



1898

Cudell 1898 – 1908

Die Kommanditgesellschaft Motoren und Motorfahrzeugfabrik Cudell & Co., Aachen (französisch: Aix la Chapelle), wurde 1897 von dem Ingenieur und Metallwarenfabrikanten Max Cudell und dem Bauunternehmer Karl Cudell gegründet. Wohnhaus und Fabrik lagen am Metzgerplatz (Roonstraße 3). Cudell hatte die Benzin-Fahrzeug-Lizenzen der damals weltberühmten französischen Automobilfirma de Dion & Bouton, Puteaux, erworben, und begann mit dem Bau von Motordrei- (Tricycles) und -vierrädern (Quadricycles). Kaum verändert übernahm Cudell auch das de Dion-Bouton-Firmenzeichen. Bereits 1882 hatten der Count Albert de Dion (ab 1901 Marquis de Dion) und der Mechaniker Georges Bouton den Dampfwagenbau aufgenommen, 1895 waren Benzin-Motor-Dreiräder hinzugekommen.

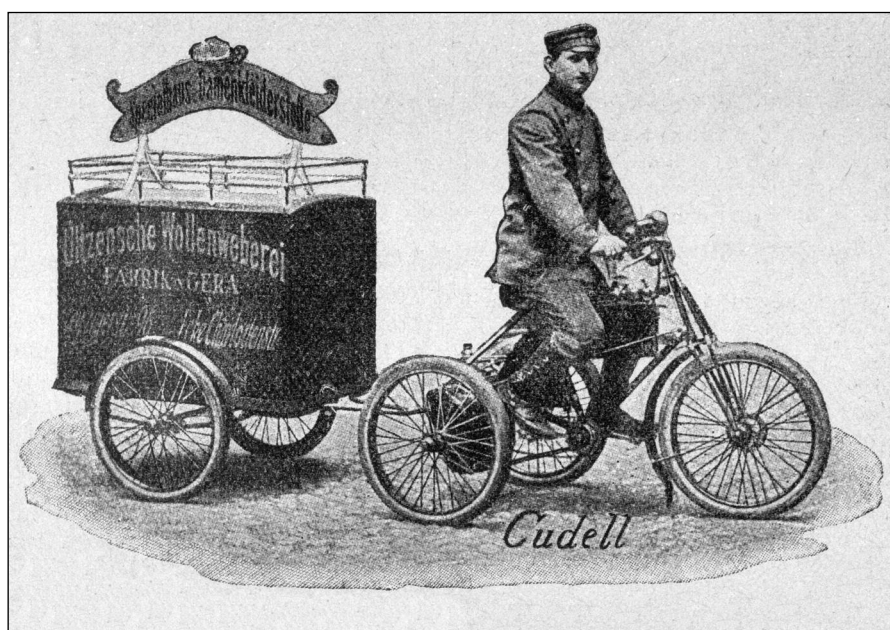
„Cudell“

1903

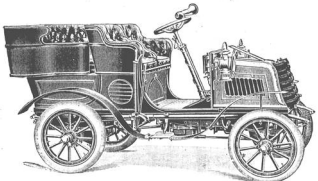
Erstmals stellte Cudell Dreiräder (1,5–2-PS-Einzylinder) auf der Motorwagenausstellung in Düsseldorf 1898 aus. Mit Anhängewagen versehen dienten sie auch dem Gütertransport mit max. 0,1 t Nutzlast.

Auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin 1899 zeigte Cudell erstmals eine Voiturette Marke de Dion-Bouton-Cudell. Ihr wassergekühlter 3,25-HP-Einzylinder saß auf der Hinterachse.

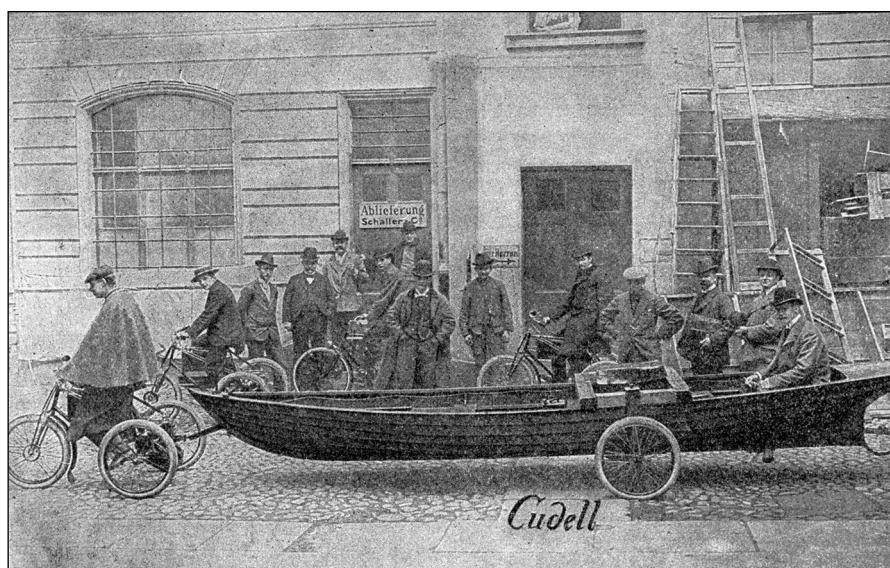
Am 30. Dezember 1899 (mit Wirkung zum 1. November 1899) wurde das Unternehmen mit einem Kapital von 1 100 000 Mark in die Act.-Ges. für Motor- und Motorfahrzeugbau vorm. Cudell & Co. umgewandelt. Vermarktet wurden die Motorwagen als Patent-Motorwagen „Cudell“ (3 1/4-PS-Einzylinder) auch für den Lastentransport (0,35 t). Von 1901 bis 1903 sammelte der später bekannte Ingenieur Wilhelm



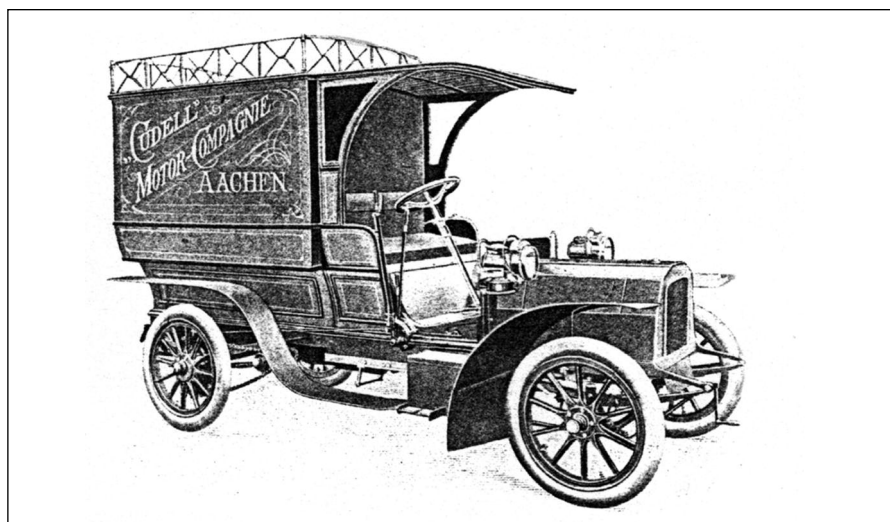
Ein Cudell-Dreirad schlept einen Warenkasten 1899 ¹

NATIONAL SHOW
(CRYSTAL PALACE),
STAND 39.
CALL ON US and SEE OUR LATEST STYLE of
8 h.p.
‘CUDELL’ CAR
(TWO CYLINDER).

**Actien Gesellschaft für Motor
und Motorfahrzeugbau**
(FORMERLY CUDELL & CO.),
AIX-LA-CHAPELLE, Rhenish Prussia.

Cudell exportierte 1901 nach England ¹



Ein Cudell-Dreirad schlept 1898 ein Boot ¹



Cudell-Motorwagen 1904

Wenske (> Adler, > Opel, > Horch) in Aachen seine Auto-Erfahrungen. 1903 tat es ihm der Ingenieur Willy Staniewicz (> Büssing) gleich.

Zur Allgemeinen Motorwagen-Ausstellung 1901 in Leipzig stellten die Aachener bereits einen Flaschenbierwagen mit einer Ladefähigkeit von 20 Ctr. aus. Auch in England fand man Abnehmer.

Im Laufe des Jahres 1900 steigerte Cudell die Leistung der Einzylinder auf 4,5 PS, dann auf 6 PS und 8 PS. Die Motoren waren nach vorne unter eine Haube gewandert. Der 6-PS-Einzylinder fand in Lieferwagen u.a. für das Kaufhaus Wertheim in Berlin Verwendung. Gleichzeitig löste der Ingenieur Carl Slevogt (xxxx-1951, > Apollo, > Selve) die Konstruktionen durch vorn stehende Ein- und Zweizylindermotoren (8 PS), schräggestellte Lenksäule, Kardanwelle und Kegelantrieb vom französischen Vorbild. Omnibusse mit 10/12-HP-Zweizylinder-Motor sowie 20 PS- und 30-PS-Rennwagen (Kettenantrieb) erweiterten das Programm. Mit neu-konstruierten Lieferwagen 10-HP-Zweizylinder) erhielten 1902 sowohl die ungarischen Postbehörde in Budapest als auch die Oberpostdirektion Berlin ihre ersten Benzin-Post-Lieferwagen. Dieses Modell, den Omnibus und das 8-PS-Zweizylinder-Chassis für Lieferwagen präsentierte man unter anderem zur Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin und der Rheinisch-westfälischen Industrie- und Gewerbeausstellung in Düsseldorf 1902.

Als Folge unklaren Rechnungsgebarens verließ Max Cudell Anfang 1902 nach einem Vergleich sein Unternehmen.

Das Aktienkapital wurde 4:1 zusammengelegt. Zur Ausführung vorliegender Aufträge wurde mit Hilfe rheinischer Großindustrieller am 18. August 1902 die Betriebsgesellschaft Cudell Motor-Compagnie m.b.H. (Am Schlachthof 13, später Metzgerstraße) gegründet. Direktor Hans Aschoff verhandelte erfolgreich mit dem ungarischen Handelsminister, eine größere Anzahl von Fahrzeugen an seine Behörden zu liefern. Unter Geschäftsführung des Kaufmanns Fritz Schutze erschien Cudell 1903 mit ersten Vierzy-

Cudell-
Motor-Compagnie
Aachen.



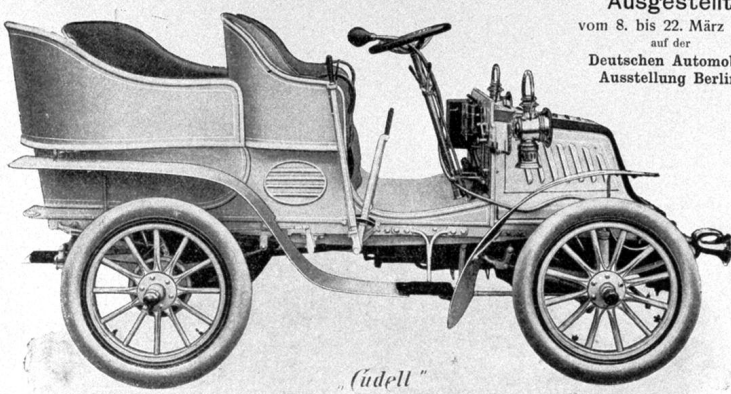
Cudell-Automobile

Motorwagen 6—16 HP.

6 und 8HP, 3 Geschwindigkeiten und Rücklauf
12 und 16HP, 4 Geschwindigkeiten und Rücklauf

durch einen Hebel zu be-
stimmiger, grösster Geschwin-
digkeit direct wirkend.

Ausgestellt
vom 8. bis 22. März 1903
auf der
**Deutschen Automobil-
Ausstellung Berlin.**



„Cudell“

Cudell-Werbung 1902 ¹

linder-Wagen (16/20 PS), die auch als leichte Liefer- und Lastwagen angeboten wurden. Kennzeichen wurde der senkrecht stehende Frontkühler. Der Export orientierte sich auch nach Übersee: W.L. Edison Sohn, der Sohn von Thomas A. Edison, übernahm die Vertretung der Cudell-Compagnie in New York. Besonders groß war jedoch der Export der „Cudell“-Motorfahrzeuge nach England, Südafrika und Russland.

Ein Brand zerstörte im Juni 1904 die Montageabteilung, die Stellmacherei und die Polsterei der Akt.-Ges. für Motorfahrzeuge. Obwohl die Produktion nur kurz unterbrochen war, erholte sich die Firma unter ihrem neuen alleinigen Geschäftsführer Kaufmann Oscar Surhoff nicht mehr. Unter dem Ingenieur Paul Henze (12. Dezember 1880 – 26. Juli 1966, > Mannesmann-Mulag, > NAG, > Selve, > Simson, > Steiger) war man gerade im Begriff, mit einigen neuen Typen auf den Markt zu kommen: Kardan-Wagen mit 10 und 20 PS, sowie Ketten-Wagen mit 20 und 30 PS. Noch im gleichen Jahr wurden 30/35-PS- bzw. 35/40-PS-Vierzylinder die stärksten Cudell-Aggregate; sie erhielten den Ende 1904 eingetragenen Markennamen (Cudell-)Phönix. Die technische Leitung übernahm Valentin, als Cudell eine Interessengemeinschaft mit der Berliner Motorwagen-Fabrik einging. Nach einem verlustreichen Jahr geriet die Cudell Motor-Compagnie im April 1905 in Insolvenz und meldete am 22. Mai 1905 Konkurs an. Von ihrem Gründungsmitglied, Adrien G. Piedboeuf, Düsseldorf, wurde sie am 29. Mai 1905 in der A.-G. Piedboeuf & Co., G.m.b.H., aufgenommen.

Am 21. September 1905 ging auch die Aktiengesellschaft für Motor- und Motorfahrzeugbau vorm. Cudell & Co. in Liquidation, die 1907 abgeschlossen war.

Ursache des Niedergangs waren die kostspielige Entwicklung neuer Motoren und eine verfehlte Luxuswagenentwicklung.

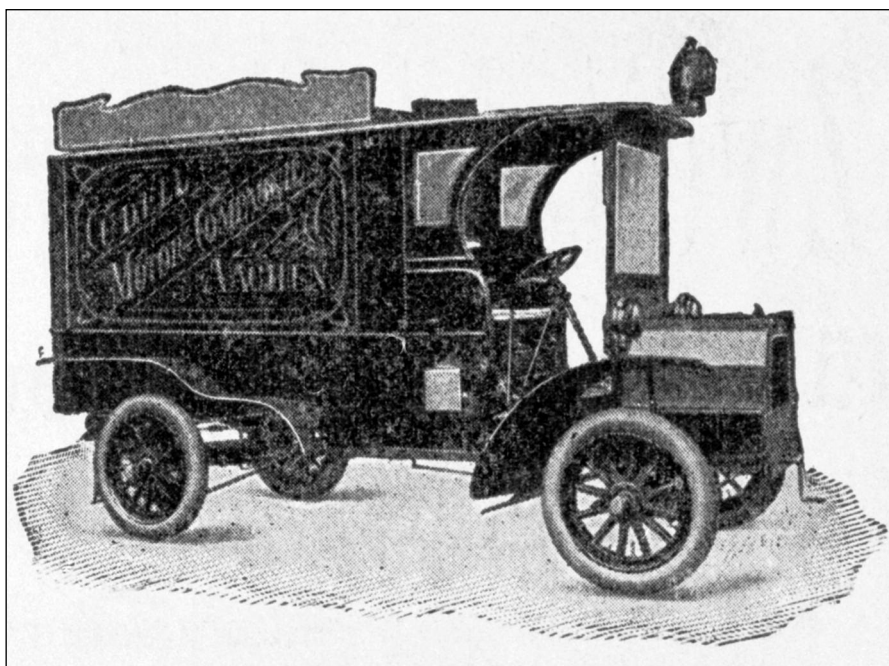
Textsammlung

Er versuchte 1902 zusammen mit dem Engländer Dr. E. Lehwes, in einem 30-PS-Panhard von Paris aus die Welt zu umrunden. Sie scheiterten kurz hinter Nishnij-Nowgorod.

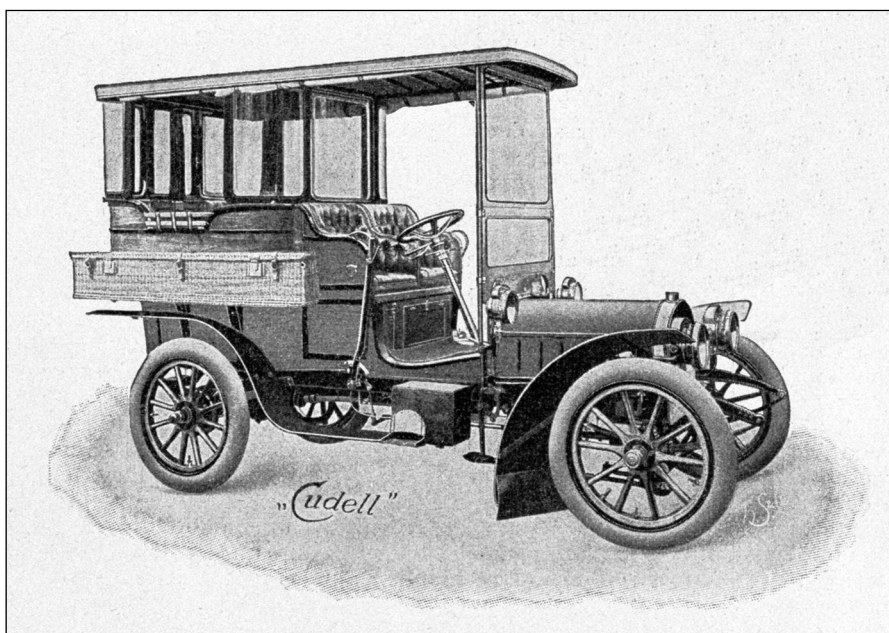
Max Cudell hatte einen Teil seiner Gebrauchsmuster zurückgekauft. Ab 1904 bot die von seinem Sohn Paul geleitete neue Firma Cudell & Co. Komm.-Ges., Berlin NW 52, Gerhardstraße 15, mit Fabrik in Tempelhof ebenfalls Motorwagen an. Ausgestattet waren sie mit Zweizylinder- (6,5/10 PS) sowie 12/14-PS-, 14/16-PS- und 20/24-PS-Vierzylindern. Die Aachener wiesen immer wieder darauf hin, daß sie mit diesem Unternehmen nichts zu tun hatten und unterhielten eine eigene Niederlassung in Berlin NW 7, Prinz Louis

Ferdinandstr. 1, und ab 1904 in Berlin NW 7, Georgenstrasse 36/37.

Am 27. Oktober 1906 gründete die Cudell & Co., Komm.-Ges. gemeinsam mit Leo Koelbing die Cudell-Motoren-Gesellschaft m.b.H. und verlegte den Sitz der neuen Firma nach Berlin N 65, Reinickendorfer Straße 46. Der Motorwagenbau wurde im Laufe des folgenden Jahres aufgegeben, das Produktionsschwergewicht verlagerte sich auf die damals sehr bekannten Cudell-Motoren und Cudell-Vergaser.



Cudell-Motorwagen 1905

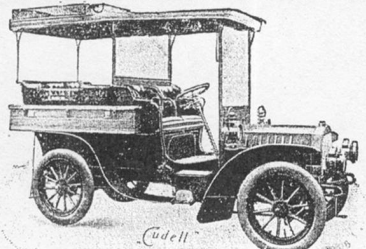


Cudell-Motorwagen 1905

MW 1913 147 – 28.Feb) Als Schutzmarke ist Cudell an Max Cudell, Berlin, Müllerstr 173, erteilt. Geschäftsbetrieb: Herstellung und Vertrieb von Motoren, Motorfahrzeugen und Zubehörteilen. Waren: Land-, Luft- und Wasser-Fahrzeuge, Automobile, Fahrräder, Automobil- und Fahrrad-Zubehör, Fahrzeugteile, Motorfahrzeuge, Motoren, Wechselgetriebe, Antriebsvorrichtungen und Steuerungsvorrichtungen für Motorfahrzeuge, Zündvorrichtungen und Vergaser für Motoren, Motorwagenachsen.



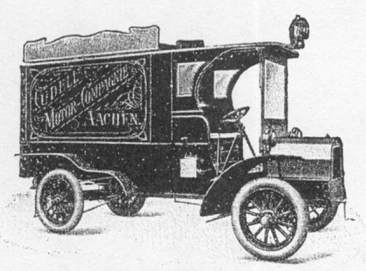
Cudell-Motorwagen 1907



Reisewagen



Wagonette geschl.



Lieferungswagen

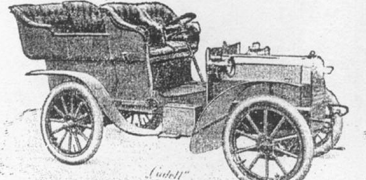
Cudell-Wagen

sind
leistungsfähig
geschmackvoll
unverwüstlich.

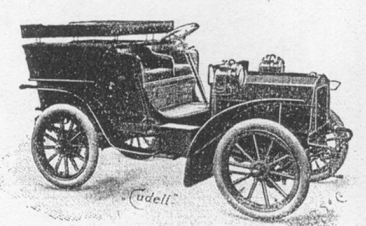
Man beachte unseren Stand No. 13, 14 u. 15
der
Internationalen Automobil - Ausstellung
Frankfurt a. M.
19. bis 27. März 1904.

Cudell-Motor-Compagnie

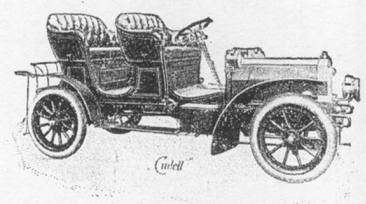
Aachen.



roi des Belges



Wagonette offen



Phaëton

Cudell-Werbung 1904