

**Fafnir-auto's in Nederlandse kranten**

13 november 1907 *Acte-examens vrije- en ordeoefeningen der gymnastiek.*  
Venlo, 9 November. Geslaagd de dames: B. G. Scholten, van Arnhem; M. I. Hens en C.M. J. Bekkers, van Venray; en de heeren: J. Mertens, van Grathem, en L. H. Peters, te Hunsel (L).

11 November. Geslaagd de dames: W. B. Nuijs, C. F. L. C. Meijer en A. A. Claus, te Arnhem; E. M. F. Schlencker en A. L. F. van Maesen de Sombreff, te Venray.  
De examens voor de mannelijke kandidaten zijn afgeloopen.

12 November. Geslaagd de dames E. M. Dijkman, A. Godvliet en F. E. M. J. Goossens, van Arnhem; M. A. Luiting en M. W. van Soest, van Harderwijk.

14 mei 1908 Kijkjes bij Nederlandsche Automobielhandelaren. door Gos. de V.  
DE SIMPLEX-FABRIEK TE AMSTERDAM.

[...] Ik moest den heer Leeuwenberg, die een aangenaam causeur is, er even aan herinneren, dat we bij de auto's moesten blijven.

– Maakt u ook de motoren?»

– Neen, wij gebruiken alleen de Fafnir-motoren, die uitsluitend voor de »Simplex« gemaakt worden in de fabriek te Aken, de »Achner StahlwarenIndustrie.

Dat zijn heerlijke motoren, die tot de besten behooren op dat gebied. De carrosserie wordt natuurlijk dan eens hier en dan eens daar besteld en wat de banden betreft, daarin zijn wij vrij.

Met die banden heb ik een aardige ervaring opgedaan in Duitschland. Men wil daar absoluut bij de door ons geleverde wagens en fietsen ook Duitsch fabrikaat banden hebben. Met Engelschen banden behoeven we daar niet aan te komen. Dat is nog eens een andere opvatting van bevoordeeling en steun der nationale industrie... «

Inmiddels ging de fabriek uit, hoewel 't half twee was, en ik verwonderde mij eenigszins daarover. »Ja, ziet u, kreeg ik tot opheldering:

»Zaterdagmiddags sluiten wij hier om half twee.« Dat leek me een goed ding;

hardwerken de geheele week, maar Zaterdagmiddagsvrij voor het fabrieksvolk. Een »weekeinde«ontspanning, die op den duur [...]

2 januari 1912 Nederlandsche Motorwielrijders Vereeniging.

Als bewijs van de betrouwbaarheid van het modern motorrijwiel moge het volgende gelden. De N. M. V. organiseerde in 1911 voor het eerst een Toerrecord om te zien, welk een afstand door teams van 2 rijders in 24 uur per motorrijwiel kon worden afgelegd. Een 4-tal teams legden met veel succes hun tocht af, en thans kan medegedeeld worden, dat zij, onder controle, het volgend aantal kilometers bereikten.  
1ste Prijs: de Heeren Ch. de Koek en H. J. van Rynstra, beiden te Utrecht ieder 618 K.M.

2e Prijs: J. Mertens te Grathem en J. Fonck te Venray, ieder 606 „

3de Prijs: P. Reymakers te Stratum en en A. W. Vlennings te Geldorp, ieder 514 „

4de Prijs: A. Mys te Texel en E. M. Wiersema te Groningen, ieder . . . 458 „

10 januari 1913 Automobilisme.

Het Motorrijwiel.

Bij de firma J. A. Boon te Haarlem verscheen heden no. I van *Het Motorrijwiel*, geïllustreerd tijdschrift voor eigenaren van motorrijwielen, tricars en kleine wagentjes, – de kleine motorsport dus, – onder redactie van Jerome Mertens, te Grathem (Limburg).

Sinds jaren was een gedeelte van de *Auto* gereserveerd voor de officieele berichten van de Nederl. Motorwielrijders Ver., voor nieuws en besprekingen op het gebied van motorrijwielen en wat daarmede in verband staat, doch allengs breidde deze rubriek zich dermate uit dat genoemd blad niet meer ruimte kon bieden zonder dat het aan diklijvigheid zou gaan laboreeren, welke allermint bij een sporter gaan zou passen, zooals de redactie terecht in baar inleiding zegt.

Wat betreft den inhoud en do verzorging van bet juistverschenen tijdschrift, hierover kan niet dan met lof worden gesproken; de redactie leidt de eerste artikelen op aangename wijze in, terwijl de firma J. A. Boom haar sporen als uitgeefster van sportbladen reeds met eere heeft verdiend en ook hieraan weer haar beste zorg besteedde.

11 januari 1913 Motorrijden.

Bij den uitgever J. A. Boom, te Haarlem, is verschenen een nieuw tijdschrift *Het Motorrijwiel*, waarvan gelijk de naam al aanduidt, de inhoud uitsluitend zal zijn gewijd aan de belangen van de kleinmotorsport. Het is een uitbreiding van de vroegere rubriek „Motorwielrijden" in *De Auto*, welke rubriek op den duur niet meer voldoende ruimte kon bieden voor al hetgeen op dit gebied te bespreken viel. Het nieuwe tijdschrift staat onder redactie van den heer Jerome Mertens, te Grathem (Limburg) en bevat o. m. een bespreking van verschillende motor-typen, van de cycle-cars, een

artikel over het gewicht der motorrijwielen enz. Het wordt uitgegeven op hetzelfde formaat als De Auto, waaruit binnenkort de rubriek motorwielrijden zal verdwijnen.

13 januari 1913 Het Motorrijwiel

We ontvingen het eerste nummer van een nieuw tijdschrift, dat onder den naam van „Het Motorrijwiel" zal verschijnen des Vrijdags, in Januari, Februari, en Maart om de veertien dagen, April, Mei, Juni, Juli, Augustus, September, iedere week, October, November, December om de veertien dagen.

Zooals de Redactie in een voorbericht meedeelt is het blad eigenlijk een uitbreiding van de reeds sinds jaren bestaande rubriek „Motorrijwielen" in „de Auto". De redactie geeft verschillende redenen op, waarom de verschijning van dit nieuwe blad gewenscht was. Behalve om redenen van technischen aard, meent de redactie, dat er meer ruimte moet komen voor het bespreken van het wel en wee der motorfietzers, voor het kouten over avonturen en reizen, voor het onderrichten van nieuwelingen in de motorsport, enz., meer ruimte dan „de Auto" aan kon bieden, zonder dat deze aan diklijvigheid zou gaan laboreeren, welke kwaal toch allerminst bij een sportorgaan zou passen. Dit eerste nummer ziet er goed uit. Een eenvoudige omslag, duidelijke letter en goed papier.

Ook de illustraties zijn duidelijk en goed afgedrukt. We vinden o.a. in dit nummer het begin van een artikel door J. M. over: „Onze Sport en onze taal"; Bespreking van verschillende motor-typen met afbeeldingen; het gewicht der motorrijwielen door J. M.; de de Cyclecar, door J. M. De Rechtskundige rubriek wordt behandeld door mr. E. W. H. Duyzings. Als redacteur van het nieuwe tijdschrift, dat zal verschijnen bij den uitgever J. A. Boom te Haarlem, zal optreden de heer Jerome Mertens te Grathem (Limburg).

10 mei 1916 Mooie Vendutie

OP MAANDAG den 15en MEI 1916 ten huize van Mevrouw dew: H. M. C. VOGELSANG s. f. Tasikmadoe, halte Kemirie van HED's mooie en goed onderhouden inboedel, een span gitzwarte sandelwoods en een zeer weinig gebruikte 22 H. P. Fafnir vier zits, full torpedo.

S. A. V. C. Kantoor

W. J. VAN DEN BOOGAART en -267-

H. Aug: VAN DER HEIJDE. [in: De nieuwe vorstenlanden]

26 augustus 1915 [...] De dag werd besloten met een diner waaraan de resident, de assistentemresident en regenten deelnamen.

Vermeld wordt nog dat Maandag de *Fiat*-auto van den Heer Doeve, Resident van Banjoemas, waarin de G. G. was gezeten, den tocht door de residentie zonder haperen volbracht.

De nieuwe *Fafnir* wagen echter, waarin de heer Hulshoff Pol en de adjudant Bijl de Vroe zaten, bleef even over de grens van Pekalongan en Banjoemas steken, zoodat dezen een anderen wagen moesten zoeken.

31 december 1916 Alfabetische lijst van den Ned.-Indië geïmporteerde AUTOMOBIELMERKEN.

1. Adler. 35. Eysink. 69. Piccard Pictet. 2. Apollo. 36. Fafnir. 70. Priamus. 3. Argyll. 37. **Fiat**. 71. Protos. 4. Arries. 38. Fischer. 72. **R. C. H.** 5. Arrol Johnson. 39. F. N. 73. Regal. 6. **Austin**. 40. **Ford**. 74. Reo. 7. **Austro-Daimler**. 41. Gaggenau. 75. Riley. 8. **Bedford Buick**. 42. German. 76. Royce. 9. Benz. 43. Giant (Little). 77. R. M. C. 10. Berliet. 44. Gobron. 78. Renault. 11. Bianchi. 45. **Herff-Brooks**. 79. **Rochet Schneider** 12. Brasier. 46. Horch. 80. Rover. 13. **Buick** 47. Humber. 81. Royal Start. 14. **Brennabor**. 48. **Hupmobile**. 82. Sans Soupapes. 15. **B. S. A.** 49. **Itala**. 83. Seat. 16. Bugati. 50. Lancia. 84. Schneider, 17. **Calthorpe**. 51. Le Gui. 85. Siddeley-Daisy. 18. **Charron**. 52. Les Sigmas. 86. Sorrel. 19. Chaumont. 53. Loreley. 87. Sperber. 20. **Chenard Walker**. 54. Lorraine Dietrich. 88. **Spyker**. 21. Clément Bayard. 55. M. A. F. 89. Stella. 22. Calibri. 56. Marathon. 90. Stellit. 23. Daimler. 57. Maxwell. 91. Stoewer. 24. Darracq. 58. **Mercedes**. 92. Stoneleigh. 25. De Dion Bouton. 59. Minerva. 93. Studebaker. 26. **Delahaye**. 60. Motobloc. 94. **Sunbeam**. 27. **Delaunay Belleville**. 61. N. A. G. 95. **Swift**. 28. **Detroit**. 62. **Napier**. 96. Trumbell. 29. D. F. P. 63. N. S. U. 97. Turicum. 30. Diatto. 64. **Opel**. 98. Unie. 31. Dürkopp. 65. Oryx. 99. **Waltham**. 32. E. M. F. 66. **Overland**. 100. Waiderer. 33. Everitt. 67. Panhard Levassor. 101. Windhoff. 34. Exelsior. 68. **Peugeot**. 102. Wolseley.

N.B. De merken, welke op de Koloniale Tentoonstelling Semarang vertegenwoordigd waren, zijn met vette letter gedrukt.

11 december 1917 Te koop: BOUWGROND aan den grooten weg te Magelang.

FAFNIR AUTO, tweepersoons gegarandeerd goed.

VAN ARENTHALS Poerworedjo. 6490

13 mei 1918 Roomsche Katholieke Coöperatieve Verbruiksvereniging "Eigen Hulp", te Grathem.

Voor mij, Herman Joseph Frederik Brinkman, notaris ter standplaats Roermond, verschenen, in tegenwoordigheid der na te noemen getuigen:

1. Antoon Schreurs, molenaarsknecht, te Grathem;
2. Henri Wertz, rijwielhersteller, aldaar;
3. Michiel Koninckx, mandenmaker, aldaar;
4. Jean Janssen, loonarbeider, aldaar, en
5. Hendrik Danissen, landarbeider, aldaar.

Hoofdstuk een.

Naam, duur, plaats van vestiging.

Art. 1. De vereniging draagt den naam van: Roomsche Katholieke Coöperatieve Verbruiksvereniging "Eigen Hulp", en is gevestigd te Grathem.

Zij is aangedaan voor den tijd van dertig jaren, in te gaan op den dag waarop deze statuten in de Nederlandsche Staatscourant zijn gepubliceerd, behoudens verlenging of vroegere ontbinding. Uiterlijk in de gewone jaarvergadering van negentienhonderd acht en veertig, wordt over het voortbestaan der vereniging beslist.

Art. 2. Het domicilie der vereniging en van hare leden, die buiten de gemeente wonen, is gevestigd ten kantore der vereniging te Grathem.

Hoofdstuk twee.

Doel.

Art. 3. De vereniging heeft ten doel aan hare leden

21 november 1918 TE KOOP Een zeer goed onderhouden AUTO merk Fafnir 6 zits, luxe carrosserie, weinig gebruikt, in zeer goeden staat, prijs compleet met reserve velg etc. f5000.- Brieven No. 14569 N. v. d. Dag.

18 april 1919 Een 8 / 22 P.K. "Fafnir" Landaulette lim. zes-persoons, met zelfstarter en elec. verl.

[afbeelding: [Nieuwsblad van het Noorden » 18 apr 1919 - Art. 69 | Delpher](#)]

22 juli 1919 TENTOONSTELLINGSHAL VOOR AUTOMOBIELEN OLYMPIA. Machine- en Automobielfabriek Berlin-Hallensee, Kurfürstendamm 151.

Permanent zijn te koop: Traktoren, zware en lichte last-, Expeditie- en personen auto's, Mercedes, Benz, Adler, Wanderer, Horch, Fafnir, Jeffery, Packard, Mitchel, Fiat, Renault, Dornier, Talbot, etc. Nieuw en door vakkundige hersteld. (44863)

11 september 1919 Aangeboden 2 FAFNIR 4-pers. torpedo's, 4 cyl., 8/22 P.K., nieuw, compl. met lampen, hoorn, voorruit, kap met hoes, gereedschapskist, 5 banden 820/120. Sierlijke boot-carrosserie. Inlichtingen en proefrit aan te vragen bij: F. KLAAS BAVING, Amersfoort. (57408)

7 februari 1920 AUTO - te koop, merk: "Fafnir", 20 H.P., 4 Cyl., 4 pers. motor, in prima staat Torpedo carrosserie, als nieuw 2 reserve wielen, banden en alle benodigdheden. Prijs f3800.-. Brieven lett. T 273, Bur. De Telegraaf. 2130

16 maart 1920 "AUTO-AUSSTELLUNGSHALLE - OLYMPIA"

MACHINE- en AUTOMOBIELFABRIEK.

BERLIJN - HALENSEE Kurfürstendamm 158.

Te koop aangeboden TWEE PERSOONS-Automielen, Wanderer, Fafnir, F N, Sigma, Dornier, enz. Telegramadres: Maschinenbeyer Berlin

6 april 1920 AUTO te koop van particulier, merk "FAFNIR," moderne vierpersoons torpedo, prima rundleerbekleding, compleet met reservewiel, zoo goed als nieuwe banden, gereedschap enz. Te zien en te bevragen bij Firma BOEZEMAN & ZOON, Zwolle.

17 april 1920 Adler-Auto 8/25

Horch-Auto 8/22

Fafnir-Auto 8/22

Sofort lieferbar, Sehr preisswert zu verkaufen. Anfragen zu richten HERZBERG, Berlin Kantstrasse 30, Charlottenburg

19 mei 1920 BESTEL-AUTO

Prachtige FAFNIR BESTEL-AUTO direct leverbaar 9182

L. D. WALRAVEN, Weesperzijde 12, Watergraafsmeer. Tel. Z. 930.

1 januari 1922 [...] Onze Commissie meent reeds daarom, dat in de toekomst naast

eene goede, zaakkundige, economische en financieele gestie, ook eene gepaste zuinigheid geboden zal zijn, om ervoor te waken, dat de kostprijs zoo laag mogelijk zal blijven. Een wedijver in grootte en grootschheid met de overige provinciale electriciteitsbedrijven achten wij beslist onnoodig. Het zij ons in dit verband vergund enkel te wijzen op het feit, dat in 1919-1920 aan vervoermiddelen werd uitgegeven een bedrag van f75.000.-, waaronder 7 personenauto's n.l. een Benz, een Fiat, een Mercedes, een Buick, een Opel en twee Fafnir. Omtrent de medezeggenschap der gemeenten in de aan [...]

29 april 1922 [...], een vierpersoons Auto "Fafnir" 18-24 PK in zeer goeden staat. Adres bureau dezer 1169 [De Limburger]

7 juli 1922 Auto te koop.

Open TORPEDO FAFNIR 6 pers. Prima zwaar leerbekleding, wegens vertrek, f1600.- Br. fr. lett. R 31 bur. N. A. Ct. [Nieuwe Apeldoornsche courant]

3 juli 1926 Moest dat mijn einde zijn?

Ik werd geboren in Aken, juist in een tijd, dat mijn vaderland in grooten nood was. Daarom moest ik dadelijk in dienst. Ik diende mijn heer, een kapitein van den generalen staf, met al mijn hart en zinnen.

Dan bracht ik hem naar het oostelijk, dan weer naar het westelijk front. Mijn oogen zagen bijna geheel Europa. En nooit werd ik, ofschoon een kogelregen mij vaak den weg versperde, gewond.

En toen de vrede kwam, werd ik verkocht en diende ik een dagbladdirecteur, dien ik elken dag van zijn" huis naar het kantoor bracht. Maar ook deze scheen op het laatst, ofschoon ik alles deed om hem te gerieven, genoeg van mij te hebben, want ik werd door hem aan mijn grootsten vijand, een handelaar in paarden, verkocht.

Toen dacht ik, dat mijn einde spoedig nabij was. Maar ik vergiste me. Dien ik als vijand beschouwd had, bleek een vriend voor mij te zijn.

Hij gaf mij nieuwe oogen en deed al mijn oude ledematen weer verjongen.

Ik had het zoo best, als ik het nooit had gehad.

Maar ziet, toen kwam het vreeselijke noodlot. Toen ik rustig stond te droomen over alles wat ik in mijn leven had medegemaakt, hoorde ik plotseling een knal, een vlammenzee omgaf me, en in een oogenblik had het wreede vuur, waarvoor ik in den oorlog was gespaard, mij verteerd.

Sic transit gloria mundi.

Dat was het einde van den ouden Fafnir-auto van onzen directeur.

17 juli 1926 [...] Gebruikte AUTIOMOBIELEN gaan weg tegen spotprijzen als:

DURKOPP, 6 pers. landaulette f 175,

STUDEBAKER, 6 pers. conduite interieur f 375

FORD TOURING, in prima staat, f 700.

FORD SEDAN, schitterend f 975.-

FAFNIR, 2 pers. open wagen, geheel compleet f 475 -

26 september 1930 GRATHEN. - Burgerwacht. - Op Dinsdagavond den 23 dezer, werd alhier in de zaal Wertz, een vergadering gehouden door de leden van de Burgerwacht, onder Voorzitterschap van dhr. van den Broek, Burgemeester der gemeente Grathem. De vergadering was vrij goed bezocht. [...]

12 november 1935 EN DAT ALLES OM EEN ZAK SUIKER

THORN. - Toen Vrijdagavond een tweetal Rijksambtenaren van hier op dienst waren nabij de brug op den Napoleonsweg, naderde aldaar een persoon die een zak suiker op de schouders droeg. Op het haltegeroep der ambtenaren liet deze zijn vrachtje in den steek en sloeg op de vlucht, waarop de ambtenaren hun afgerichten politiehond nastuurden.

Deze had den vluchteling dra ingehaald en greep hem bij den jasmouw vast, waarop de man het beter oordeelde ook de jas maar achter te laten, waarna hij ontzetting der ambtenaren pardoos in het kanaal verdween.

Even later verscheen hij weder aan de oppervlakte en trachtte zwemmende de andere zijde te bereiken. Doch ook hier rekende hij buiten de waard, want hier had zich de gemeente-veldwachter van Grathem geposteerd, die hem verzocht maar aan wal te komen. De zwemmer scheen hier echter maar weinig zin in hebben en maakte weder rechtsomkeer. Toen hij nu bij de ambtenaren den oever bereikte en aan wal am, bleek hij door een kogel in den rug te zijn getroffen.

IJlings werd nu dhr. Wertz te Grathem ontboden, den gewonde, zekere G. Geraets uit Kessel, per auto naar het ziekenhuis te Venlo vervoerde.

Daar zoowel de ambtenaren alsook de veldwachter verklaren niet te hebben geschoten, blijft het intusschen de vraag wie het schot heeft gelost.

20 mei 1937 VERKIEZINGSAUTO VAN DEN WEG GEREDEN.

Op den gevaarlijken viersprong nabij café Gerards onder Grathem had wederom een auto-ongeval plaats. In den namiddag omstreeks half vijf kwam uit de richting Roermond een luxe-wagen, bestuurd door dhr. S. uit Maasniel, terwijl uit de richting W-asse een wagen arriveerde, bestuurd door een Hagenaar, die bezig was met het verspreiden van verkiezingsmateriaal. Door een toeval kwamen de wagens met elkaar in botsing. Deze was van dien aard, dat de wagen van den Hagenaar kantelde. De andere auto werd weinig beschadigd. Van de drie inzittenden werd de bestuurder, dhr. F. uit Den Haag, op advies van Dr. v. d. Oever per auto naar het station Weert gebracht, waar het verfler vervoer per brancard plaats had. De politie stelt een onderzoek naar het schuldvraagstuk in. De wagen van dhr. F. werd zwaar beschadigd en opgesleept naar de garage Wertz.

15 februari 1943 Huurauto. Voor Grathem en omliggende plaatsen huurauto v. ziekenvervoer m. doktersbewijs. H. Wertz, Grathem. 2366

10 maart 1956 Impressario van het Sterk verhaal

"Gebed van Patton" nog gevraagd

Werkelijkheid soms boeiender dan gefantaseerde stories

Het sterk, verhaal gebaseerd op de werkelijkheid, heeft in Nederland een vast publiek verworven en voor de gewone short-story, doorgaans een verzinsel waarin op bondige wijze een enkele gebeurtenis wordt behandeld die naar een pakkende ontknoping voert, blijft het grote publiek hier nog immer kopschuw. Zelfs uitgaven in de populaire zakboek-edities veranderen hieraan weinig. Is het sterk verhaal, de gecondenseerde neerslag vaneen stuk voorbij schokkende werkelijkheid, alleen om die werkelijkheid een begeerd genre literatuur? Ook vele romans zijn niet meer dan louter verzinsel; sommige auteurs gaan zelfs zover, alle illusies dat de lezers met een waar gebeurd verhaal te doen krijgen, om hals te brengen nog voordat zij hun verhaal begonnen zijn: zij verklaren ronduit dat hun personen zijn verzonnen, de verwickelingen uit de duim gezogen, de plaatsen waar het boek speelt op geen enkele kaart te vinden zijn. Het sterk verhaal dankt zijn succes én aan de pakkende feiten én aan de wijze waarop die feiten zijn verwerkt.

De grote gangmaker de impressario van het Sterk Verhaal werd na de Tweede Wereldoorlog voor Nederland vooral mr. A. Th. Mertens, de uit Grathem afkomstige meester-journalist, die het introduceerde op de achterpagina van het Amsterdamse Jezuitenweekblad "De Linie", waarvan hij sinds de oprichting redactiesecretaris is. Ongeveer 500 Sterke Verhalen heeft mr. Mertens daarin reeds gelanceerd: de sterkste of boeiendste, in elk geval de meest geslaagde en voor de katholieke Nederlandse lezers meest belangwekkende werden onlangs gebundeld voor een zakboek-uitgave der Zonnewijzerreeks van 't Spectrum te Utrecht (Bibliotheek voor het Gezin). Te zeggen dat De Linie het enige weekblad met regelmatig een pakkende non-fiction vertelling is, kan echter niemand volhouden: de lezers van dit blad [Dagblad voor Noord-Limburg] vinden al jaren-lang op deze pagina zulke Sterke Verhalen, zij hebben hier een wijd-openstaand venster op de politiek-achter-de-schermen, op de wonderen der wetenschap en het avontuurlijk leven, zij vinden er zelfs soms toekomst-verhalen, waarvoor de Amerikanen het woord science-fiction hebben uitgevonden dat de polyglotte Nederlanders weer rustig aan hun taalschat hebben toegevoegd. (Er is inmiddels een Vreemde-woorden-Prisma uit; het was nodig ook, maar Spaanse woorden als fiësta, flamenco vindt men daar weer niet in; is dat nu ook al Anglo-Amerikaans georiënteerd ?)

HET BLOED KRUIPT

Te zeggen dat mr. A. Th. Mertens zich alleen in Sterke Verhalen heeft gespecialiseerd geeft hem te weinig eer, het is een van de vele terreinen, waarheen zijn wereldwijde interesse en zijn Amerikaanse journalistieke scholing hem gevoerd heeft. Een andere specialiteit is zijn enorme kennis over de faits et gestes, de duistere en de openbare, der werkers "Achter het ijzeren gordijn". Er is geen document zo geheim en geheimzinnig of deze wakkere journalist weet er van. Sommige zijner vroegere leermeesters of studiemakkers hebben het wel eens betreurd, dat Anthony Mertens, die vroeger ook een daadwerkelijke belangstelling voor de kunsten, literatuur en beeldende kunst, aan de dag legde, zich zo door de journalistiek heeft laten opslorpen dat hij daardoor niet meer dan een reproducerend kunstenaar werd. Men kan vragen: was het beter geweest als mr. Mertens bijvoorbeeld een katholieke Ritter jr was geworden dan op de post waar hij nu zijn vormende taak vervult en vervult met ere - hij behoort, in Amsterdam, tot een der grote journalisten! - een vaste, moedige kracht te zijn? Het bloed kruipt tenslotte waar het niet gaan kan en met alle eerbied voor de ouderdom en een Geschenk dat men niet al te schern moet bekijken, ik lees

liever de Sterke Verhalen van mr. A. Th. Mertens dan de Ontmoetingen met Schrijvers van dr. P. H. Ritter jr.

De hevige belangstelling van Mertens voor de grote dingen in "deze grootse tijd" blijkt uit elk verhaal van zijn eersteling in boekvorm. De oorlogen, de tweede wereldoorlog met zijn nasleep en de Korea-oorlog leverden het grootste part van de inhoud, maar in elk van die verhalen is het toch eigenlijk de mens die het maakt. Sterk Verhaal belooft iets ongeloofwaardigs op het eerste gehoor: een heldendaad of 'n heksentoer een opeenstapeling van gelukkig toeval; altijd iets anders dan de gewone werkelijkheid brengt. De vele wonderbaarlijke reddingen in e oorlog horen er daarom bij: de een dankte zijn ontsnapping aan de dood aan het Scapulier (nee het waren twee soldaten die dank zij een vergeten gezocht en weer gevonden Scapulier gered werden), de ander aan 'n oude poederdoos van z'n vrouw.

#### PATTONS GEBED

Maar er behoren ook toe de even wonderlijke reddingen die aan het gebed toegeschreven worden: wat er waar is geweest van Patton's gebed in een middeleeuwse kapel van Luxemburg tijdens het Ardennen-offensief zal wel nooit precies worden vastgelegd, de generaal zelf is door een auto-ongeluk om het leven gekomen, ook de hoofdaalmoezenier die hem gehoord heeft en samen met hem een gebed voor de Kerstkaart aan te soldaten heeft opgesteld, is dood. Het gebed zelf zoals het door De Linie is gelanceerd - de publicatie stamt uit het Kerstnummer van True Magazine 1947 - komt van Pattons vroegere perschef kolonel Jack Widmer. Hij zou het uit de mond van de tankgeneraal in steno hebben genomen.

De publicatie van dit Kerstverhaal is wel de grote stunt geweest uit de reeks Sterke Verhalen. Nu nog is de belangstelling ervoor levendig, er komen nog steeds aanvragen naar die (uitverkochte) Linie-nummers binnen. Kloosterbroeders schreven dat zij het verhaal bij hun meditatie gebruikten, leraren droegen het in de geschiedenisles voor, een missionaris wijdde er een serie preken aan, ontstichte lezers zegden hun abonnement op. Men kan het nu in de Sterke Verhalen terugvinden; deze ruige, begrijpelijke soldatentaal, waarin niets van kerkboekjes-lyriek te vinden is, en wel uitstekend in het kader gezet waarbinnen dat gebed gesproken werd.

Het boekje besluit met een vertelling over een heilige monteur, die in zijn vak voortdurend de dood in het gezicht moest kijken, een katholiek bekeerling werd, daardoor tot nog groter daden kwam tenslotte door al het leed dat hij in Voor-Indië gezien had, ertoe kwam om heel zijn leven tot één offer te maken voor de armen in dat land. Treffend voorbeeld van stille heiligheid.

Hierop aansluitend moet men de Patatten-Expeditie noemen tijdens de hongerwinter in Holland uitgevoerd door Symen Mol, de rector van het Onze Lieve Vrouwe Gasthuis in Amsterdam: een gewaagde tocht naar Friesland met 10 botters om de zieken en 't personeel van het ziekenhuis aan tenminste de noodzakelijke aardappelen te helpen. De moordenaar van Trotzky wordt ontmaskerd in "Wie is de pseudo-Belg?", de historische raid op de stuwdammen bij de Ruhr - waaraan het Prismaatje "Bommen op de Roerdam" geheel is gewijd - wordt ook van de andere kant, door een toevalig-ontsnapte bekeken. Fantastische vlieger-avonturen vindt men er naast een gecondenseerde beschrijving van de ondergang der Titanic, Kidnapping van een kind, chantage-gevallen treft men er, naast de korte dynamische biografie van een Poolse verzetstrijdster. Mr. A. Th. Mertens heeft een actueel spannend, levensecht avonturenboek samengesteld van welke soort men er nog vele hoopt te kunnen lezen.

#### PAUL HAIMON

15 april 1961 Bekend vervoerspionier jubileert

Pierre Mulder, Hoensbroek, maakte "Green Cars" groot

Veertig jaar geleden de eerste ritten in vrolijke Fafnir

HOENSBROEK, 14 april, (eigen red.) Veertig jaar geleden bezocht de toen 19-jarige Pierre Mulder een middenstandstentoonstelling welke te Heerlen werd gehouden. Dat was in augustus 1921. Pierre Mulder werkte toen als volontair in de Heerlense autogarage Starmans en hij liep al enige tijd met plannen rond, om zich zelfstandig te vestigen. Op de tentoonstelling zag hij een Fafnir-auto. De wagen was precies wat hij zocht, maar hij kon hem eerst kopen nadat de expositie gesloten was. Op 31 augustus 1921 eindigde de tentoonstelling, op 1 september was Pierre Mulder dank zij financiële hulp van zijn ouders, eigenaar van de Fafnir en op 2 september stond hij voor het station te Heerlen om de eerste passagiersdienst op Kerkrade tot aan de Duitse grens te openen.

Kerkrade leefde toen in een alzalgig isolement. Er bestond geen tram-, geen trein- en geen busverbinding met Heerlen en Mulder's Fafnir was een ware uitkomst. Er gingen welgeteld hooguit zes personen in de wagen. Een enkele reis Heerlen-Kerkrade kostte één gulden; een retour-rit tweevijftig en dan was men tevens verzekerd van een vaste plaats in de Fafnir. Dit betekende, dat als de wagen reeds vol was en zich nog op het laatste ogenblik de bezitter van een retourbiljet meldde, een der enkele

reispassagiers onverbiddeijk zijn zitplaats moest afstaan. Maar hij mocht toch meerijden, staande op de treeplank!

#### EERSTE LIJNDIENST

Deze vrolijke pionierstijd in het snelverkeer op de weg werd weldra in meer geordende banen geleid. Een jaar nadat Pierre Mulder met de eerste ritten op Kerkrade begon, kwam zijn broer Jan in de zaak en nu kon men voortaan met z'n tweeën rijden, zodat een tweede wagen werd aangeschaft. Het was een Rutley, een wagen van Duitse makelij. In 1924 begonnen Pierre en Jan Mulder onder de naam gebroeders Mulder de lijndienst Heerlen-Hoensbroek, die zich snel ontwikkelde tot een der belangrijkste busverbindingen in de Mijnstreek en die thans nog door Pierre Mulder wordt geëxploiteerd, nadat Jan zich in latere jaren uit zaken terugtrok. Aanvankelijk bestond op de lijndienst naar Hoensbroek een vrij scherpe concurrentie, maar de beide andere ondernemers die aanvankelijk ook op Hoensbroek reden, deden later hun lijndienst aan de Gebroeders Mulder over. Men kan de van alle gemakken voorziene autobussen, waarmee deze lijndienst nu wordt onderhouden, niet vergelijken met de voor onze tijd nog primitieve vervoermiddelen van omstreeks 1925. De eerste autobus Heerlen-Hoensbroek en terug was de reeds genoemde Pafnir [Fafnir], die bij een wagenmaker op de Sittarderweg was omgebouwd en vergroot, zodat het voertuig thans plaats bood aan negen personen.

Bij de lijn op Hoensbroek kwam na enige jaren nog een tweede lijn, welke van Heerlen naar Beek, later doorgetrokken tot Lutterade. Deze lijn is na de tweede wereldoorlog aan de L.T.M. overgedragen, zodat Pierre Mulder zich geheel kon wijden aan de lijn Heerlen-Hoensbroek; een exploitatie, waaraan hij met groot succes zijn volle energie heeft gegeven.

In 1938 bracht Pierre Mulder zijn bedrijf van Heerlen over en vestigde zich op de plaats, waar nu aan de Juliana-Bernhardlaan 142 het geleidelijk gegroeide complex van garages met kantoren en een tankstation ligt, dat onder naam Green Cars in geheel Zuid-Limburg een vertrouwde klank heeft gekregen. Want na de laatste oorlog heeft de heer Mulder zijn bedrijf omgedoopt in Green Cars.

Het is een uiterst moderne en efficiënt geleide vervoersonderneming, maar in de weinige rustige uren, die het zakenleven hem laat, praat Pierre Mulder nog graag over die eerste jaren van opbouw, toen er gewerkt werd van 's ochtends vroeg tot diep in de nacht.

Een heerlijk tijd! Pierre Mulder had toen ook reeds een touringcarbedrijf. Als er een rit naar de bekende paardenprocessie te Hakendover in de Belgische Kempen werd gemaakt een afstand van tachtig kilometer deed men daar twee dagen over; één dag voor de heen- en één dag voor de terugreis. En tijdens de eerste daguitstapjes naar Spa en de Gileppe, nu een kleine veertig jaar geleden, moesten de toeristen op een steile helling vlak bij de Gileppe uitstappen. "Dames en heren, nu lopen we een stukje. Dan kunt U op uw gemak van het uitzicht genieten", werd gezegd. Dat was een camouflage, want volgeladen haalden die eerste primitieve touringcars de helling niet.

De Green Cars beschikt tegenwoordig over een wagenpark van elf moderne autobussen en touringcars. Behalve de exploitatie van de lijndienst Heerlen-Hoensbroek organiseert de onderneming gedurende het toeristenseizoen dag-uitstapjes door mooi Zuid-Limburg en naar Duitsland en België, terwijl herhaaldelijk met verenigingen grote meerdaagse tochten, zoals naar Lourdes, Denemarken en Berlijn, worden gemaakt.

Het veertigjarig bestaan van het autobus- en touringcarbedrijf "Green Cars" wordt eerst half september gevierd, als de seizoensdrukke achter de rug is, zodat alle medewerkers van het bedrijf aan het feest kunnen deelnemen. Daar heeft Pierre Mulder nadrukkelijk op gestaan. Als er feest gevierd moet worden, dan tezamen met al zijn mensen!

#### 2 juni 1966 MET HET OOG OP DE WEG

Ik herinner mij mijn eerste autorit, we schoten als het ware over de smalle grintweg heen; de „Clement-Bayard" bereikte haar topsnelheid van 60 km/u! door J. ADAMA ZIJLSTRA

oud-hoofdexpert van een grote verzekeringsmaatschappij

EEN van mijn sterkste jeugdherinneringen betreft mijn eerste autorit, welke ik maakte als 10-jarig jongetje. De auto waarmede dit geschiedde, was een „Clément-Bayard" met een zg. torpedocarrosserie, welke in staat was een topsnelheid van 60 km/u. (!) te halen.

Ik weet nog precies dat ik achter in de vierpersoons open wagen zat en dat op een rechte, voor onze tegenwoordige begrippen zeer smalle, grindweg het gaspedaal werd ingedrukt en de wagen zich steeds sneller voortbewoog om ten slotte het magische cijfer van 60 km/u te bereiken.

Snel

Nooit in mijn leven heb ik het gevoel gehad zó snel te rijden als toen. Het brommen

van de motor, het huilende geluid van de transmissie, de wind die langs mij heen bulderde, de bomen langs de weg, die tot een groene massa ineensmolten en de geweldige stofwolk, welke achter de wagen werd opgeworpen, gaven mij de indruk met ontombare kracht meegesleurd te worden door een wonderlijk mechanisme, dat met recht het met koperen letters op de motorkap aangebrachte devies voerde: „Sans peur et sans reproche" (zonder vrees en zonder blaam). Ik herinner mij verder de grote ritten van wel 100 à 200 km, waarbij met trots werd geconstateerd, dat „maar tweemaal een band gesprongen was", de ritten in het donker bij het schijnsel van de carbidlampen, die vooral 's winters soms plotseling uitgingen door water, hetwelk in de koperen leidingen condenseerde, de plotseling optredende storingen in de „ontsteking", waar de chauffeur „niets van af wist", en als enige uitkomst het trekpaard overbleef!

#### Andere sfeer

In die tijd was het praktisch ieder van de nog zeer schaarse automobilisten – afgezien van iedere wettelijke bepaling – duidelijk, dat het zich met zo ongekend grote snelheid voortbeweegen op de weg de morele verplichting meebracht er voortdurend rekening mede te houden, dat de andere weggebruikers, die in een geheel andere sfeer leefden, volkomen vreemd stonden tegenover dit nieuwe gevaar en men paste zijn wijze van rijden – als het ware automatisch – daarbij aan.

Men begreep heel goed, dat het oude vrouwtje dat de weg wilde oversteken er niet het minste idee van had, hoe snel de auto (misschien de eerste welke zij ooit had gezien!) haar naderde en dat de voerman met z'n kar, die – zoals al jaren zijn gewoonte was – midden op de weg reed en daarbij misschien nog nooit door een andere weggebruiker was „ingehaald", eerst met de nodige hoornsignalen moest worden gewaarschuwd en daarna moest worden gewacht tot de man zich realiseerde, dat hij plaats moest maken voor het vreemde, snelle voertuig.

Het was geen zeldzaamheid, dat sommige boeren – overtuigd van hun eeuwenoud „recht op de weg" – het eenvoudig vertikten om plaats te maken voor hetgeen zij beschouwden als een „wegmonster", een speeltuig voor „rijke lieden", waar ze doodeenvoudig niets mee te maken hadden. Alleen door gemoedelijk, tactvol optreden en wachten was het dan mogelijk de nodige ruimte te krijgen om het obstakel voorbij te komen!

#### Veranderd

De tijden zijn wèl veranderd! Wat vroeger een avontuur was, met alle daaraan verbonden onzekerheden, maar ook – mede daardoor – alle charme en romantiek, is nu „gemeengoed" geworden. De auto is uitgegroeid tot een, bij behoorlijk onderhoud bijna onfeilbaar, mechanisme, bandenpech is een grote zeldzaamheid en de naar verhouding kleine, snel draaiende motoren ontwikkelen een vermogen, hetwelk zelfs de „goedkope" wagens in staat stelt snelheden van ver boven de 100 km/u te bereiken.

#### Niet slechter

Toch heb ik het gevoel, dat de wegligging en de bestuurbbaarheid van de oude wagens met hun „harde" banden („shimmy" onbekend!) bepaald niet zoveel slechter waren dan nu, zeker niet bij de snelheden welke toen bereikbaar waren. Ik herinner mij b.v. een „Minerva" 26 pk, anno 1913, waarmede, met zeer behoorlijk comfort en praktisch zonder enige wegreactie in het stuur, met snelheden van om en bij de 100 km/u over het beruchte Franse „pavé" kon worden gereden.

Bovendien waren motor en transmissie van deze wagen (1913!) praktisch geruisloos. Men houde er echter wel rekening mee, dat deze auto, welke ondanks de geheel aluminiumcarrosserie pl.m. 1700 kg woog, grotendeels „met de hand" was gemaakt en van een zodanig solide constructie, dat de prijs op dit moment zeker wel f40.000 zou moeten bedragen.

[Foto] Nooit heb ik in mijn leven meer het gevoel gehad zo snel ver de weg te vliegen als toen in de „Clement-Bayard" met torpedocarrosserie (boven).

#### Vershil

Het grote verschil met de moderne auto's was, dat de oude auto's een veel grotere „aanloop" nodig hadden om een behoorlijke snelheid te bereiken en het remvermogen (mechanische remmen uitsluitend op de achterwielen) zeer belangrijk minder was zowel wat betreft remkracht als remgelijkmatigheid, vooral op de toen dikwijls zeer gladde wegdekken.

Toch blijft ook voor de tegenwoordige tijd het gezegde van kracht, dat „alle waar is naar zijn geld". Wij zien, dat er vooral in de goedkopere klasse veel auto's bestaan, die snelheden kunnen ontwikkelen, welke de wagen feitelijk niet toelaat, zeker niet onder enigszins ongunstige omstandigheden.

Abonnees van onze bladen, die problemen hebben op het gebied van verkeerstechniek of verkeersongevallen, stellen wij in de gelegenheid hierover vragen te stellen aan de heer J. Adama Zijlstra, p.a. „De Telegraaf", N.Z. Voorburgwal 225 te Amsterdam. De



vragen moeten, dit ter beoordeling van onze mede» werker, van algemene aard zijn, waardoor de beantwoording ook voor andere lezers interessant is. Het is niet de bedoeling dat de heer Adama Zijlstra juridische adviezen geeft, welke tot het terrein van een advocaat behoren.

30 juli 1966 Eigen temperament

Mag ik u zeggen dat ik zeer genoten heb van de beschouwing over "geur en persoonlijkheid" van oudere automobielen, die de heer P. Adama Zijlstra schreef in uw blad van maandag jl.?

Hij heeft volkomen gelijk: een vermaarde wagen als (destijds) zijn eigen "Minerva-Knight" was een karaktervol wezen, dat je kon benaderen; zoals een verwoed ruiter zijn paard wel doet. Uit mijn Limburgse jeugd herinner ik me, dat mijn vader altijd karakteristieke auto's reed (en koesterde!), die ook de heer Zijlstra kent: Fafnir, FN, Columbia-Six, Itala en – als pronkstuk – een forse open Austro-Daimler, nog door de oude Ferdinand Porsche ontworpen, en door Kaiser Wilhelm bij zijn vlucht in november 1918 in Limburg achtergelaten. Zulke hand-made wagens hadden inderdaad een eigen natuur en temperament, die met de huidige massafabrikage wel verdwijnen moesten.

Als eenvoudig burger berijd ik nu, evenals de heer Zijlstra. "een Franse auto, serieprodukt met sterk individueel karakter", zoals hij zegt (wedden dat we dezelfde keus deden?) en, met hem, genieten mijn vrouw en ik elke dag van deze trouwe gezelschap. Brugge (B.) Mr. A. Th. Mertens

[De Telegraaf » 30 jul 1966 - Art. 238 | Delpher](#)

Darf ich Ihnen sagen, dass mir die Rezension über "Duft und Persönlichkeit" älterer Automobile, die der Herr P. Adama Zijlstra letzten Montag in Ihrem Magazin geschrieben hat, sehr gut gefallen hat?

Er hat völlig Recht: Ein berühmter Streitwagen wie (damals) sein eigener "Minerva-Ritter" war ein charaktervolles Wesen, dem man sich nähern konnte; wie es ein begeisterter Reiter mit seinem Pferd macht. Ich erinnere mich, dass mein Vater aus meiner Limburger Jugend immer charakteristische Autos fuhr (und schätzte!), die auch Herr Zijlstra kennt: Fafnir, FN, Columbia-Six, Itala und – als Prunkstück – einen großen offenen Austro-Daimler, der immer noch entworfen wurde vom alten Ferdinand Porsche und von Kaiser Wilhelm während seiner Flucht im November 1918 in Limburg zurückgelassen. Solche handgefertigten Autos hatten tatsächlich einen eigenen Charakter und ein eigenes Temperament, das mit der aktuellen Massenproduktion verschwinden musste.

Als einfacher Bürger fahre ich jetzt, genau wie Herr Zijlstra. "ein französisches Auto, ein Serienprodukt mit einem starken individuellen Charakter", wie er sagt (ich wette, wir haben die gleiche Wahl getroffen?) und mit ihm genießen meine Frau und ich jeden Tag diesen treuen Begleiter. Brügge (B.) Herr A.Th. Mertens

11 september 2016 Van de oude vertrouwde Fafnir tot het voertuig van de toekomst: Aken en de auto

Stad die bekend staat om auto's? Veel mensen denken dan direct aan Wolfsburg of Rüsselsheim. Dat ook Aken een belangrijke rol binnen de auto-industrie speelde en speelt, is voor veel mensen nieuw. Aan het begin van de 20e eeuw waren er zelfs meerdere autoproducenten in Aken gevestigd. Fafnir, Cudell en Mannesmann-MULAG waren toentertijd bekende merken binnen de auto-industrie, die zelfs wereldwijd exporteerden. Toen er met de Zwarte Vrijdag van 1929 wereldwijd een grote economische crisis uitbrak, werden er al geen auto's meer in Aken geproduceerd. De Akense ambachtslieden werkten te kleinschalig en konden niet op tegen de grote merken. Toch bleef Aken belangrijke onderzoeken op het gebied van automobielen uitvoeren. De in 1870 opgerichte Technische Hochschule bundelde (als eerste in het Rijnland en in Westfalen) alle knowhow op het gebied van ingenieurswezen in Aken.

Tegelijkertijd begon de auto de stad te veranderen. De stadplanners moesten rekening houden met een voortdurende toename van het aantal auto's. Nieuwe en bredere wegen vormden na de Tweede Wereldoorlog de prioriteit. Tot in de jaren zeventig hield de fascinatie voor auto's aan. De tram moest wijken om ruimte te maken voor het individuele verkeersmiddel en voetgangerstunnels zorgden voor een ongehinderde doorstroom van het autoverkeer. Pas met de oliecrisis van 1973 kwam er heel geleidelijk een ommekeer op gang, die tot op vandaag aanhoudt. De aanleg van voetgangerszones, het terugdringen van het verkeer en de roep om een autovrij centrum en de terugkomst van de tram: hieruit blijkt dat onze houding ten opzichte van het autoverkeer sterk veranderd is.

Meer dan ooit wordt tegenwoordig aan de hogescholen in Aken onderzoek gedaan naar automobielen en verkeer. Nieuwe aandrijftechnieken, andere brandstoffen, energieopslag, lichte carrosserieën, verkeersleidingssystemen en mobiliteitsconcepten: het onderzoek omvat het complete spectrum van de automobiel- en

verkeerstechniek. Typerend voor de hogescholen uit Aken is hierbij dat de onderzoeksresultaten vaak direct ter plekke getest en toegepast worden in nieuwe producten. Zo werd het elektrische voertuig StreetScooter ontwikkeld door de hogeschool. Het is inmiddels overgenomen door de Deutsche Post en wordt nu op het vroegere Talbot-terrein aan de Jülicher Straße gebouwd. Er bestaan verschillende samenwerkingsverbanden tussen de hogeschool en de stedelijke instanties. In talrijke proefprojecten werden en worden nieuwe technologieën in de praktijk getest, zoals het eerste parkeergeleidingssysteem, de overstap naar led-verkeerslichten of de ondersteuning van elektromobiliteit.

Formule-1-racecircuits made in Aken

Ook de motorsport droeg in belangrijke mate bij aan de populariteit van auto's. De eerste internationale autorace van Parijs naar Berlijn in 1901 maakte een tussenstop in Aken. In de jaren 1948 en 1949 vonden er ook eigen races rondom de Ronheider Berg plaats. In de jaren vijftig tot zestig waren zeepkistenraces een terugkerend evenement in Aken. Tegenwoordig blijft de stad vooral door de planning en bouw van Formule-1-racecircuits bij de motorsport betrokken.

De tentoonstelling presenteert de automobiel als belangrijke factor in de stadsgeschiedenis van de afgelopen 120 jaar. Oude bedrijfsdocumenten, reclamemateriaal en foto's rondom de historische Akense voertuigen van het merk Fafnir illustreren de spannende begintijd van de opkomst van de auto. Via modellen en multimedia leren de bezoekers de auto van de toekomst kennen, zoals die door ingenieurs wordt ontworpen.

Opening: Zondag, 11 september 2016, om 12.00 uur

[Van de oude vertrouwde Fafnir tot het voertuig van de toekomst: Aken en de auto - Centre Charlemagne \(centre-charlemagne.eu\)](http://centre-charlemagne.eu)

13 januari 2015 DER FAFNIR 472 BEI DER FEV GMBH

13. Januar 2015 | Corporate

Ein großartiges Stück Aachener Automobilgeschichte befindet sich seit 2007 im Besitz der FEV GmbH. Ein Fafnir 472 des gleichnamigen Aachener Automobilbauers, der von 1903 bis 1926 produzierte, wurde in jahrelanger Arbeit restauriert. 2015 wird der Fafnir nun auf unterschiedlichen Oldtimerveranstaltungen im Bundesgebiet zu sehen sein - Grund genug um sich mit der Geschichte des Fahrzeuges und seiner Restaurierung zu beschäftigen.

GESCHICHTE DER FAFNIR-WERKE

Bereits 1904 fertigte die Aachener Firma Fafnir Autobausätze unter dem Namen Omnimobil. Während des ersten Weltkrieges kam deutschlandweit die Automobilproduktion zum Erliegen, so dass die Fafnir-Werke erst ab 1919 wieder moderne Fahrzeuge in der damaligen Premiumklasse anboten - unter anderem das Modell "472".

FAFNIR 472 DER FEV: EINER VON WELTWEIT SECHS VERBLIEBENEN

Basierend auf Planungsentwürfen der Jahre 1913/14 verfügte er noch über die typische "Phaeton"-Karosserieform. Erst später, vermutlich um 1930, wurde der Fafnir 472 Phaeton mit der Fahrgestell Nummer 18961 mit der markanten Pritsche versehen. Der 472 zeigt für die damalige Zeit bemerkenswerte technisch fortschrittliche Merkmale - beispielsweise ein innenliegender Gangschaltungshebel, Blattfedern unter der Hinterachse sowie eine Tankanzeige. Sein Vierzylinder-Langhub-Motor verfügt über ein Leichtmetallkurbelgehäuse, eine Zylinder-Bohrung von 73,2 Millimeter und jeweils zwei stehende Ventile pro Zylinder. Der Hub der dreifach gelagerten Kurbelwelle beträgt 126 Millimeter. Innovativ: Bereits 1919 erfolgte die Motorsteuerung über eine Steuerkette. Dank eines Vierganggetriebes erzielte der "472" mit seiner nominellen Leistung von 22 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

RESTAURIERUNG IN DER FEV-AUSBILDUNGSWERKSTATT

Insgesamt fünf Jahre dauerte die Restauration des Fafnir durch die Mitarbeiter der FEV. Viele Stunden des Schleifens, Schweißens, Dangelns und Hobelns waren bei der Restauration in der FEV-Ausbildungswerkstatt nötig. Bei seiner Übernahme aus der Privatsammlung von Heiner Vogel war der Fafnir in einem restaurierungswürdigen Zustand, von einer baldigen Ausfahrt auf den Straßen Aachens jedoch weit entfernt. Mehr als 90 Jahre, ein Weltkrieg und die Nutzung als Transporter, hatten ihre Spuren hinterlassen.

Bei der Restauration war Hochwertigkeit und Authentizität oberste Prämisse: So konnte das Restaurations-Team rund 80 Prozent des Fafnir 472 aus aufgearbeiteten und überholten Originalteilen wiederherstellen. Selbst die Holz-Speichenräder sind noch die ersten aus dem Jahr 1919 und müssen vor jeder Fahrt "gewässert" werden. Unter dem Lackkleid wurden Unebenheiten - ganz zeitgenössisch - mit Karosseriezinne ausgeglichen und selbst die neu bezogene Innenausstattung orientiert sich zu 100

Prozent am historischen Vorbild. Auch die 22 PS Leistung des 2,1 Liter Monoblock-Motors können sich sehen lassen.