



Benz Patent-Motorwagen type 3 uit 1888 met een horizontaal achterin geplaatste en watergekoelde eencilindermotor van 2 pk bij 500 omw/min. De tweezitter had vol-elliptische bladveren die het koetswerk ondersteunden. Tijdens de zomervakantie in 1888 maakte Bertha Benz met haar zoons Eugen en Richard een bijna honderdtwintig kilometer lange rit van Mannheim naar Pforzheim met een type 3. Het huzarenstuk van zijn vrouw leverde Karl Benz die herfst een gouden medaille van de jury op tijdens de Kracht- en Arbeidsmachinetentoonstelling in München. (Daimler-Benz. Coll. auteur)

Maakt de stoommachine tegenwoordig deel uit van het industrieel erfgoed; bij zijn debuut gold stoomenergie als een revolutionaire kracht die de westerse wereld naar een nieuwe dimensie zou voeren. De kennis over stoom als drijfkracht was echter zo oud als de spreekwoordelijke weg naar Rome. Omstreeks 100 na Christus demonstreerde de Griekse natuur- en wiskundige Heron een soort reactieturbine aan de universiteit van Alexandrië. Een gesloten bronzen vat was gedeeltelijk met water gevuld en werd met gloeiende houtskool verhit. De daarop ontstane waterdamp werd via twee verticale buizen in een boven het vat geplaatste en vrijdraaiende bol geleid en verliet deze door twee gebogen en tegengesteld gerichte pijpjes. Door de reactie ging Herons 'bol van Aelus' draaien. Aan een praktische nut heeft de uitvinder niet gedacht, want in zijn tijd was slavenarbeid goedkoop en ruimschoots voorradig. Veertienhonderd jaar later pakte Leonardo da Vinci het idee op, maar de visionaire schilder, musicus, letterkundige, architect, ingenieur, astronoom en wis- en scheikundige kon geen verklaring vinden voor de onzichtbare kracht van stoom.

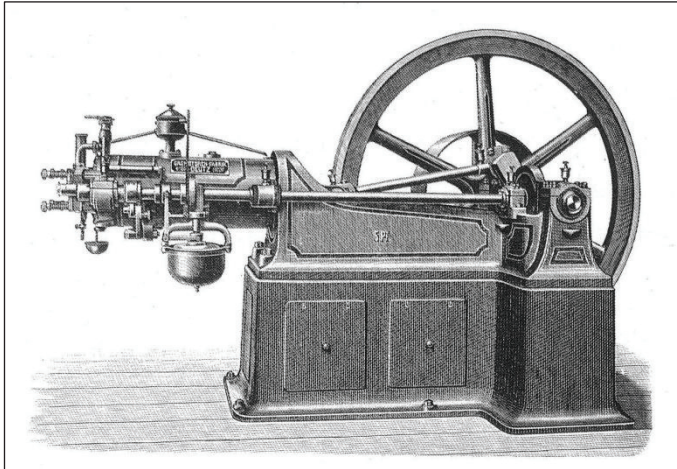
In 1659 vertrok de Vlaamse jezuïet en astronoom Ferdinand Verbiest naar China, waar hij zich in Peking bij een groep missionarissen-astrologen voegde. Vijf jaar later werd hij tijdens een vervolging van christenen gevangen gezet, maar verdedigde hij zich met succes tegen de tegen hem ingebrachte beschuldigingen. Verbiest raakte in de gunst van keizer K'ang-si en werd benoemd tot directeur van het observatorium in Peking. Hij vernieuwde de uitrusting van de sterrenwacht en omstreeks 1665 bouwde hij op basis van Herons bevindingen een stoomwagen van hout. Hierbij werd de stoomstraal tegen de schoepen van een rad gericht en de beweging ervan op de wielen gericht. Verbiest demonstreerde zijn machine aan het hof. De keizer reageerde opgetogen, maar in de voorloper van de turbine zag de heerser van het Rijk van het Midden niet veel meer dan een aardig speeltje.



Karl Benz, zoon van een treinmachinist uit Karlsruhe en constructeur van 's werelds eerste praktisch bruikbare motorvoertuig. (coll. auteur). Midden: de Benz Velociped uit 1886 met een watergekoelde eencilinder viertakmotor met een horizontale krukas en een vermogen van 0,9 pk bij 400 omw/min. De driewieler had een differentieel, elektrische ontsteking en riemaandrijving op de achterwielen. Het pionievoertuig werd later door de maker aan het Deutsches Museum in München geschonken. (coll. auteur). Rechts: een replica van de eerste Benz waarvoor de constructeur op 29 januari 1886 het Duitse rijkspatent nr. 37 435 voor 'voertuigen met aandrijving door gasmotoren' werd verleend. Ter vermindering van het toleffect, dat de stabiliteit van zijn gepatenteerde motorwagen in bochten beïnvloedde, was het vliegwiel horizontaal onder de motor aangebracht. (Museum für Verkehr und Technik in Berlijn. Foto auteur).

In 1857 zag de dertienjarige Karl Benz in het natuurkundelokaal van het lyceum in Karlsruhe een afbeelding van de stoomwagen van Ferdinand Verbiest. Hij raakte erdoor gefascineerd en zei tegen zijn moeder dat hij ingenieur wilde worden. Zijn vader was treinmachinist op het traject Heidelberg-Karlsruhe en Johan Georg Benz zou de ambities van zijn zoon zonder twijfel hebben aangemoedigd. Maar Benz senior was elf jaar geleden aan een longontsteking bezweken. Josephine Benz verhuurde kamers om haar kleine weduwepensioen aan te vullen en moest haar zoon teleurstellen. Voor die studie was helaas geen geld. De jongen was echter vastbesloten en bracht zijn toekomstplannen net zo lang ter sprake tot zijn moeder erin slaagde om het benodigde schoolgeld voor de Polytechnische School in Karlsruhe bij vooruitbetaling te voldoen en Karl aan zijn studie kon beginnen. Hij doorliep de school met glans en werkte na zijn eindexamen enige jaren als monteur en technisch tekenaar bij Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, waar ook locomotieven werden gebouwd. In 1872 trouwde hij en begon met steun van zijn echtgenote Bertha een eigen werkplaats, waar hij metaal-buigmachines maakte voor het vervaardigen van dakgootprofielen. Als gevolg van de Weense beurskrach in 1873 sloeg de conjunctuur om en stagneerde de bouwnijverheid. Omdat er naar dakgootprofielen en ophangbeugels amper meer vraag was begon Benz met het maken van fijngepolijste metaalplaten, die onder meer door hoffotograaf Bühler uit

Mannheim werden afgenomen. In afwachting van betere tijden herlas Benz de notities uit zijn studententijd en verdiepte hij zich in het werk van professor Grashof over de theorie en praktijk van gasmotoren. Om een juridische confrontatie met de octrooihouder van de fundamentele viertakt verbrandingsmotor van Nicolaus August Otto te vermijden, begon Karl Benz aan de ontwikkeling van een tweetaktmotor.



De eerste stationaire viertaktmotor van Nikolaus August Otto uit 1876. Eigen gewicht 1570 kilo, vermogen 2 pk. (coll. auteur).

Tijdens het Keulse carnaval in 1858 leerde de zesentwintigjarige Nicolaus August Otto uit Holzhausen in het Taunusgebergte zijn toekomstige vrouw kennen. Omdat de ouders van Anna Gossi uit de betere kringen kwamen, besloot de handelsreiziger in tropische producten om uitvinder te worden, zodat hij zijn geliefde een leven naar haar eigen stand kon bieden. Samen met zijn broer Wilhelm begon hij aan de ontwikkeling van een gasmotor die beter zou zijn dan die van Jean Joseph Etienne Lenoir. Deze uitvinder uit de Belgische provincie Luxemburg was op zijn zestiende naar Parijs getrokken, waar hij aanvankelijk als kelner had gewerkt en daarna bij een emailleerbedrijf in dienst kwam. In 1851 vond hij een methode uit op het gebied van galvanoplastiek. Hij kreeg er patent op en verkocht er licenties van. Met het verdiende geld ontwikkelde Lenoir vervolgens een machine die door lichtgas in plaats van stoom werd aangedreven. In 1860 publiceerden de tijdschriften *L'Illustration* en *Le Monde Illustré* lovende artikelen over de wondermotor van Lenoir. Hiermee zouden kleine ondernemers en fabrikanten die niet over waterkracht beschikten en zich een kostbare stoommachine niet konden veroorloven, een vuist kunnen maken tegen de dreiging van de grootindustrie. Datzelfde jaar werd in Parijs met een werkkapitaal van twee miljoen franc de commanditaire vennootschap Gautier & Compagnie opgericht, in de prospectus van de onderneming die de gepatenteerde gasmotoren fabriceerde en verkocht, werd hoog van de toren geblazen. Kopers waren echter slecht te spreken omdat de stationaire motor veel te veel brandstof en smeerolie verbruikte.

De door zelfstudie geschoolde gebroeders Otto hadden ondertussen niet stil gezeten en op 2 januari 1862 ging hun eerste patentaanvraag naar het Pruisische ministerie van Handel in Berlijn. Hierin verklaarden ze dat het hen na verschillende pogingen was gelukt de gassen van koolwaterstofhoudende vloeistoffen praktisch als drijfkracht te gebruiken. Van deze vloeistoffen gaven ze de voorkeur aan spiritus. De aanvraag werd afgewezen onder de motivering dat het idee niet nieuw was. Wilhelm Otto hield het voor gezien, hij kon zijn tijd beter gebruiken. Zijn broer was echter niet van plan om zich gewonnen te geven. Terwijl hij overdag zijn oude beroep weer uitoefende en *Kolonialwaren* verkocht, bouwde een werktuigkundige een schaalmodel van de motor van Lenoir, en probeerde de uitvinder uit passie tot in de late avonduren en op zondag om de geheimen van de verbrandingsmotor te

doorgronden. Op een zomerdag in 1861 draaide Nikolaus August Otto het vliegwiel van zijn proefmachine met de hand zover terug dat de lucht in de cilinder sterk werd gecomprimeerd. Toen liet hij een ontstekingsvonk overspringen en met veel meer kracht dan voorheen sprong de zuiger terug. Hij herhaalde de proef tientallen malen en kwam tot de conclusie dat de lucht eerst moest worden samengeperst voordat de motor een wezenlijk hogere prestatie kon leveren. De ontdekking was van fundamentele betekenis, en hoewel Otto daar geen weet van had, werd de vinding tezelfdertijd theoretisch omschreven door de Franse spoorwegingenieur Beau de Rochas, die daardoor de geschiedenis inging als de officiële uitvinder van de viertaktcyclus. Otto daarentegen bracht zijn ervaring gelijk in praktijk en bouwde 's werelds eerste viertaktmotor. Het aggregaat werkte goed, maar explodeerde na enige tijd omdat het materiaal niet bestand was tegen de sterke verbrandingsstoten van de motor. Nadat de erfenis van zijn moeder van twintigduizend Reichsmark in het onderzoek was opgegaan en Otto geld had moeten lenen, was hij in 1864 ten einde raad. Zijn financiers brachten hem toen in contact met Eugen Langen en Otto raakte bevriend met de Keulse ingenieur en zoon van een welgestelde suikerfabrikant. Op 31 maart van dat jaar richtten beiden de commanditaire vennootschap N.A. Otto & Compagnie op. Langen bracht het benodigde kapitaal in en Otto zijn expertise en gereedschappen.

In 1867 werd in Parijs de vierde Wereldtentoonstelling georganiseerd. Op aandrang van professor Franz Reuleaux, oud-leraar van Eugen Langen en hoofd van de Academie voor Nijverheid in Berlijn, werd de gasmotor van Otto in Parijs geëxposeerd. Bij metingen bleek dat deze vier liter brandstof verbruikte, terwijl die van Lenoir zes liter nodig had voor dezelfde prestatie. Het leverde de Duitse ondernemers een gouden medaille op en opdrachten kwamen tot uit New York City. De zaak kwam op gang en Otto kon na een verloving van tien jaar eindelijk trouwen. In 1871 overleed de vader van Eugen Langen en was hij een vermogend man. Het jaar daarop werd de firmanaam veranderd in Gas-Motoren-Fabrik Deutz Aktien Gesellschaft. De Ottomotor, waarvan Deutz de patentrechthebbende was, werd nu op een industriële basis in productie genomen. Op voorspraak van de eerder genoemde professor Grashof werd ingenieur Gottlieb Daimler als technisch directeur aangesteld. Ze hebben elkaar nooit ontmoet, maar later zou zijn achternaam met die van Karl Benz worden samengevoegd tot de firmanaam van een autofabrikant met een ster als handelsmerk.

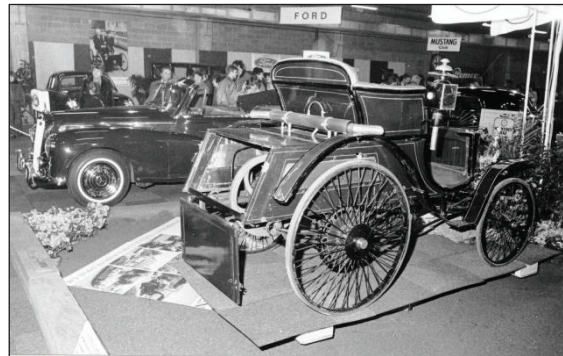
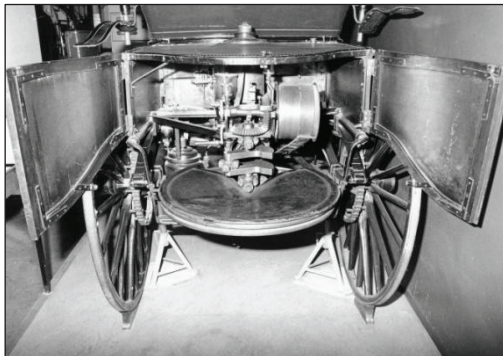


Succesvol met tweetaktauto's en motorfietsen was de door de uit Denemarken afkomstige ingenieur en grootindustriële Jörgen Skaft Rasmussen opgerichte Zschopauer Motoren-Werke. Afgebeeld is een voorwielaangedreven DKW F7 Meisterklasse cabrio-limousine uit 1934. (foto's auteur).

Terwijl bij Deutz in het oprichtingsjaar al zevenhonderd motoren werden geproduceerd, was Karl Benz druk bezig met de ontwikkeling van een stationaire tweetaktmotor. Na

verschillende mislukte pogingen was het op oudejaarsavond 1879 zover. De machine sloeg aan en bleef met een regelmatig ritme lopen. Op 11 juli 1881 verstuurde Benz een patentaanvraag naar het Octrooibureau in Berlijn. Een maand later kreeg hij bericht dat zijn aanvraag was afgewezen omdat Deutz en andere bedrijven en personen al voorpatenten hadden. Benz liet zich echter niet ontmoedigen en begon stationaire machines met een vermogen van een paardekracht te bouwen. Optimistisch genoeg noemde hij zijn werkplaats de Mannheimer Gasmotorenfabriek en er leek genoeg vraag naar zijn product dat hij zes man in dienst kon nemen. Maar nog geen jaar later had Benz een schuld van dertigduizend Reichsmark en hoffotograaf Bühler, die zijn belangrijke financier was, drong aan op een naamloze vennootschap. Op 14 oktober van dat jaar werd ten overstaan van een plaatselijke notaris de Gasmotorenfabrik Mannheim AG opgericht. Het aandelenkapitaal bedroeg honderdduizend Reichsmark, waarvan Benz er vijfenvieringduizend kreeg. Het grootste deel ervan moest hij echter gelijk aan Bühler betalen om zijn schulden te voldoen. Met een aandelenbezit van slechts vijf procent had Benz weinig in te brengen en zijn ambities om een motorvoertuig te bouwen, viel in verkeerde aarde bij de andere firmanten. Op 6 januari 1883 kondigde hij zijn ontslag aan. Hij kreeg een maand salaris mee en kon vertrekken.

Na lange onderhandelingen gingen de zakenlui Max Kaspar Rose en Friedrich Wilhelm Esslinger met Benz in zee, en op 1 oktober van dat jaar werd de vennootschap onder firma Benz & Co. Rheinische Gasmotoren-Fabrik in Mannheim opgericht. Nadat hij een bruikbare elektrische ontsteking had geconstrueerd, werden vier motortypen met een vermogen van een tot zes paardekracht op de markt gebracht. Het aantal werknemers nam stapsgewijs toe, er moest een nieuwe fabriek worden gebouwd, en Karl Benz kreeg nu de gelegenheid om zijn oude jongensdroom te verwezenlijken en een motorvoertuig te gaan bouwen.

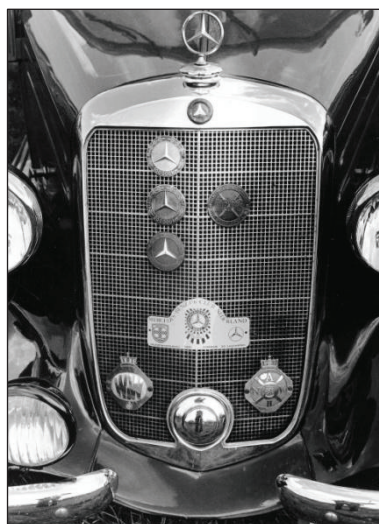
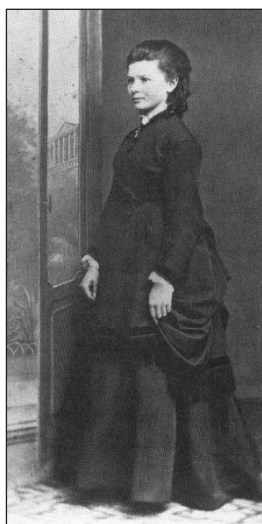


De makkelijk toegankelijke 1,69 liter eencilinder viertaktmotor met een vermogen van 3 pk bij 500 omw/min van een Benz type 3 uit 1888. Het voertuig was een eeuw oud toen de auteur hem in het Science Museum in Londen fotografeerde. Rechts: een Benz Comfortable uit 1898 met een 1045 cc eencilinder viertaktmotor van 3,5 pk vermogen, een eigen gewicht van 360 kilo en een topsnelheid van circa 25 kilometer per uur. Achterwielaandrijving met een ketting. (foto's auteur).

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 Skafte 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’. Een dag later verklaarde het Hooggerechtshof van het Duitse keizerrijk het octrooi van Deutz ongeldig vanwege het feit dat de viertaktmotor met lucht-gasmengselaanvoer al in 1873 was gebouwd door Christian Reithmann, een uurwerkmaker en uitvinder uit München. Een meer voor de hand liggende reden voor deze beslissing was een economische. Men vond een dergelijke uitvinding te belangrijk dat een enkele persoon of onderneming daar het monopolie op kon uitoefenen.

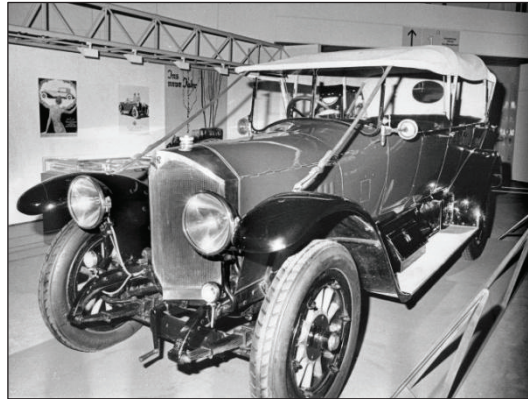
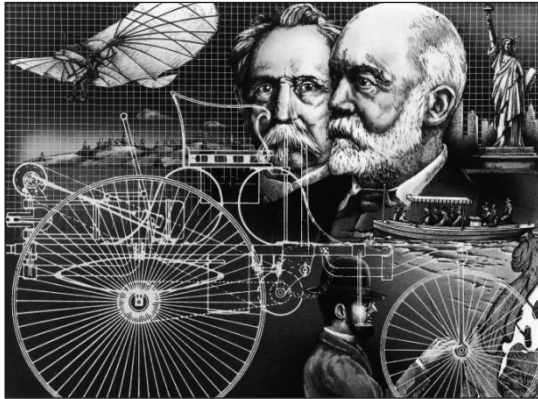
In juli van dat jaar werden de eerste proefritten met de Patent-Motorwagen gemaakt en berichtte de *Neue Badische Landeszeitung*: ‘Een door middel van ligroingas voortbewogen velocipede die in de Rijnlandse Gasmotorenfabriek van Benz & Cie, ontworpen werd en waarvan wij op deze plaats al eerder melding maakten, werd op de Ringstraatweg geprobeerd en zou deze proefrit bevredigend gelopen hebben.’ Maar in tegenstelling tot dit krantenbericht verliepen de proefritten niet zonder problemen. Om de haverklap bleef de driewieler na een paar honderd meter rijden staan en dan moest er geduwd worden. Daarnaast veroorzaakte het motorvoertuig veel overlast in de omgeving. Paarden steigerden, buren en voorbijgangers ergerden zich aan het lawaai, en een vrouw kreeg een zenuwshock. De politie kwam er aan te pas en Karl Benz kreeg een rijverbod. De constructeur had er nu schoon genoeg van en zette de derde versie van de Patent-Motorwagen in de loods zonder er verder nog naar om te kijken. Zijn zakenpartners Rose en Esslinger waren opgelucht in de veronderstelling dat er aan die zinloze geldverspilling van Benz een eind was gekomen.



Zonder dat Karl Benz het wist, reed zijn vrouw in de zomer van 1888 met de Patent-Motorwagen van Mannheim naar Pforzheim om haar moeder te bezoeken. Daarmee ging de vierendertigjarige Bertha Benz de geschiedenis in als de eerste vrouwelijke automobilist. Midden: Mercédès Jellinek, de oudste dochter van de consul-generaal van Oostenrijk-Hongarije in Nice. In 1901 bouwde de Daimler Motoren Gesellschaft een speciaal model met een krachtige motor en veel technische innovaties voor Emil Jellinek die aan racewedstrijden deelnam en de wagen naar zijn dochter vernoemde. In verschillende Europese landen en in de Verenigde Staten werd het type gedurende enige tijd de Mercedes-Daimler genoemd, waarna de laatste merknaam in ongebruik raakte. Door een fusie in 1926 ontstond Daimler-Benz AG, die personen- en vrachtwagens onder de merknaam Mercedes-Benz verkocht. (coll. auteur). Rechts: een visitekaartje van de op 2 november 1970 opgerichte Mercedes-Benz 170 Club Nederland. (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 Bertha 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 tweetaktmotor 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.



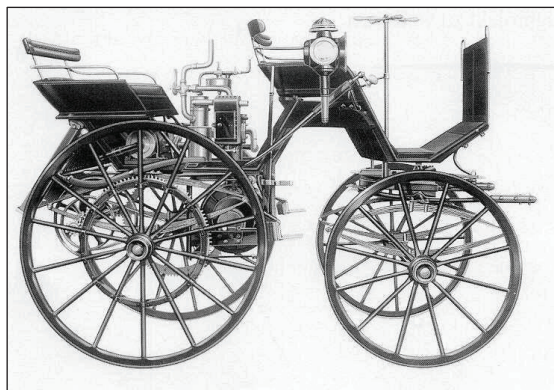
Karl Benz en Gottlieb Daimler op een afbeelding uit een persmap voor autojournalisten die aanwezig waren tijdens de officiële opening van Welt Mobil in West-Berlijn, waar het honderdjarig bestaan van de auto werd gevierd. (coll. auteur). Rechts: een in 1916 gebouwde Benz Doppelphaeton type 18/45 PS met een uit blokken samengestelde viercilindermotor. (foto auteur).

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 Arbeitsmachinetentoonstelling 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 & Co. in Frankrijk, en nadat hij in de krant had gelezen dat de fabrikant op een tentoonstelling in München een motorvoertuig had geëxposeerd, reisde Roger spoorwegs 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 Patent-Motorwagen had de onderneming tot nu toe geld gekost en zakenpartners Rose en Esslinger vreesden het ergste. Benz 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 en tevens de eerste auto die door een Nederlander werd aangeschaft.



De Benz Victoria die het automobilisme in Nederland ‘aanslingerde’. Deze foto met de eenentachtigjarige Karl Friedrich Benz werd in 1925 in München gemaakt tijdens een rit met historische auto’s. Rechts: de eerste proeve van kunnen op autogebied van Gottlieb Daimler en zijn technische rechterhand Wilhelm Maybach uit 1886. (Archief Daimler-Benz AG).

In tegenstelling tot Duitsland waar voorlopig nog veel bij het oude bleef, kende Frankrijk voor de eeuwwisseling al een bloeiende auto-industrie met meer dan vijftig bedrijven. Aan de wieg van de in serie gebouwde personenwagens stonden pioniers als graaf Albert de Dion, zijn technische rechterhand George Bouton, Emile Levassor, George Richard en Armand Peugeot. Naar wordt aangenomen werden de eerste kentekenplaten ter wereld omstreeks 1893 ingevoerd door de politie van Parijs. De latere Lichtstad telde meer dan zeshonderd personenwagens, maar in het toenmalige wereldcentrum van de auto-industrie was de politie kennelijk niet bij machte om tegen wegpiraten op te treden. Op een zekere dag in 1896 publiceerde een woedende Parijzenaar een open brief in *Le Journal*. Hierin stelde hij de politieprefect van zijn voornemen op de hoogte om een vuurwapen aan te schaffen. Een paar dagen daarvoor waren hij en zijn gezin in de Rue de Courcelles op het nippertje aan de dood ontsnapt. Het zou hem geen tweede keer overkomen dat zo'n 'dolle hond' in een automobiel hem en de zijnen straffeloos naar het leven kon staan. Om de automobilist enige sociale discipline en praktische rijvaardigheid bij te brengen, zou twee jaar later in Parijs een chauffeursschool worden geopend. Men oefende op een hindernisbaan met obstakels van gefiguurzaagd triplex, die dienstboden met kinderwagens en andere voetgangers, wielrijders, honden en politieagenten voorstelden. Speciaal voor particuliere chauffeurs werden gedragsregels opgesteld. Zo mocht men niet onder diensttijd roken. Ook was het onbetamelijk om een snor of baard te laten staan, omdat dit als een privilege gold van 'vrije' mannen. In Parijs mocht de privéchauffeur nooit harder dan twintig kilometer per uur rijden en werd hem na het veroorzaken van een ongeval een geldboete opgelegd. Ontslag op staande voet volgde, wanneer de bediende met de benzinerekening had geknoeid, of wanneer hij de wagen van zijn werkgever voor eigen doeleinden had gebruikt.

Ook in Nederland was in 1896 sprake van enige opwinding, al ging het hier meer om pure nieuwsgierigheid toen portretfotograaf en toekomstig hofleverancier Bernard Eugène Adolphe Zimmermans, geboren Van Varseveld, op maandag 18 mei een schriftelijk bestelde en door de fabrikant per binnenvaartschip verzonden Benz Victoria aan de Arnhemse Rijnkade ophaalde. Hij had dit type motorvoertuig in Keulen voorbij zien rijden toen hij daar met zijn vrouw op bezoek was. Na een praatje met de eigenaar had Zimmermans een brochure bij de fabrikant aangevraagd.

Het drie jaar eerder op de markt gebrachte model had een watergekoelde eencilindermotor van twee liter (boring en slag 130 x 150 mm) en een automatische inlaatklep. Het maximum vermogen van drie paardenkracht werd bereikt bij 470 toeren van de krukas per minuut. De staartgeplaatste motor werd door middel van een handbediende oliedruppelaar gesmeerd, en kreeg brandstof via een oppervlaktecarburateur. Een natte batterij (accu), een inductiespoel en een gloeibougie zorgden voor de ontsteking. De transmissie met twee riemschijven van verschillende diameter had twee standen – Schnellfahrt en Bergfahrt. De eindaandrijving vond plaats met een duplexketting op de achterwielen. De Victoria had een eigen gewicht van circa 650 kilo, een totale lengte van 2,9 meter en smeedijzeren assen met vol-elliptische bladveren. De door een hefboom bediende 'buitenwerkse' remmen bevonden zich bij de achterwielen zoals in die periode gangbaar was. De topsnelheid van de vierzitter was circa twintig kilometer per uur. Afhankelijk van de uitvoering kostte dit product van de Rheinische Gasmotorenfabrik Benz & Co. in Mannheim 3200 tot 4000 Reichsmark. Een door de fabriek meegestuurde monteur leerde de achtendertigjarige Zimmermans zijn kostbare Patent-Motorwagen met stoffen kap en hoge gespaakte houten wielen met massieve banden te bedienen tijdens de honderddertig kilometer lange rit via Utrecht en Leiden naar zijn woonplaats Den Haag. Op 26 april 1898 kreeg 'monsieur Adolphe', de naam waaronder zijn gesitueerde clientèle hem kende, een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 6.

Eind september 1896 nam de zevenenveertigjarige notaris Johannes Philippus Backx op het Weesperpoortstation in Amsterdam een zespersoons Victoria in ontvangst. De door de Daimler Motoren-Gesellschaft in Cannstatt bij Stuttgart gebouwde motorkoets was besteld bij de firma Willem Remmers & Compagnie op de Keizersgracht 409 in Amsterdam. Remmers was de Nederlandse vertegenwoordiger van het Duitse pioniermerk en kreeg in de loop van 1898 een

vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 3. Nadat Remmers noch Backx's koetsier Dirk Kuiper er in waren geslaagd om de 4 pk tweecilindermotor van 1060 cc op gang te brengen, reisde een monteur van de fabriek spoorlags naar Amsterdam. Naast het starten van de motor bracht de technicus Kuiper de grondbeginselen van het autorijden bij omdat de Duitser het niet verantwoord vond om zelf achter het stuur te gaan zitten met al die smalle wegen en sloten en kanalen. Vervolgens vertrok Backx naar zijn woonplaats Wieringerwaard en reed politie-inspecteur A.P.F. van Oosten tot aan de gemeentegrens van Amsterdam mee om toe te zien op een ordelijk verloop. Ter hoogte van Schagen raakte een rijtuig van de weg doordat het paard bij de nadering van de Daimler in paniek was geraakt. Inwoners van Purmerend en Alkmaar namen hals over kop de benen bij het zien en horen van de auto. Op 10 oktober van dat jaar bracht de notaris een bezoek aan Alkmaar en werd zijn wagen voorafgegaan door vier politieagenten die ruim baan maakten en het publiek op een 'veilige' afstand hielden. De Daimler van Backx zou op 22 juli 1897 in het *Algemeen Handelsblad* worden omschreven als 'een zonderling voertuig, dat evenals alles wat bijzonder is, en met gepaste bewondering door velen werd aangegaapt, zich hedenochtend langs de Nieuwe Zijds Voorburgwal heeft voortbewogen. Het ding, dat verre van sierlijk was, had de snelheid van een paard in zeer matige draf.' Volgens de verslaggever viel het voertuig nog het best te vergelijken met een soort ledikant op wielen, en was het naar hij vermoedde een der eerste *automobiles* die 'zich aan het oog der altijd vlot tot commentaar geneigde Amsterdammers vertoonde.'

DE AUTOMOBIEL „BENZ”.



Nu de Automobiel-beweging in het buitenland zulke groote proportiën aanneemt en de voordeelen van dit vervoermiddel zóó overwegend zijn bewezen, heb ik mij den **alléénverkoop** voor Holland verzekerd van de **Automobiel „BENZ”**, de eerste en oudste firma op dit gebied. De firma „BENZ” te MANSHEIM, die over geheel Europa bekend is voor hare **Machineriën en Motoren**, heeft bewezen in staat te zijn, ook op het gebied der **Automobiel** op den voorgrond te staan. Dovenstaand rijtuigje kan eene snelheid bereiken van 30 Kilometer per uur. Het is elegant en solide gebouwd en steekt gunstig af bij alle andere fabriekaten. De behandeling is eene hoogst eenvoudige, terwijl het onderhoud onbeduidend is.

De rijtuigen zijn verkrijgbaar in verschillende modellen en grootte, in prijzen van af **f 1300.—**. Op aanvraag zend ik gaarne Catalogus met teekeningen, terwijl aan mijn magazijn diverse rijtuigen ter beproeving zijn.

De Importeur:
M. W. AERTNIJS,
NIJMEGEN.



Gottlieb Daimler
Dr. Carl Benz

Ruim 50 jaar geleden

zijn twee eminente constructeurs, Carl Benz en Gottlieb Daimler, hun roeping gevolgd. Hun pionierswerk is met universeel succes bekroond.

Vér boven alles uit schittert de ster van Mercedes-Benz als symbool van kracht en schoonheid.

Zij die de hoogste eischen stellen aan automobielen, hebben hun wenschen in vervulling zien gaan. De roem van Mercedes-Benz wordt door hen in eere herdacht.



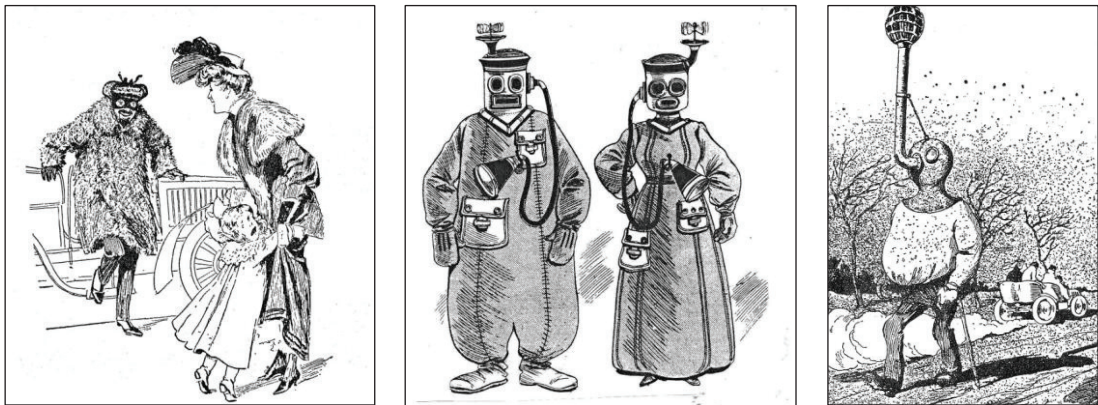

MERCEDES-BENZ

MERCEDES-BENZ IMPORT MAATSCHAPPIJ N.V. - AMSTERDAM - Spuiboulevard 89-93 - Telefoon 28214 en 28429
- GRAVENHAGE - De Ceuvelstraat 27-29 - Tel. 71163 (3 lij.) - Skerpenzeel en omstreken: Beestveld 168 C - Tel. 72088
- Rotterdam - Vliedweg 167-169 A - Autoverhuurbedrijf - Lisse - Vrolijk 398 - Den Haag - Telefoon 116450

'Nu de Automobiel-beweging in het buitenland zulke grote proportiën aanneemt en de voordeelen van dit vervoermiddel zóó overwegend zijn bewezen, heb ik mij den alléénverkoop voor Holland verzekerd van de Automobiel "Benz", de eerste en oudste firma op dit gebied'. Advertentie uit 1901. Rechts: 'Vér boven alles uit schittert de ster van Mercedes-Benz als symbool van kracht en schoonheid.' Advertentie uit 1938. (coll. auteur).

Op 26 april 1898, een jaar waarin er in heel Nederland nog geen veertig auto's in gebruik waren, kreeg Backx een vergunning voor het berijden op Rijkswegen onder volgnummer 4. Het jaar daarop nam een viercilinder Daimler deel aan een wedstrijd tijdens de Week van Nice. De eigenaar van de wagen was Emile Jellinek, de consul-generaal van de Oostenrijks-Hongaarse Dubbelmonarchie in de mondaine badplaats aan de Côte d'Azur. Jellinek overreedde Wilhelm Maybach om een lichtere en

lager gebouwde sportwagen met een sterkere motor te ontwerpen en vernoemde het resultaat naar zijn oudste dochter Mercédès. Jellinek trad daarna op als inofficiële Daimler-dealer en verkocht auto's aan zijn rijke vrienden. In 1901 kreeg de diplomaat zitting in de raad van bestuur bij de Daimler Motoren-Gesellschaft en kreeg hij het alleenrecht voor de verkoop naar Frankrijk, België, Oostenrijk-Hongarije en de Verenigde Staten. Stijgende verkoopresultaten, gewonnen wedstrijden en een mogelijke juridische schadeclaim van Panhard-Levassor die Daimlers onder licentie bouwde en oudere afspraken had met de naamgever, brachten de directie van Daimler in Cannstatt er in 1902 toe om de handelsnaam die Jellinek al eerder had gebruikt nu officieel in te voeren. Datzelfde jaar maakte Daimler-agent Remmers uit Amsterdam bij wijze van reclame in het ANWB-ledenorgaan *De Kampioen* van 20 juni melding van het feit dat notaris Backx nog iedere dag in zijn zes jaar eerder geleverde wagen reed en hij in al die tijd gemiddeld zestig kilometer per dag had afgelegd.



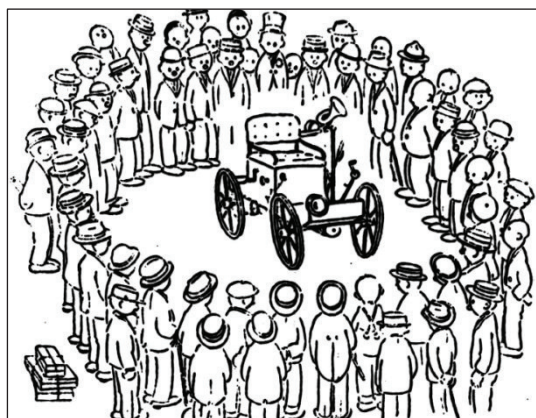
Als vader thuis komt in zijn auto-costuum. Spotprent van Theo Zarchie uit *Figaro* in 1904. Midden: 'Het ideale costuum voor een automobilierit over stoffige wegen, hermetisch gesloten en gegarandeerd 'dustproof''. Rechts : Remedie tegen uitlaatgassen. *Schnauferl*, 1904. (coll. auteur).

Op 12 september 1897 arriveerde de vierendertigjarige Michael Willem Lucius Josephus Aertnijs met een Benz type Vélo in Nijmegen. De rijwielhandelaar - het woord rijwiel was ingeburgerd nadat A. Buys uit Leiden in 1869 had voorgesteld om het Franse synoniem *vélocipède* uit de Nederlandse taal te verwijderen - had het drie jaar eerder op de markt gebrachte model rechtstreeks bij de fabriek gekocht. Een monteur van Benz gaf Aertnijs tijdens de rit van Mannheim via Keulen naar zijn woonplaats onderricht in de bediening van de wagen en het verhelpen van storingen. Op 26 april 1898 kreeg Aertnijs een vergunning voor het berijden van Rijkswegen onder volgnummer 7. Het model Vélo was de laagst geprijsde Benz. De aankoopsom van tweeduizend Reichsmark kwam overeen met twee tot drie jaarinkomens van een ongeschoolde arbeider. Het model had een eigen gewicht van circa tweehonderdtachtig kilo en was uitgerust met draadspaakwielen en luchtbanden. De watergekoelde eencilinder van 1700 cc (boring en slag 120 x 150 mm) leverde een vermogen van anderhalve paardenkracht bij 450 omwentelingen van de krukas per minuut, wat neerkwam op een topsnelheid van ruim twintig kilometer per uur. Toen de productie in 1902 werd gestaakt, waren twaalfhonderd exemplaren van deze eerste in grote serie gebouwde auto afgeleverd.

Datzelfde jaar overwoog de gemeenteraad van Nijmegen om het automobilisme aan banden te leggen. In het gebied dat begrensd werd door de Waal, de spoordijk, het station en het drukke stationsplein, zou een auto niet harder mogen rijden dan een voetganger liep. Voor de rest van de stad waar de firma M.W. Aertnijs de automerken Benz en Mors verkocht, gold een snelheidslimiet van tien kilometer per uur, wat overeenkwam met het tempo van een brouwerspaard of een trekschuit. In Rotterdam moest een eigenaar zijn motorvoertuig door een technisch geschoolde ambtenaar laten keuren voordat hij ermee de weg op mocht. In Utrecht stelde de gemeenteraad bepaalde eisen aan de afmetingen van een motorvoertuig, dat bovendien binnen vijf meter moest kunnen stoppen. In

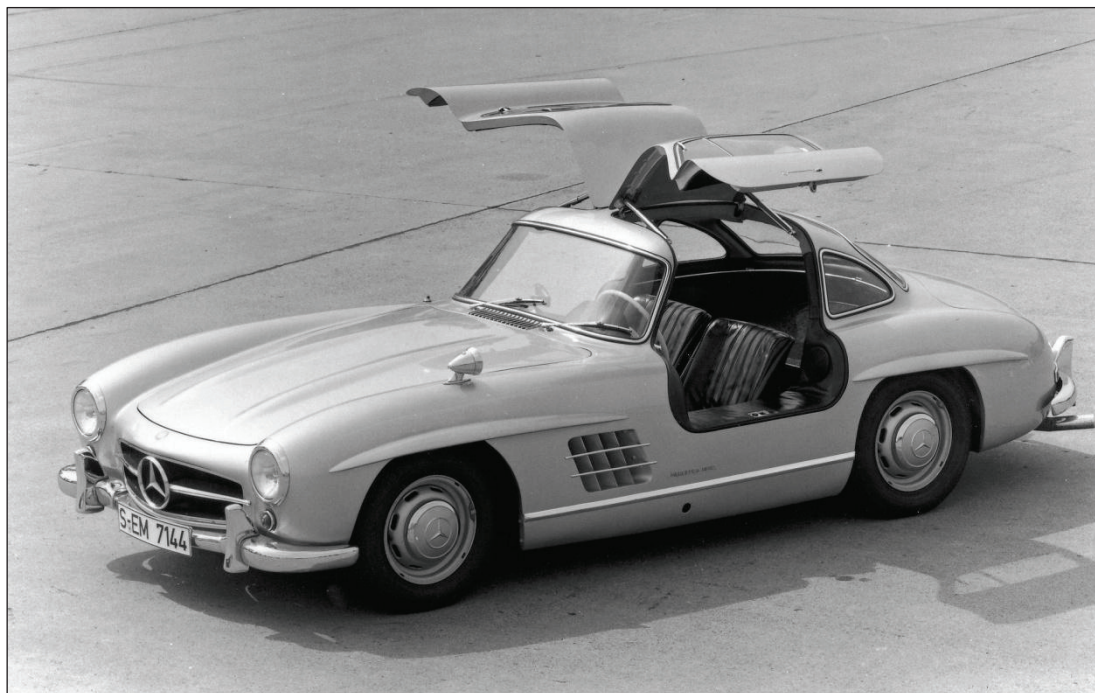
Harderwijk was de toegestane maximumsnelheid viereneenhalve kilometer per uur, en in Den Haag waren straten waar de automobilist op bepaalde tijden stapvoets moest rijden. Op dat tijdstip waren er in Nederland circa driehonderd motorvoertuigen in gebruik; in 1903 bestond het nationale wagenpark uit vijfhonderdvijftien officieel geregistreerde personenwagens. Het begrip 'automobilist' was inmiddels aan de Nederlandse taalschat toegevoegd, hoewel de achterhaalde term 'chauffeur' ook gangbaar is gebleven. Voorstellen van leden van de Nederlandse commissie voor taalzuivering in 1903 om dit Franse woord voor stoker te vervangen door synoniemen als hondenverpletteraar, rollende nachtmerrie, wegverpester, motordemon of stankparfumeur, hebben het niet gehaald, maar toonden wel aan hoe men in brede kring over de auto en zijn eigenaar dacht.

Een frappant voorbeeld van wat een automobilist in het begin van de vorige eeuw in Nederland kon overkomen, deed Jean Corbière uit de doeken in een brief aan de redactie van het *Nederlandsch Autoblad*. De goede man maakte op een zondag in juli 1903 met zijn gezin en een particuliere chauffeur een rit van Amsterdam naar Den Haag. Even voorbij de gemeentegrens van Lisse ontstond een irritant oponthoud doordat twee voortsukkelende paardenwagens de doorgang op de landweg belemmerden. De boeren weigerden halstarrig om de auto te laten passeren en zwaaiden met hun vuisten toen de chauffeur overvloedig claxonneerde. Er werd furieus gescholden en plotseling blokkeerde een van de karren de weg, waardoor de auto hem met een nauwelijks hoorbare tik raakte. Van enige schade was geen sprake, maar in een mum van tijd stonden er een stuk of zeven boerse typen rondom de auto in 'zeer dreigende houding'. Een van hen gaf de chauffeur een paar rake klappen met de verharde achterkant van zijn rijzweep - een en ander gepaard gaand met obscene taal en volgens de brieven schrijver 'aan waanzin grenzend getier'. Een eind verderop stonden andere op ruzie beluste boeren op de weg, die probeerden om de banden van de auto lek te steken of door te snijden. Gelukkig bleken hun zakmessen ongeschikt voor dit doel. Nadat het volgens Corbière behoorlijk aangeschoten rapalje de verbijsterde familie een zilveren rijksdaalder had afgeperst, mocht de auto doorrijden. De ziedende Amsterdammer liet het er niet bij zitten en bij de eerstvolgende gelegenheid werd proces-verbaal opgemaakt door een in zijn middagdutje gestoorde veldwachter. Deze leek echter niet van zins om de daders op stel en sprong aan de tand te voelen. De redactie van het *Nederlandsche Autoblad* adviseerde de brieven schrijver om voortaan middelen tot zelfbescherming mee op reis te nemen. Dit was op zich niets nieuws. Begin jaren tachtig van de negentiende eeuw adverteerde de firma Jansen in Den Bosch een 'handige accessoire voor fietstoeristen'. Het was de zogenaamde handvatrevolver van de Britse firma Sparbrook Manufacturers Limited, waarmee een 5 mm kogel kon worden afgevuurd op misdadige elementen en aanranders.



Voorheen en thans. Vooruitziende blik van cartoonist van A.S. Forster in *Faun*, 1925. (coll. auteur).

Welt Mobil



Mercedes-Benz 300 SL vleugeldeurcoupé met een 2996 cc zescilinder injectiemotor van 215 pk bij 5800 omw/min. Eigen gewicht 1460 kilo. Vier versnellingen. Acceleratie: vanuit stilstand naar 100 km/u tien seconden. Topsnelheid 245 kilometer per uur. Brandstofverbruik zeventien liter super per honderd kilometer. Gebouwd van 1954 tot 1956. (coll. auteur).

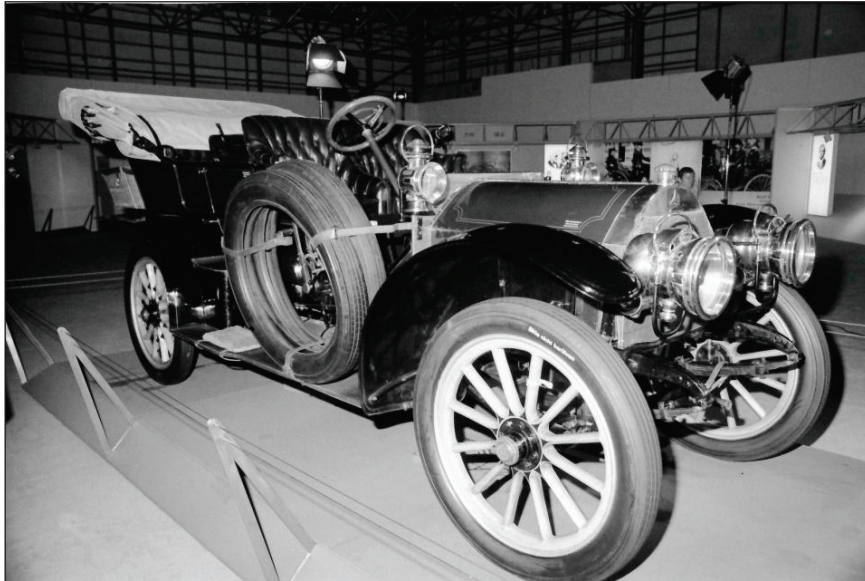
Het begrip automobiel is honderd jaar oud. Aanleiding voor het jubilerende Daimler-Benz AG om een bijzondere expositie in te richten: Welt Mobil, deze zomer op verschillende plaatsen in de Bondsrepubliek te bezichtigen. 15 mei jongstleden vond de officiële opening plaats in West-Berlijn. De tentoonstelling is ingedeeld volgens een aantal thema's. Een ervan toont het Duitsland uit het pre-autotijdperk en geeft een interessant beeld van de arbeidsomstandigheden tijdens de industriële revolutie, die uiteindelijk in de werkplaats van Karl Benz tot het eerste praktisch bruikbare motorvoertuig leidde. Een reconstructie ervan met de oorspronkelijke gereedschappen laat zien hoe. Boeiend is ook het thema 'de auto als afspiegeling van de maatschappij'. Circa vijftientig klassieke auto's tonen de ontwikkeling in techniek en vormgeving. Een 5,6 meter lange en 2,7 ton zware type 770 Grosser Mercedes Pullman-Limousine uit 1935, ooit in de stallen van de Japanse keizer Hirohito. De fabuleuze SSK met een carrosserie van Saoutchik uit Neuilly, ongelooflijk mooi. Een centrifugale Roots-compressor jaagt deze twoseater op naar honderdnegentig kilometer per uur en dat in 1928! Naast deze schitterende staaltjes van Daimler-Benz-kunnen treft men ook een Volkswagen Kever, een BMW Dixi, een Opel Laubfrosch, een in 1934 gebouwde Citroën Traction Avant en een voorwielaangedreven Lloyd Alexander uit 1959 aan. Een T-Ford completeert het klassieke gedeelte (wat andere merken betreft) op deze tentoonstelling in de jaarbeurshallen in Berlijn. Natuurlijk ontbreken ook de racewagens niet, waarmee het merk met een ster als boegbeeld roem oogste. Een doorlopende filmshow vertoont de successen van de coureurs Manfred Brauchitsch, Rudolf Caraciola en Hans

Stuck met hun fameuze *Silberpfeile*. Daarnaast valt er op Welt Mobil nog veel meer interessants en fraais te zien. Uw redactiemedewerker liet zijn kleinbeeldcamera het werk doen, getuige de hierbij afgebeelde foto's. (artikel uit *het Automobiel*, nummer 76, zevende jaargang, juli 1986).

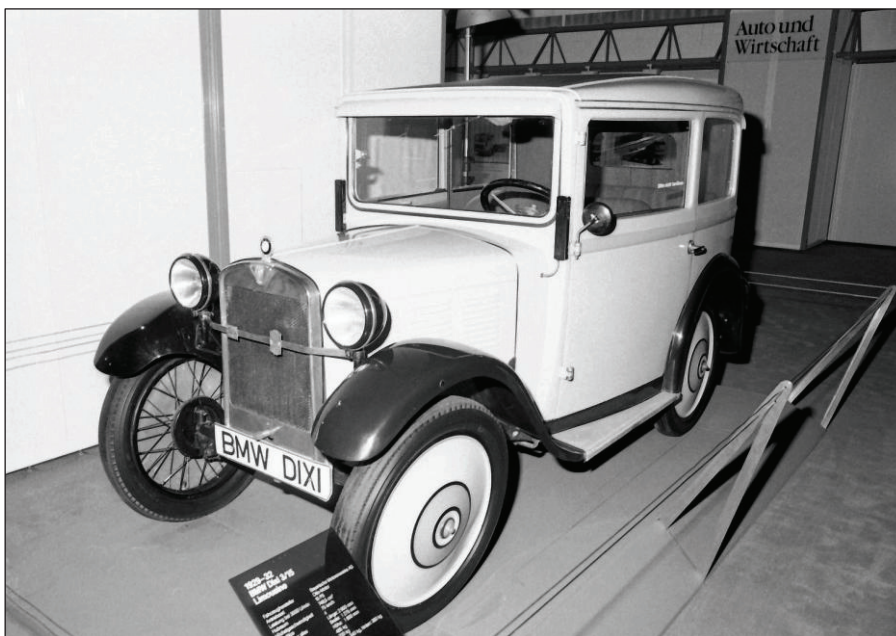


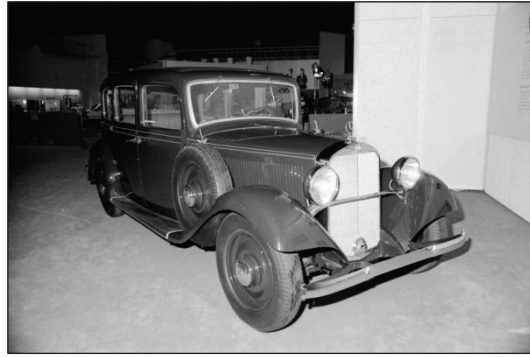
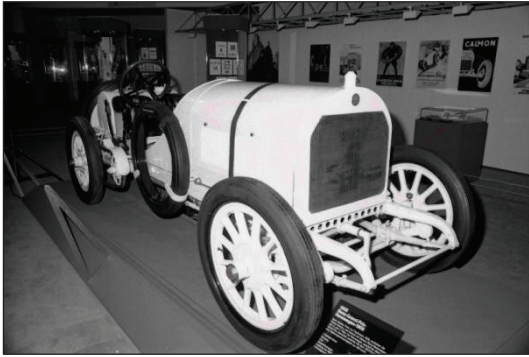
De voornamelijk door staatshoofden gebruikte 700 Grosser Mercedes Pullman-Limousine was uitgerust met een 7,65 liter achtcilinder lijnmotor van 150 pk. Topsnelheid honderdvijftig kilometer per uur bij een verbruik van 29 liter per 100 km. Onder: Zeven videovoorbeelden van wat de mens allemaal fout kan doen in zijn auto; 90 procent van alle ongevallen zijn te wijten aan de bestuurder.



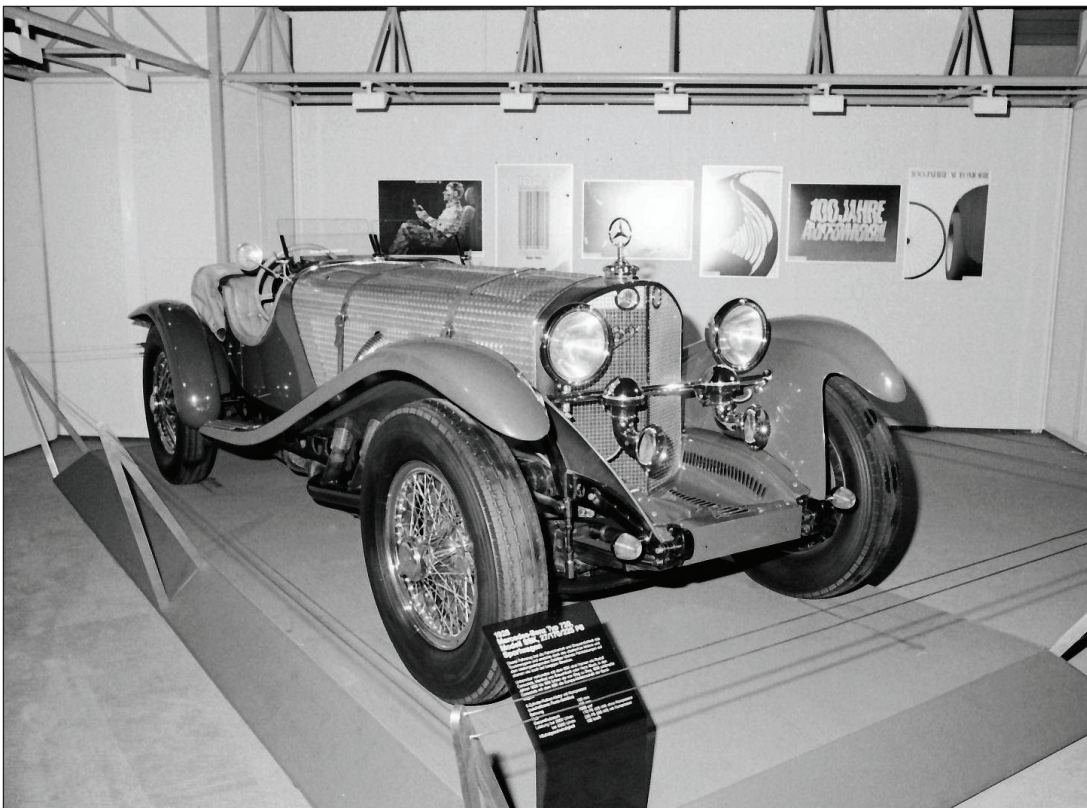


Toen Wilhelm II in 1903 tijdens de autotentoonstelling in Berlijn de stand van de Daimler Motoren Gesellschaft bezocht, liet hij zich door constructeur Wilhelm Maybach uitvoerig informeren over de nieuwste modellen van Mercedes. Na het gesprek nam de keizer afscheid met de woorden: 'Mijn beste meneer Maybach, uw automobielen zijn weliswaar zeer fraai, maar simplex zijn ze niet.' Op grond van deze opmerking nam de fabrikant een aantal modellen in productie met de merknaam Mercedes-Simplex. Afgebeeld is een in 1905 gebouwde Mercedes-Simplex 28/32 pk Doppelphaeton. De uit twee gietstukken samengestelde 5320 cc viercilindermotor van 33 pk bij 1200 omw/min bracht de duizend kilo zware cabriolet met vijf zitplaatsen op een topsnelheid van zestig kilometer per uur. Onder: het begin van BMW als autofabrikant was de overname van Dixi-Werke in Eisenach in 1928. Dit tijdens Welt Mobil getoonde tweedeurs model heeft een 748,5 cc viercilinder zijklepmotor van 15 pk bij 3000 omw/min en leverde een topsnelheid van 75 km/u bij een verbruik van zes liter per honderd kilometer. De Dixi 3/15 pk was afgeleid van de Britse Austin Seven en maakte in 1932 plaats voor de eerste in eigen huis ontworpen BMW, het type 3/20 pk. (foto's auteur).





Aan de Grand Prix van Frankrijk in 1907 hadden geen Duitsers meegedaan, maar het jaar daarop gaven de racewagens van Benz en Mercedes alle andere deelnemers het nakijken. Behalve Mercedes-coureur Christian Lautenschlager die zeven uur achter het stuur zat en een gemiddelde van 111,2 km/u bereikte, legde de Benz-equipe Héméry-Hanriot beslag op de twee en derde plaats. En 120 pk Benz als het hier afgebeelde exemplaar haalde 160 km/u en was speciaal ontwikkeld voor de Grand Prix. Rechts: een Mercedes-Benz 8/38 pk type Stuttgart 200 Limousine uit het begin van de jaren dertig. Een 1988 cc zescilinder lijnmotor van 38 pk bij 3200 omw/min bracht het circa 1200 kilo zware vierdeursmodel op een topsnelheid van tachtig kilometer per uur bij een verbruik van veertien liter brandstof per honderd kilometer. (foto's auteur).



Een collectors item par excellence. Mercedes-Benz model SSK (Super Sport Kurz) uit 1928 met een op persoonlijke smaak gebouwde carrosserie van Saoutchik uit Parijs. Onder de lange motorkap werkt een 7065 cc zescilinder lijnmotor met dubbele bovenliggende nokkenas, een uitschakelbare Roots-compressor, een drietraps valstroomcarburateur en een vermogen van 225 pk bij 3300 omw/min. Topsnelheid 188 kilometer per uur bij een verbruik van 27 liter per honderd kilometer. (foto auteur).