## Van der Zypen & Charlier 1923 – 1928

Die Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik Van der Zypen & Charlier G.m.b.H., Köln-Deutz, Mühlheimer Straße 131, war schon zu Ende des 19. Jahrhunderts bekannt für ihre Eisenbahnwagen und Straßenbahnen.

1923 begann Van der Zypen & Charlier aus Mangel an Aufträgen für den Eisenbahnbedarf und unter dem Eindruck der französischen und belgischen Besetzung des Ruhr- und Rheinlandes (vom 11. Januar 1923 bis xxxx) mit dem Bau von Kraftfahrzeugen. Ob man sich wegen der in der Luft liegenden Gründung eines selbstständigen Westdeutschen Staates gute Marktchancen ausrechnete oder ob der Bau im Rahmen von Reparationsleistungen erfolgte, ist nicht mehr festzustellen.

Als Konstruktionsmuster diente dem Firmenchef Albert Charlier ein in Paris eingeführter Scemia-Autobus der französischen Firma Société de Construction et Entretien de Matérial Industriel et Agricole, wie sie dort ab 19xx im Innenstadtverkehr liefen. Die fortschrittlich links gelenkten Fahrzeuge wurden 1925 vorgestellt.

Die Van der Zypen & Charlier stützte sich bei der Produktion ihres 4-5-t-Lkw und des darauf basierenden Omnibusses (33 Sitze, insgesamt 40 bis 45 Plätze) auf bewährte Fertigteilzulieferer. So fanden ein 45/60-PS-Vierzylinder-Einbaumotor von BMW, ZF-Getriebe und der typische Radial-Kühler (kombinierter Röhren- und Wabenkühler) der französischen Firma Solex Verwendung. Dieser verlieh den Fahrzeugen von Van der Zypen & Charlier ein solch exotisches Aussehen, dass selbst in der zeitgenössischen Fachpresse diese kardangetriebenen Fahrzeuge (Ritzelantrieb und Innenverzahnung) zuweilen als französischen Ursprungs bezeichnet wurden.

Ein weiteres typisches Kennzeichen war der über dem Motor aufgebaute Fahrersitz, der die Ladefläche auf 5 Meter verlängerte bei einer Gesamt-Fahrzeuglänge von 7,4 Meter. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h.

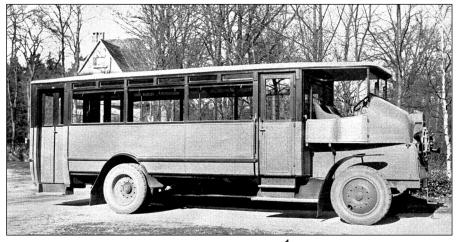
Auf der Automobilausstellung 1927 in Köln wurde ein neues 4-t-Nieder-

rahmenfahrgestell für Omnibusaufbauten (26 bis 30 Sitzplätze) mit Zentraldruckschmierung vorgestellt. Der Fahrersitz war nun konventionell plaziert, der BMW-Motor aber beibehalten worden. Große Verbreitung fanden die Kölner Produkte nicht.

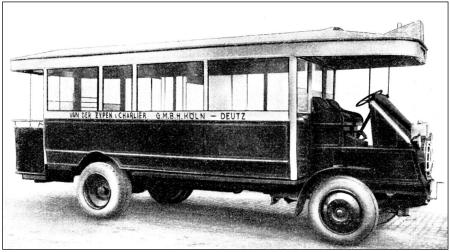
Im Oktober des gleichen Jahrs schloss sich die Van der Zypen & Charlier mit weiteren Waggonfabriken



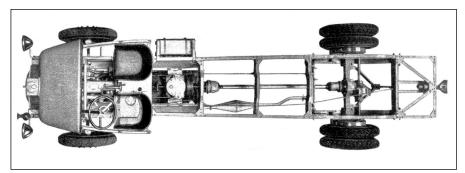
Pritschenwagen von Van der Zypen & Charlier 1927 <sup>1</sup>



Geschlossener Bus von Van der Zypen & Charlier 1926 <sup>1</sup>

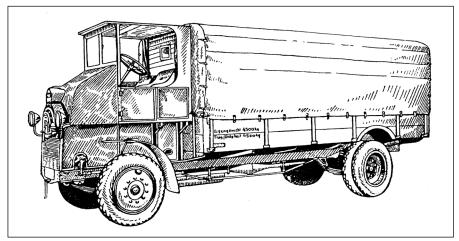


Stadtomnibus von Van der Zypen & Charlier nach französischem Vorbild 1925 <sup>1</sup>

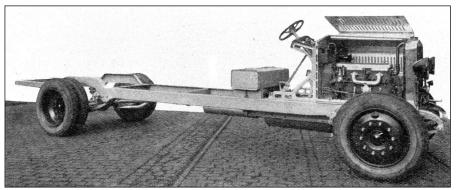


Chassis der Firma Van der Zypen & Charlier 1926 <sup>1</sup>

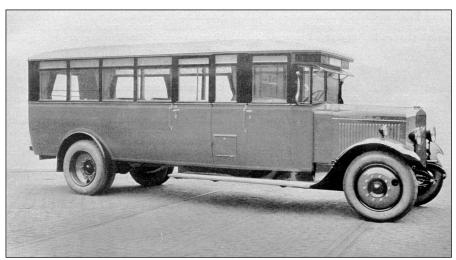
(A.-G. Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vormals Weyer & Co., Düsseldorf, sowie Killing & Sohn, Hagen in Westfalen) zur Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken A.-G. (ab 1. Dezember 1927) mit Sitz in Köln zusammen und gab den Automobilbau auf.



Selbst Zeitgenossen bezeichneten diesen Van der Zypen & Charlier-Lkw als französisch <sup>1</sup>



Niederrahmen-Fahrgestell der Kölner Firma Van der Zypen & Charlier 1927  $^{\rm 1}$ 



Die Omnibusse von Van der Zypen & Charlier enstanden ab 1927 auf Niederrahmen <sup>1</sup>