

HET ONTSTAAN VAN DE MOBYLETTE

Ode aan Willem Kaptein



Succes heeft vele vaders en mislukking is een wees

Februari 2009,

Peter Langemeijer en Henk van Kessel

INHOUD

Het ontstaan van de mobylette	1
Waarom deze publicatie?	3
De tweede wereldoorlog en direct er na.	4
September 1949: Jaarbeurs te Utrecht.....	9
Reactie in Pantin op de verkoopsuccessen van Willem Kaptein	14
Betekenis van Willem Kaptein	17
Bronnen.....	19
Bijlagen.....	20

WAAROM DEZE PUBLICATIE?

Eind 2008 bracht Patrick Barrabès een geweldig boek uit over de voorgeschiedenis en de modellen van de mobylette. In "La mobylette Universelle" wordt de periode tussen de AV2 van 1942 tot aan de presentatie van de AV3 op de Salon van oktober 1949 te Parijs beperkt beschreven. De AV2 was een damesfiets met een hulpmotor geplaatst naast het achterwiel.

Nu was het in Nederlandse publicaties al langer bekend dat Willem Kaptein bij de conceptvorming van de eerste mobylette een belangrijke rol speelde. Reden om alle beschikbare informatie in Frankrijk en Nederland te bundelen en de geschiedenis te reconstrueren en te gebruiken voor het jubileumjaar 2009.

Een tweede reden voor dit onderzoek is dat we constateren dat de totstandkoming van de eerste mobylette een schoolvoorbeeld is van nuttige samenwerking en open informatie-uitwisseling die beide leiden tot succes.

Vele industriële projecten mislukken omdat men het proces teveel tot de eigen kring beperkt.

Wie zijn de initiatiefnemers van deze publicatie?

Het initiatief is ontstaan vanuit Club Motobécane de France, waarbij leden uit Nederland en Frankrijk hebben samengewerkt.

Hoe is het onderzoek voor de publicatie aangepakt?

Hoewel er ook diverse gesprekken zijn gevoerd met ondermeer ex-werknemers van "Kaptein" in Nederland, was het uitgangspunt steeds: "bewijs is pas bewijs als het ook op papier staat". Door te graven in allerlei oude archieven is erg veel nieuw en aanvullend materiaal naar boven gekomen. Door alle betrokkenen is hierover uitvoerig met elkaar gecommuniceerd, waardoor synergie ontstond. Wij wensen de lezers veel plezier met het lezen van dit artikel toe en mocht U nog aanvullende informatie hebben, dan willen we dat graag horen.

Woord van dank

Speciaal een woord van dank aan de Heren Ben en Jan Kaptein voor hun bijdragen uit hun archief, hun grote belangstelling en de vele prettige gesprekken en mailtjes over dit onderwerp.

Februari 2009

Landsmeer, Peter langemeijer

Helmond, Henk van Kessel

DE TWEEDE WERELDOORLOG EN DIRECT ER NA.

Voor de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde Solex een hulpmotor en in de oorlog een speciaal aangepast fietsframe. Eerdere pogingen van andere fabrikanten mislukten meestal, omdat men de kleine onderdelen niet nauwkeurig genoeg kon maken. Solex, als fabrikant van o.a. carburateurs, slaagde daar wel in.



La bicyclette BNX de 1938. (Éric Jaulmes)

Bij Motobécane had men eerder al bij wijze van experiment in het achterwiel van het damesrijwiel “BNX dame” een hulpmotor gemonteerd. De hoofdingenieur van Motobécane Eric Jaulmes schrijft daarover e.e.a. in zijn “Memoires d’un ingénieur”. In 1942 liep er een project AV2. Geen direct succes deze AV2, want het frame was zwak en kon gemakkelijk torderen. Voorlopig einde van dit experiment dus.

Tweewielerloge Amsterdam

In 1946 wordt ook in Nederland de ideevorming over een rijwiel met hulpmotor steeds concreter.

Een groep belanghebbenden uit de fiets – en motorbranche komt regelmatig samen om mogelijkheden en problemen aan elkaar voor te leggen onder het genot van een hapje en een drankje. Eerst gebeurt dit bij de Chinees in de Vijzelstraat en later bij Café van Dijk aan het Stadionsplein te Amsterdam. Onder hen Dhr. Han Harmsze (redacteur blad Motor) en Willem Kaptein.

Relatie Willem Kaptein met La Société de Motobécane

Willem Kaptein was voor de Tweede Wereldoorlog al importeur van Motobécane producten en bouwde hierdoor een goed relatie op. Hij was hun grootste importeur. Toen Willem Kaptein na de Tweede Wereldoorlog plannen had om Motobécane motorfietsen onder de naam Kaptein te gaan bouwen, kreeg hij van Motobécane alle technische en financiële medewerking. Het importeren van motorrijwielen was vanwege het handelsverdrag met Frankrijk en de hoge invoerheffingen erg duur. Na vele moeizame voorbereidingen werd in februari 1948 de Motorrijwiefabriek Kaptein N.V opgericht.

Motobécane kreeg 49% van de aandelen. De bedoeling was om veel motorfietsen te gaan bouwen. Vanaf de start in 1948 waren er erg veel kinderziektes.

Over de motorfietsen met een inhoud van 175cc en 125 cc zullen we hier niet verder uitwijden. Wel kwamen we tijdens ons onderzoek een 100cc motorfiets tegen, die het stadium van serieproductie nooit bereikt heeft. Verderop meer hierover.

Een groot succes is de bouw van motorfietsen nooit geworden. Er zijn slechts 800 motorfietsen gebouwd; de meesten waren van het type Z2c - een kopklepper- met een inhoud van 175 cc en de rest was van het type B45 - een zijklepper- met een inhoud van 125cc. Gelukkig had Kaptein nog een troefkaart achter de hand en dat begon eigenlijk al in 1946.

Bezoek van Willem Kaptein aan Motobécane in 1946

Tijdens een van zijn bezoeken in 1946 aan Pantin ziet Willem Kaptein het Franse ontwerp AV2 staan. Han Harmsze (journalist) en ex-eigenaar van de AML, welke door Willem Kaptein is overgenomen, schrijft hierover in het blad **Motor nr 20** d.d. 17 mei 1946 een artikel. Het interessantste stuk hieruit staat hieronder afgebeeld.

Bij ons bezoek aan de Motobécane-fabriek zagen wij in een hoek een fiets staan, met opzij van het achterframe daaraan bevestigd motortje. De directeur, Mr. Benoit, leidde onze aandacht hiervan af met de opmerking een experiment tijdens de bezettingsjaren, wij hebben er enkele honderden van gemaakt, maar gaan er niet mee door omdat het achterframe van de fiets op den duur niet bestand is tegen het gewicht en tegen de kracht van het motortje. Het apparaat stond voor oud vuil in een donker hoekje en wij keken er verder niet naar om.

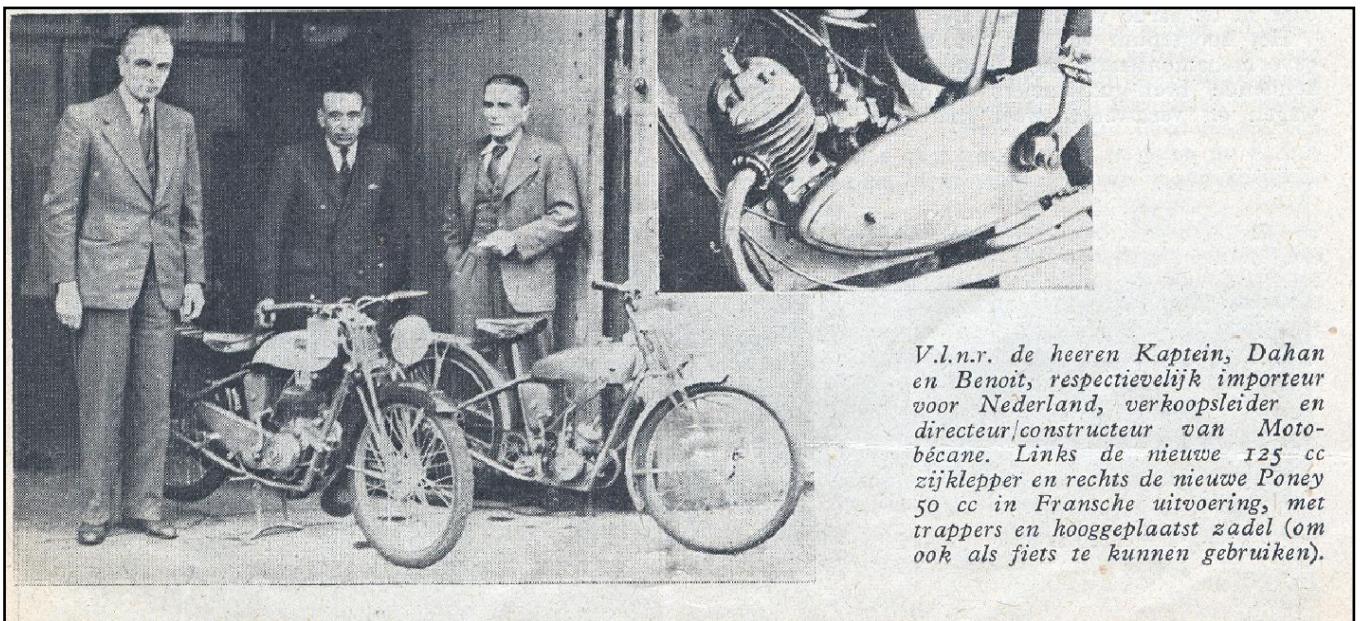
Later, tijdens onze omzwervingen door Parijs, hebben wij tientallen van deze motortjes zien rijden, zelfs zwoegend voor een aanhangwagentje als boven beschreven. In het begin was de opmerking: daar gaat weer zoo'n frame-breker, maar toen wij al die dingen vlot en geruischloos door het drukke Parijsche verkeer zagen rijden, kregen wij er toch wat meer respect voor. Het motortje is hetzelfde als dat van de Poney, heeft dus een cilinderinhoud van 50 cc, maar is zonder versnellingen. De kwaliteit van dit lichte tweetaktje met zijn aluminium cylinder en stalen voering is — wij weten het uit ervaring — uitstekend. De gewone Fransche fiets is van het sporttype, dus licht gebouwd, maar als het frame nu eens aan de zwaardere eischen zou worden aangepast in den geest, zooals Solex dit voor z'n balhoofd-motortje doet, dan moet hiervan toch zeker iets bruikbaar te maken zijn.

Volgens het handelsaccoord met Frankrijk is de levering van losse lichte motortjes voor inbouw mogelijk. Zou er in combinatie met een Nederlandsche rijwiel-fabriek, die hiervoor dan een speciaal frame zou moeten maken, niets te bereiken zijn?

Wij zijn wat lang bij het ultra lichte motorrijwiel en de fiets met hulpmotor stil blijven staan. Maar deze categorie is voor de magere portemonnaie van vele Nederlanders op het oogenblik heel belangrijk en verdient dus alle aandacht! (Wordt vervolgd)

Een aantal belangrijke conclusies:

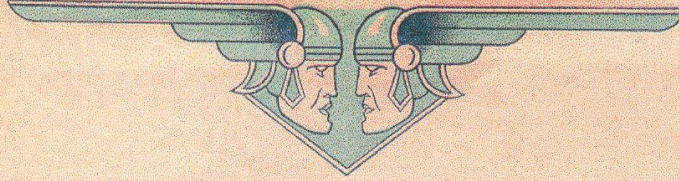
- Voor Mr. Benoît was dit een mislukt experiment. Het frame was te slap.
- Er zijn diverse van deze AV2's gemaakt en in 1946 waren ze in het straatbeeld van Parijs regelmatig te zien al dan niet voorzien van een aanhanger.
- Voor de Nederlandse markt zagen de bezoekers wel mogelijkheden.
- Het idee werd direct geopperd om hiervoor een speciaal frame te maken.
- De Nederlander had weinig te besteden en een fiets met hulpmotor bood kansen.



In mei 1946 zien we de heren Kaptein, (importeur), Dahan (verkoopsleider) en Benoît (directeur) poseren met een 125cc zijklepper en een Poney 50cc met trappers en een verhoogd zadel.

De ingrediënten voor de latere AV3 zijn dan al latent aanwezig. In de folder van oktober 1946 treffen we de fiets en de Poney-motorfiets aan één kant van de folder.

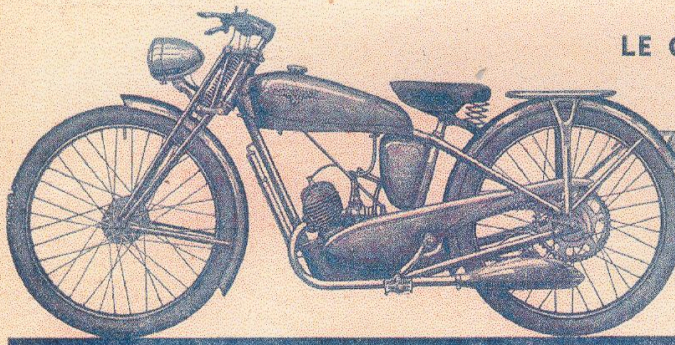
MOTOBÉCANE



*Modèles
Octobre 1946*

LE CYCLOMOTEUR

Sans Permis de Conduire — Sans Immatriculation — Vendu contre un Bon d'Achat de "BICYCLETTE"



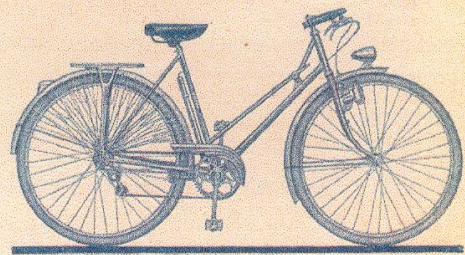
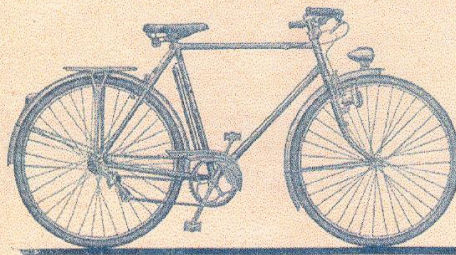
LE Cyclomoteur "PONEY 50"

Type A.G. 2 — LE CYCLOMOTEUR « PONEY 50 » (bicyclette à moteur de secours) comporte tous les perfectionnements techniques créés par « Motobécane » qui en font une véritable petite moto et un véhicule économique idéal — cadre surbaissé procurant la meilleure position et une stabilité parfaite — fourche élastique à parallélogramme très souple — deux puissants freins à tambour sur moyeux vélomoteur et rayonnage renforcé — réservoir 6 litres tôle d'acier avec bouchon breveté à fermeture étanche — moteur 2 temps breveté, cylindrée 49 cm³ avec cylindre alliage léger chemisé fonte martén-

sitique d'où refroidissement parfait supprimant le calaminage et l'usure — vilebrequin acier traité sur roulements à billes — mise en marche par kick-starter — porte-bagages — béquille centrale — pédales verrouillables en repose-pieds — pneus vélomoteur de 50 — éclairage code-phare et allumage par volant magnétique.

Le "PONEY 50" se conduit aisément comme une bicyclette ne nécessite qu'un entretien minime et, la grande puissance de son moteur autorise, sans pédaler, les plus durs parcours en plaine comme en montagne.

LES BICYCLETTES



MOTOBÉCANE tient une des places les plus importantes dans la production française de bicyclettes. Ses machines sont bien connues pour leur robustesse, la qualité de leurs roulements et leur résistance à l'usure.

Série B. — STANDARD : Dérailleur 3 vitesses — éclairage — deux freins — pneus 650 — émail couleur.

Série C. — LUXE : Dérailleur 4 vitesses — éclairage — cadre tubes légers — freins luxe « Randonneur » — garde-boue alliage léger — guidon alliage léger — pneus 650 B — émail couleur.

CONDITIONS DE VENTE

POUR LES PRIX CONSULTER LE TARIF. . . Nos prix sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles de variation, nous garantissons nos fabrications pendant un délai de six mois contre tous vices de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est de convention expresse, limitée au remplacement gratuit des pièces reconnues défectueuses et ne peut entraîner en aucun cas notre responsabilité en raison des accidents de personne ou de choses qui résulteraient de tels vices ou de tels défauts. Enfin, pour les spécialités qui ne sont pas fabriquées par nous, notre garantie est limitée à celle du fabricant.

ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE Siège Social : 14-16, Rue Lesault - Paris (Seine)

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 5.000.000 DE FRANCS - R. C. SEINE 217.034 B

Na de eerste kennismaking in mei 1946 wordt een verbeterd concept van de AV2 besproken en de kansen op de markt onderzocht. De markt voor lichte gemotoriseerde fietsen krijgt steeds meer toekomst. In de loop van de jaren 1948 en 1949 vallen de resultaten van de productie en verkoop van de motorfietsen bij Kaptein tegen.

Willem Kaptein vraagt dus aan Motobécane om een rijwiel met Poneymotor te ontwikkelen volgens zijn specificaties. In 1949 wordt op verzoek van Kaptein een 50cc Poney-motor onder een verzwaard frame gebouwd. De motor kan worden ontkoppeld van het achterwiel en de motor zit op de juiste plek: bij de trapas.

Eric Jaulmes en zijn staf maken er een uiterst elegant ontwerp van. Over het algemeen vindt men het eindresultaat in Pantin een plomp ding vergeleken met een Franse fiets. “Un locomotive” zou Mr.Benoît gezegd hebben.

Willem Kaptein laadt zich hierdoor niet ontmoedigen. Hij weet dat de Nederlandse markt kwaliteit en stevigheid eist. Zo wil de gemiddelde boer een fiets met hulpmotor, waarmee hij een melkbus kan vervoeren. Een goede fiets is bovendien een zware fiets. In Frankrijk met vele berghellingen streven ze vooral naar een laag gewicht voor een fiets.

Willem Kaptein laat zoon Jan de ongelakte AV3 naar Arnhem brengen.

In Arnhem wordt het rijwiel gedemonteerd, gemoffeld, voorzien van een koplamp en er worden Kapteintransfers aangebracht . Net op tijd was het rijwiel klaar voor de Jaarbeurs in Utrecht.

SEPTEMBER 1949: JAARBEURS TE UTRECHT

Electrische apparaten

Strijkijzer

Straal-kachel

Waterketel

Kookplaat

Stof-zuiger

Bezoekt onze stands 1166-1168-1170 op de 1e verdieping van het Hoofdgebouw, Vredenburg

Rudolf Blik

ELEC. APPARATEN- EN METAALWAREN
FABRIEK N.V. DEN HAAG

Koninklijke Nederlandsche Jaarbeurs
Utrecht

6-15 September 1949

PLATTEGRONDEN

a) stad Utrecht (omgeving Jaarbeursgebouwen, terreinen Vredenburg en Croeselaan met aanduiding parkeerterreinen)

b) Jaarbeursgebouwen terreinen Vredenburg en Croeselaan

Bijlage Catalogus 53ste Kon. Ned. Jaarbeurs

Boven: de beursbrochure

Van 6-15 september staat Willem Kaptein met de eerste "Kaptein rijwiel met hulpmotor" op de Jaarbeurs in Utrecht. Vreemd genoeg stond hij tussen de landbouwmachines en bestrijdingsmiddelen, en niet bij de fietsen en motorfietsen. Wij nemen aan dat hij op het laatste moment een plek heeft weten te bemachtigen.

UTRECHT Plattegrond omgeving Jaarbeursterreinen met aanduiding parkeerplaatsen

2-
3



Verklaring:

- Parkeerterreinen gereserveerd voor de deelnemers van de Jaarbeurs tot 9 uur v.m.
- Parkeerterreinen voor bezoekers van de Jaarbeurs

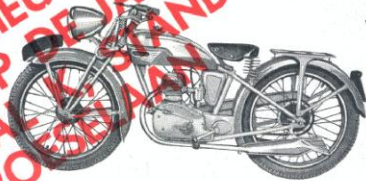
Boven: Kaptein stand was in het gebouw aan de Croeselaan.

Steeds meer gezien



175 C.C.

- Een pittige kopklepper • Ingebouwde vierver-snellingsbak met voorschakeling
- Opvallend goede wegligging • Telescopische voor- en achtervering • Voor en achter steekassen



125 C.C.

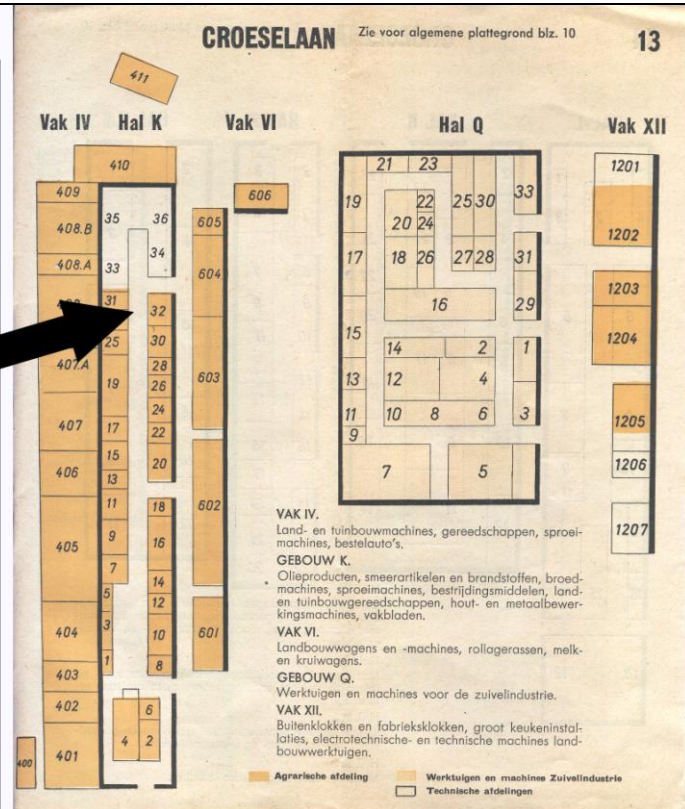
- De enige viertaktmotor in deze klasse
- Extra zware voorvork met handverstelbare schokbreker en stuurdemper
- Een rustig lopende motor ook bij lage snelheid • Uiterst zuinig benzine- en oliegebruik • Geen mengsmering

vraagt onze dealers om gegevens en proefrit

Kaptein
ARNHEM

WILLEM KAPTEIN'S HANDELS-ONDERNEMING N.V. • WETERINGSCHANS 136, AMSTERDAM

CROESELAAN Zie voor algemene plattegrond blz. 10 **13**



Vak IV Hal K Vak VI Hal Q Vak XII

VAK IV.
Land- en tuinbouwmachines, gereedschappen, sproei-machines, bestelauto's.

GEBOUW K.
• Olieproducten, smeermiddelen en brandstoffen, broed-machines, sproeimachines, bestrijdingsmiddelen, land- en tuinbouwgereedschappen, hout- en metaalbewer-kingsmachines, vakbladen.

VAK VI.
Landbouwwagens en -machines, rollagerassen, melk- en kruidwagens.

GEBOUW Q.
Werktuigen en machines voor de zuivelindustrie.

VAK XII.
Buiten klokken en fabrieksklokken, groot keukeninstal-laties, electrotechnische- en technische machines land-bouwwerktuigen.

■ Agrarische afdeling ■ Werktuigen en machine Zuivelindustrie
□ Technische afdelingen

Boven: Kaptein stond in hal K standnummer 32.

Plaatje is samengesteld uit : Motornr. 35 van 2 sept. 1949 blz. 898 en uit de originele beursfolder (H.van Kessel)

Eindelijk weer een groot succes!

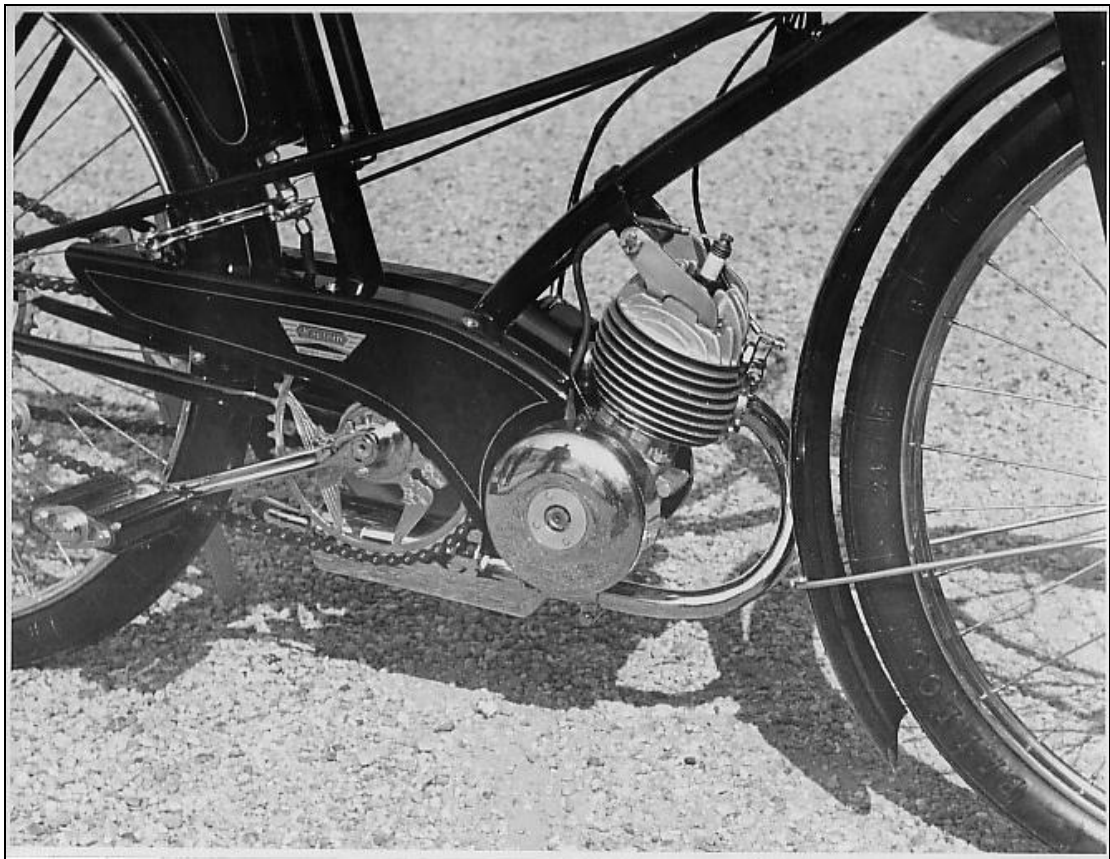
Het succes van het Kaptein rijwiel met 50cc Poney hulpmotor overtreft de verwachtingen. Bepaalde bronnen spreken van circa 3000 verkochte exemplaren¹. Feit is wel dat Willem Kaptein de eerste AV3's verkocht. De AV3 kostte 375,- gulden en men moest een aanbetaling verrichten van 50 gulden. Als bijlage zit een voorbeeld van een verkoopcontract. Levering zou pas in de loop van 1950 plaatsvinden.

Deze F 375,- was de introductiebeursprijs. In maart 1950 kostte de Kaptein mobylette F 415,-.

¹ Volgens Dhr. Ben Kaptein zou zijn vader het getal 3000 genoemd hebben; onduidelijk is of het hierbij gaat om echte bestellingen of over een optie als dealer.



Boven: het eerste Kaptein rijwiel met Poney hulpmotor



Boven: detailopname van de eerste Kaptein.

Architectuur op wielen

De detailopname van de eerste Kaptein laat zien dat er veel zorg is besteed aan de details. Let op de mooie verchromde uitlaatpot en het prachtig gestileerde Motobécane kettingwiel.

Bijzonderheden hebben we als bijlage opgenomen, om het verhaal niet te veel te onderbreken met technische details. Het nieuwe product wordt aangekondigd als een Kaptein rijwiel met hulpmotor. Op het logo van het scherm staat Kaptein. Later zou dit vervangen worden door stickers met de tekst mobylette. De naam mobylette gaat Kaptein pas in de loop van december 1949 gebruiken, maar dan als Kaptein mobylette.

Op de beurs wordt ook een 100cc motorfiets gepresenteerd met een vermogen van 3,5 PK, maar dit model zal het serieproductiestadium nooit bereiken.



Boven: 100 cc motorfiets; helaas is dit model nooit in serie geproduceerd..

REACTIE IN PANTIN OP DE VERKOOPSUCCESEN VAN WILLEM KAPTEIN

In Pantin was men verrast door het succes en de daaruit voortvloeiende bestellingen van Willem Kaptein. La Société Motobécane besluit ook de AV3 een maand later te lanceren op de Salon te Parijs onder de naam mobylette. De commerciële afdeling was echter niet blij met dat ongewenste kind en moffelde de AV3 op de stand weg. Patrick Barrabès schrijft hierover uitvoerig in zijn boek. Mede dankzij journalist Max Enders van het blad Motorcycles wordt de “mobylette met veel succes door het publiek onthaald. Onduidelijk is nog of M. Dahan de grote tegenstander was voor expositie van de AV3.

Het resultaat is bekend: vele miljoenen brommers zouden volgen, waardoor de “mobylette” met recht een wereldbromfiets genoemd mag worden. Het succes wordt onderstreept doordat het woord mobylette in de Franse taal een soortnaam is geworden.



Boven: voorbeeld van een Franse AV3

Opstart productie 1949-1950

De opstart van de productie van Kaptein Motorenfabrieken N.V. te Arnhem loopt parallel met die van Motobécane. Het 1^e frame wordt op 1 december 1949 in Arnhem gemaakt en is om 12.30 uur klaar.



Boven: presentatie van het eerste (ongeverfde) productiemodel in december 1949 te Arnhem.

Tot 1 februari 1950 worden de eerste 123 stuks afgeleverd.

Een half jaar verder eind juni 1950 ligt de productie op circa 1300 per maand en in december 1950 op circa 2000 stuks per maand.

Een mijlpaal wordt in december 1950 bereikt met de 10.000ste Kaptein mobylette .

Bron: rede Hr. Willem Kaptein bij de opening van de nieuwe fabriek mei 1954.

De eerste motortjes komen aanvankelijk uit Pantin; later worden ook de motortjes in Arnhem geassembleerd. De motortjes starten met motornummer 11080 en de frames met 0001.

Vanaf framenummer 3350 start de eigen assemblage van de motortjes met nr. 0001 K

Welke onderdelen werden direct in Nederland aangekocht en gemaakt?

Onderdeel	Leverancier /producent
Frame	Kaptein
Spatborden	Schothorst
Spatbordstangen	Schothorst
Velgen	Schothorst
Banden	Hevea
Lampen	Fako (fabrikant Koot) Later werd dit Lucia
Achterlicht	Wepwe
V-snaar	Hevea

Handvatten	Hevea
Zadels *)	Hulshof

*) de voorste zadelveer brak weleens als men met de ongeveerde bromfiets door een kuil reed. Dat bezorgde het zadel de bijnaam “ballenprikker”.

Motortje, bagagedrager, velgremmen, sturen, pedalen en cranks komen aanvankelijk uit Frankrijk

Later in 1950 komen er steeds meer Nederlandse onderdelen bij zoals: motortjes, bagagedrager, en natuurlijk de accessoires zoals: standaard, jasbeschermers en kilometerteller.

De velgen van het type Westwood (rond zijvlak) worden vervangen door de U-velgen van het type Endrick, waarmee beter geremd kan worden.

Hierna volgen nog tal van modificaties zoals een Clipper- en Beckson-terugtrapremnaaf. In de volgende jaren worden nog eigenzinnige Nederlandse modellen ontwikkeld.

Motobécane en M. Ch. Benoît waren achteraf zeer tevreden over de commerciële visie van Dhr. Willem Kaptein. Enkele jaren later zou Motobécane flink investeren in een nieuwe fabriek aan de Lelyweg in Arnhem.

De Kaptein productie in Arnhem staakt omstreeks eind 1964. Invoeren vanuit Frankrijk is op dat moment goedkoper dan zelf te produceren.



BETEKENIS VAN WILLEM KAPTEIN



Succes heeft vele vaders. Dat is ook terecht. Iedereen draagt bij complexe ondernemingen altijd op zijn eigen manier bij aan datgene wat is bereikt. Er zijn in Pantin, maar ook in andere Motobécane vestigingen talloze naamlozen geweest, die op de een of andere manier bijdragen hebben geleverd aan dit grote succes. Toch willen we in 2009 de persoon Willem Kaptein extra in het zonnetje te zetten voor zijn groot aandeel in de totstandkoming van de mobylette. Zijn commerciële en technisch inzicht heeft een grote bijdrage geleverd aan het op gang brengen van een vastgelopen project en uiteindelijk is hij de persoon geweest, die de eerste “mobylettes” tot een commercieel succes maakte.

In Nederland heeft hij verder ook commissiewerk voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verricht. Hij zat samen met dhr. Eriksson van Stokvis in de adviescommissie voor invoering van een eigen status van de bromfiets.

In augustus 1950 leidde dat overleg tot een wetswijziging en het begrip: bromfiets. Hierdoor werden voor berijders allerlei drempels weggenomen om een dergelijke bromfiets aan te schaffen. Goedkoop gemotoriseerd transport **voor iedereen** was het motto.

Zijn hele leven lang bleef hij streven naar een duidelijk onderscheid tussen bromfiets en motorfiets. Als bijlage is een briefwisseling opgenomen, waarin hij pleit voor de bromfiets.



Boven: vervoer voor iedereen

Slotwoord

Die uitstekende industriële samenwerking tussen Pantin en Arnhem is ondertussen historie. Er zijn nog wel contacten op clubniveau. Dit jaar zullen we ongetwijfeld het glas heffen op allen die aan de wieg van de mobylette hebben gestaan. De jaarlijkse bijeenkomst van Club Motobécane de France staat niet voor niets in het teken van 60 jaar mobylette en vindt plaats in het Pinksterweekende op 30 en 31 mei 2009 te St-Quentin. Mooier kan niet.

Met dank aan Willem.

Peter Langemeijer en Henk van Kessel,

Club Motobécane de France

BRONNEN

Archieven

Archief Ben Kaptein, Oosterbeek

Archief Corwim de Jongh, Pumerend

Archief Jack de Wit, Zaandam

Archief Henk van Kessel, Helmond

Archief Peter Langemeijer, Landsmeer

Archief MBK St-Quentin (Emanuelle Delville)

Archief Patrick Barrabès, Balma (Toulouse)

Collectie en archief Alex Bermon, Amsterdam

Bladen

Fietsmotor/Bromfiets

Motor

Bougie: personeelsblad Kapteinfabriek

Boeken

Eric Jaulmes: Memoires d'un ingénieur

Patrick Barrabès : La mobylette universelle



BIJLAGEN

1. De techniek bij de eerste Kaptein rijwielen met hulpmotor
2. Folder Kaptein rijwiel met hulpmotor 1949.
3. Mijn vader bedacht de naam mobylette
4. Pleidooi voor een andere wetgeving
5. Voorbeeld van een contract in 1950

1. De techniek bij de eerste Kaptein rijwielen met hulpmotor

De foto hieronder is een model uit de eerste helft van 1950, aangezien een nummerplaat verplicht was. Deze Kaptein heeft het bekende 3-veren zadel en een Franse bagagedrager.



Technische specificatie

Technische specificatie Kaptein Mobylette

FRAME. — Van speciaal ontwerp; gefabriceerd uit gelaste naadloze stalen buizen. Dubbele gebogen bovenframebuis; drievoudige achtervork. Verzwaarde voorframebuis, balhoofd en voorvork. Ruim bemeten spatborden en geperst stalen bagagedrager; verchroomd stuur met draaibaar rechterhandvat, twee remhandgrepen en chokeknopje. Stuur en zadel naar hoogte verstelbaar.

MOTOR. — Driekanaal tweetakt met kamzuiger. Lichtmetalen cilinder en cylinderkop. Inhoud: 49.9 cc; Boring: 39 mm; Slag: 41.8 mm; Compressie verhouding: 6; Vermogen: 0,6 pk.

Pistonpen vrijdragend gezekerd door twee borgveertjes; Drijfstanglager: rollenlager, 22 rollen maat 2.5-13.8; Krukaslagering: beide zijden kogellagers maat 15-42-13.

Smering: olie-benzine mengsel 1 : 12¹/₂; Verbruik: 1 L. mengsel op 70 km.

CARBURATEUR. — Gürtner, met enkelvoudige gasschuif.

SPROEIERS. — Tijdens inrijperiode: 19; daarna: 18, indien de berijder zwaarder is dan 75 kg., en 17, indien de berijder minder dan 75 kg. weegt.

ELECTRISCHE INSTALLATIE. — Vierpolige vliegwielmagneet gemonteerd op rechterzijde van de krukas met lichtspoel: 6 V — 8 W; Ontstekingsafstelling: 2.8 mm. vóór b.d.p.; Electrodenafstand bougie 0.5 mm.; Onderbrekerpunten 0.4 mm.; Aanbevolen bougie: Lodge, type C 14 (14 mm. draad).

Gloeilamp schijnwerper: 6 V. 1 A.; Gloeilamp achterlicht: 6 V. 0.5 A.

OVERBRENGING. — Primair: V-snaar op twee snaarschijven. Lengte V-snaar 725 mm; profiel 13 bij 8; bijstelbaar door middel van verdraaiing van de motor om het bovenste bevestigingspunt; Secundaire overbrenging: ketting met 104 schakels, maat 1¹/₂" bij 3¹/₁₆"; Trapketting, 104 schakels, maat 1¹/₂" bij 1¹/₈"; Primaire overbrenging: 1 : 3.228 (V-snaar); Secundaire overbrenging: 1 : 4.333 (ketting); Totale transmissieverhouding motor-achterwiel 14 : 1 bij 52 tanden op het achterwiel.

WIELEN. — Velgmaat 21"; Velgbreedte: 27.5 mm.; Bandenmaat: 25 bij 2"; Velgremmen bediend door kabels.

TANKINHOUD. — 2,1 L.

SNELHEID. — 6—25 km/h.

GEWICHT. — 29 kg. rijklaar.

STIJGVERMOGEN. — 7 pCt. zonder pedaalhulp met berijder van 65 kg.

AFMETINGEN. — Totale lengte: 1765 mm.; Frame hoogte: 530 mm.; Totale breedte: 610 mm.; Wielbasis: 1090 mm.; Zadelhoogte 910 mm.; Grondspeling: 140 mm.

In de loop van 1950 zouden steeds meer onderdelen in Arnhem geassembleerd gaan worden en eigen accessoires worden toegepast.

De eerste 110 AV3's hadden een afwijkende stalen snaarschijf. De blokkering gebeurde door 3 pallen. Waarom deze constructie zo kort is toegepast laat zich raden. Een nadeel is dat men gebonden was aan een veelvoud van 3 tanden. Een 11-tands kettingwiel was dus niet mogelijk. Deze constructie is dus snel vervangen door een zamac-schijf en een hevelconstructie. Weer later werd het gietstuk vervangen door plaatstalen snaarschijven, die sterker en goedkoper zijn.

3 pennen vallen tussen de tanden 	Voorzijde stalen snaarschijf 
Achterzijde van een later model 	Voorzijde van een later model 



Goede reis

OP UW NIEUWE RIJWIEL MET HULPMOTOR!

En laat de A.N.W.B., Neerland's nationale toeristen- en verkeersbond, Uw pad effenen. De A.N.W.B. met zijn 220.000 leden staat steeds op de hoes voor het verkeer, vooral ook voor het gemotoriseerde verkeer. Contributie f.6.- per jaar.

Aan de rocks Bondsbladen is sedert kort toegevoegd

„MOTORKAMPIOEN„

A.N.W.B.-leden kunnen zich voor f.6.50 per jaar op dit weekblad abonneren, niet-leden betalen f.11.50.

Het blad is onmisbaar voor de weggebruiker, die zich interesseert voor de technische ontwikkeling van twee- en driewielers, voor verkeersvraagstukken en motortoerisme, voor nieuws van tentoonstellingen en wedstrijden, voor kwesties als onderhoud en rijpraefijk. Kent U „Motorkam pioen“ nog niet? Vraagt dan eens een proefnummer aan.



ARNHEM · HOLLAND

HANDLEIDING

VOOR HET RIJWIEL MET HULPMOTOR

Kaptein

Mobylette

UITGAVE: MOTORRIJWIELFABRIEK KAPTEIN N.V.
NIEUWE KADE 1 - ARNHEM

*Heeft de opmerking
van mij. Ook dit
boek moet de
opmerking
zijn.*

Het eerste bekende service boekje uit maart 1950, dat opgesteld is door dhr. Holst, die linksboven schrijft: "Tekst en opmaak van mij. Ook dit boekje moest zo goedkoop mogelijk zijn." De technische specificatie komt uit dit boekje.

Kenmerkend voor Kaptein was het continu streven naar een lagere kostprijs, zodat het brede publiek een bromfiets kon aanschaffen. Bekend is ook dat er steeds scherp werd ingekocht. Prijsverlagingen van modellen komen in de geschiedenis van Kaptein regelmatig voor. Er was ook een duidelijk visie t.a.v. de marktbenadering.

Welke olie?

Er werd SAE 10 mobylette olie voorgeschreven met een mengverhouding van 1:12,5. Anno 2009 vinden we dat erg vet, maar de constructie van een aluminium zuiger en gietijzeren cilinder vraagt eenmaal om iets vette smering en de olie was van mindere kwaliteit dan tegenwoordig. Toch had men ook SAE 30-40 kunnen toepassen met een mengverhouding van 1:20, maar dan verkocht men natuurlijk minder mobylette-olie.

Misverstand over ballonbanden

In Pantin had men op de eerste AV3 Ballonbanden 600 x 50B geplaatst. Deze banden zitten op een 21" inch velg. De banden zijn 2 inch hoog. Dus in totaliteit is de band $21 + 2 \times 2 = 25$ inch.

In de eerste overzichten spreekt men ten onrechte van 24 x 2 banden. In de technische specificatie wordt dit handig omzeild door de velgmaat te vermelden.

2. folder Kaptein rijwiel met hulpmotor



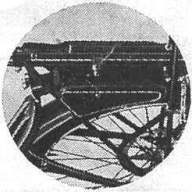
HET MOTORTJE IS OP ZEER EENVOUDIGE WIJZE
UIT TE SCHAKELEN, WAARDOOR HET GEHEEL
ALS EEN NORMAAL RIJWIEL TE GEBRUIKEN IS.



PRACTISCHE OPHANGING VAN DE HULPMOTOR
WAARDOOR TEVENS EEN LAAG ZWAARTEPUNT
VOOR GOEDE WEGLIJGING WORDT VER-
KREGEN.



PRACTISCHE BEVESTIGING VAN DE BRAND-
STOFTANK TUSSEN ZADELBUIS EN ACHTER-
SPATSCHERM.



AGENT:

KAPTEIN brengt U
DE oplossing



WILLEM KAPTEIN'S HANDELSONDERNEMING N.V.
WETERINGSCHANS 136, AMSTERDAM

Kaptein

technische gegevens

MOTOR: TWEE-TACT

INHOUD: 49,9 cc.

SLAG: 39 mm.

BORING: 41,8 mm.

P.K.: 0,6

MAX. TOERENTAL: 2800

VERBRUIK: 1 l. op 80 K.M.

BRANDSTOF: BENZINE - OLIEMENGSEL

MENGVERHOUDING: 1 : 16

VLEGWIEL-DYNAMO: 4-POLIG, 6 V, 8 W.

INHOUD TANK: 1,8 l.

MAX. SNELHEID: 25 à 30 K.M.

STUIGHELLING: 6 à 7%

BANDENMAAT: 24 X 2

TOTAAL GEWICHT: 30 K.G.

- GROTE SOUPLESSE DOOR SPECIAAL GECONSTRUEERDE OVERBRENGING

- OOK BIJ LAGE SNELHEID GROTE TREKKRACHT

- SIERLIJK, SPECIAAL VOOR DIT RIJWIEL GEBOUWD FRAME

- EENVOUDIGE BEDIENING DOOR DRAAIBAAR HANDVAT AAN HET STUUR, REGELBAAR VOOR IEDERE SNELHEID

- BALLON - BANDEN MAKEN HET RIJDEN NOG AANGENAMER

- STEVIGE REMMEN VERHOGEN DE VEILIGHEID

- VERLICHTING VANUIT DE MOTOR

Het volmaakte rijwiel met hulpmotor

Tegenwind en hellingen BEWIJZEN WAT HET „**KAPTEIN**” RIJWIEL MET HULPMOTOR WAARD IS.

3. Mijn vader bedacht de naam mobylette.

Tijdens een van de vele gesprekken, die we gevoerd hebben, kwamen we ook in contact met dhr. H. Verbruggen, die het volgende beweerde:

Mijn vader Jan Verbruggen is de bedenker van het woord mobylette. Vader had bij de Franse paters gezeten en had toen hij in het ziekenhuis lag voldoende tijd om over de prijsvraag na te denken. Motor en bicyclette werden samen gevoegd tot mobylette. Oom Piet uit Oss stuurde de naam op.

Bij navraag was er geen papieren bewijs bij de familie Verbruggen aanwezig. Wel troffen we in de archieven van het blad Motor een foto en prijsuitreiking aan i.v.m. de naam van de nieuwe fabriek **Kaptein** in 1948. In het blad Motor had deze prijsvraag gestaan en dat was ruim voordat er sprake was de mobylette. Voor ons weer een voorbeeld hoe mooie verhalen soms een eigen leven gaan leiden.



DE KAPTEIN-FABRIEK OFFICIEEL GEOPEND

Onder zeer grote belangstelling is de vorige week de Motorrijwielfabriek Kaptein N.V. officieel geopend en de vele aanwezigen hebben verstomd gestaan over de wijze, waarop men kans gezien heeft om de ruïne van de oude elektrische centrale in Arnhem in een keurige, moderne motorfabriek om te toveren. In een zee van ruimte en licht worden de Kaptein's voorlopig geassembleerd en afgewerkt, maar spoedig zullen zij daar volledig gefabriceerd worden naar de gegevens van Motobécane.

Van de opening maakte men gebruik om de uitslag bekend te maken van de destijds door „MOTOR” georganiseerde prijsvraag voor de naam van het nieuwe merk. Bij loting door Notaris Dragt te Amsterdam kwam de heer P. Verbruggen uit Oss als winnaar uit de bus en op de foto ziet men hem, toegesproken door de heer Kaptein, waarna hij de motor mee kreeg.

Het was een mooie dag, waarop vele en hoopvolle woorden gesproken werden. Bij die wensen voor succes sluit „MOTOR” zich gaarne en van harte aan!

4. Pleidooi voor een andere wetgeving

-2-

De Wet en het Rijwiel met hulpmotor.

Teneinde gebruikers van onze rijwielen met hulpmotor een beeld te geven van de wettelijke positie van dit vervoermiddel, delen wij hieronder daarover het een en ander mede. Er zij echter met nadruk op gewezen, dat dit geldt voor de toestand, zoals die thans bestaat. Deze kan - en zal hoogstwaarschijnlijk - door de op handen zijnde nieuwe verkeerswetgeving aanzienlijk veranderen.

Men houde thans in het oog, dat ieder voertuig, dat wordt voortbewogen door een motor - hoe groot of hoe klein ook in de zin der wet een motorvoertuig is. Dit houdt in, dat de voor motorvoertuigen geldende voorschriften in acht moeten worden genomen; d.w.z.:

1. De berijder moet in bezit zijn van rijbewijs B. of C. (afhankelijk van het feit of de maximum snelheid hoger is dan 30 km/h. of niet.)
2. Het motorrijtuig moet zijn voorzien van o.m.:
 - Een hoorn
 - Een spiegel
 - Een provinciaal nummer
 - Etc.
3. Men moet dus ook "wegenbelasting" betalen.
4. Met deze vervoermiddelen is het berijden van de rijwielpaden dus verboden.

Al wordt in sommige delen des lands hieraan niet of in mindere mate de hand gehouden voor wat betreft rijwielen met hulpmotor, neemt dit niet weg, dat bovenstaande toestand toch bestaat, hetgeen ondubbelzinnig door tal van recente uitspraken ^{van} ~~de~~ rechters in verschillende plaatsen in ons land wordt bevestigd.

Echter, het rijwiel met hulpmotor vraagt om een andere wetgeving; dat is duidelijk. Ook de wetgever ziet dit in. Derhalve zal in de nieuwe verkeerswetgeving, die naar men aanneemt niet lang meer op zich zal laten wachten, een afzonderlijke reglementering worden gegeven met betrekking tot dit nieuwe soort vervoermiddel.

De desbetreffende voorstellen zullen, indien zij ~~aan~~ ongewijzigd kracht van wet zullen verkrijgen, ongeveer hierop neer komen, dat een rijwiel met hulpmotor onder bepaalde voorwaarden als een gewoon rijwiel zal worden beschouwd, waaruit dan volgt, dat rijbewijs, nummerbewijs, spiegel, hoorn, wegenbelasting, etc. niet meer verplicht zullen zijn en ook van rijwielpaden gebruik zal mogen worden gemaakt. Enige dezer voorwaarden zouden b.v. kunnen zijn:

De maximum snelheid mag niet groter zijn dan 25 km/h.

De krachtbron moet eenvoudig kunnen worden uitgeschakeld.

Het rijwiel moet door middel van de pedalen als gewoon rijwiel kunnen worden voortbewogen.

De verlichting moet voldoen aan de bepalingen, zoals die voor gewone rijwielen van kracht zijn.

Etc.

Zover is het thans echter officieel nog niet; men bedenke dit wel.

Arnhem, 1 Februari 1950.

MOTORRIJWIELFABRIEK
KAPTEIN N.V.
ARNHEM - HOLLAND.

4. Lijst van agenten.

5. Voorbeeld van een contract in 1950

WILLEM KAPTEIN's HANDELSONDERNEMING N.V.

Weteringschans 136

AMSTERDAM-C.

Telefoon 38331 en 32180

AMSTERDAM,

KOOPBEVESTIGING

Ondergetekende verklaart hierbij te hebben gekocht van:

WILLEM KAPTEIN's HANDELSONDERNEMING N.V. te AMSTERDAM

onder de navolgende voorwaarden:

..... RIJWIELEN MET HULPMOTOR „KAPTEIN-Mobylette”.

Prijs model met handremmen f 415.— verminderd met f 56.— dealerskorting af fabriek Arnhem.

Prijs model met remnaaf f 430.— verminderd met f 58.— dealerskorting af fabriek Arnhem.

Als definitieve prijs zal gelden de officiële prijs op de dag van aflevering. Koper is echter gerechtigd indien op de dag der aflevering de prijs hoger is dan f 415.—, respectievelijk f 430.—, dat gedeelte van zijn order te annuleren, waarvoor bij aflevering een hogere prijs gevraagd wordt. De aflevering van het rijwiel met hulpmotor zal geschieden volgens onderstaand schema:

Van tot

..... stuks per

Van tot

..... stuks per

Van tot

..... stuks per

Van tot

..... stuks per

Bij het ondertekenen van deze koopbevestiging wordt f 10.— per bestelde Mobylette betaald, welk bedrag bij de beëindiging van deze overeenkomst wordt gerestitueerd.

De levering geschiedt uitsluitend contant bij aflevering door de fabriek.

Koper verplicht zich ten dienste van het goed functioneren en het uniform aanzicht van de „KAPTEIN MOBYLETTE” uitsluitend de navolgende door verkoper gefabriceerde en/of in de handel gebrachte artikelen voorradig te houden, te leveren en te monteren t.w.:

MOBYLETTE motor- en rijwieldelen

„ jasbeschermers

„ achterstandaards

„ olie

Verder verplicht koper zich in MOBYLETTE's uitsluitend LODGE C 14 bougies te leveren of te monteren.

Verkoper zal zoveel mogelijk de leveringstermijn aanhouden, doch kan door koper nimmer aansprakelijk worden gesteld voor schade van welke aard ook, indien door onvoorziene omstandigheden verkoper de volledige leveringstermijn niet zal kunnen nakomen.

Handtekening,

Naam

Adres