

1884 • 1959

VAN SMIDSE TOT AUTOMOBIELBEDRIJF

driekwart eeuw **KIMMAN**

andauers - berlins - opels - oldsmobiles

van smidse tot automobielbedrijf...



WOORD VOORAF

Het was op 28 juli jl. driekwart eeuw geleden dat onze zaak werd opgericht. Wij vierden deze dag reeds met ons gehele personeel en willen dit feest ook voor onze relaties niet ongemerkt voorbij laten gaan. De voorspoedige groei en ontwikkeling van ons bedrijf geven hiertoe alle aanleiding.

De belangrijkste aktiefpost op de balans bij het jubileum is voor ons het vertrouwen van onze kring van klanten, die zich in de loop van de jaren geregeld heeft uitgebreid.

Ook U danken wij voor het vertrouwen dat U in ons stelt. Wij zullen voortdurend ons best blijven doen, dit te behouden.

Het feit dat onze firma in Haarlem reeds driekwart eeuw ten dienste van het vervoer staat, vonden wij een reden om een jubileumboek uit te geven.

U ziet de historie van ons bedrijf geprojecteerd tegen een achtergrond die een boeiend stuk verkeersgeschiedenis vormt:

van fraaie equipages in de Haarlemmer Hout via de eerste tuf-tufs naar de gestroomlijnde auto 1959.

Wij hopen dat U dit gedenkboek met genoegen zult lezen.

Haarlem, oktober 1959.

Directie

Automobielbedrijf Gebr. H. & F. Kimman n.v.,

Victor F. J. Kimman

Hans N. Kimman

Jean P. Kimman

Proloog

*De sleepplaat
Het wiel
De met paard bespannen wagen
"Het IJzeren Paard"
De stoomauto van Nicolas Joseph Cugnot
De brik met lichtgasmotor van DeLamarr-
Deboutville, de benzine-auto's van Daimler
en Benz
De bedendaagse gestroomlijnde auto,
naa Opel en Oldsmobile.*



Na de komst van "Het IJzeren Paard" bleef het paard van vlees en bloed nog lang een onmisbare helper van de mens; onze firma dankt er de opkomst en bloei van de rijtuigmakerij in de beginperiode van zijn bestaan aan. Een paard is echter „maar” een paard, zoals een mens „maar” een mens is. Eerst met de auto verkreegen men het handige, gemakkelijk manoeuvreerbare middel om het verkeer van mensen en goederen tot in de meest afgelegen streken snel en vlot te doen circuleren. Hierdoor is de mens verder gekomen dan ooit bij zijn rusteloos streven zijn welvaart te vergroten. Hij heeft er hard voor moeten werken om dit mogelijk te maken. Met de geniale inval is men er niet. Vrijwel elke verbetering aan de auto is het resultaat van moeizaam speurwerk en langdurige proefnemingen geweest.

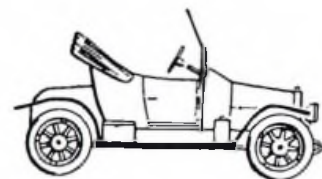
Onze firma heeft het ontwikkelingsproces van de auto meebeleefd met al de spanning van mensen die de partij zelf meespelen. Als dealers van Opel en Oldsmobile (General Motors) komen wij nu met wagens waarin alles wat de huidige stand van de autotechniek maar mogelijk maakt, is verwerkt. Welnu, vergelijken wij zo'n autootje uit de begintijd met de nieuwste producten van General Motors, dan steken wij hiermede een pluim op de hoed van alle pioniers en van alle onbekende werkers in de fabrieken die hebben

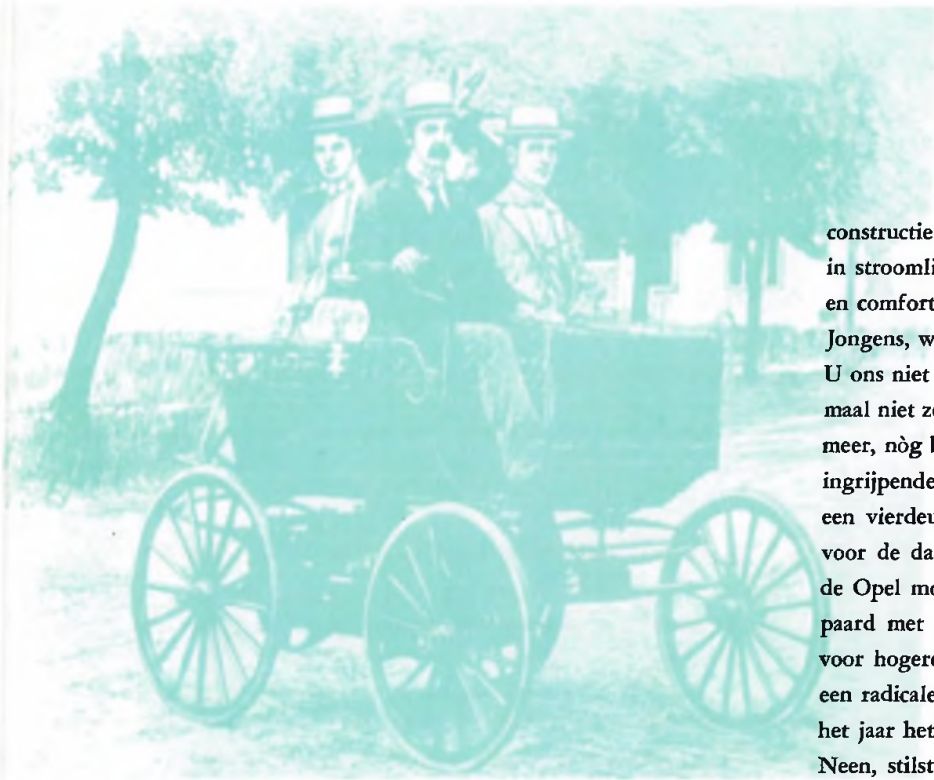
geholpen het resultaat 1959 te bereiken. Deze hulde geldt vooral ook de Nederlandse pioniers, waarbij wij er met trots aan herinneren dat de eerste 6 cilinder auto een Nederlandse Spijker was.

Beter dan door deze vergelijking zouden wij U niet kunnen laten zien hoeveel gemakkelijker, betrouwbaarder en prettiger het autorijden is geworden. Denkt U eens aan al de gemakken die de auto U in de loop van de tijd is gaan bieden, maar waarbuiten de eerste automobilisten het moesten stellen. Geen elektrische starter en verlichting, geen gesynchroniseerde versnellingen, geen ballonbanden, geen verwarming, geen telescopische schokbrekers...

Met een aanzetwengel moest Uw voorganger zijn motortje op gang brengen. De aan zijn rechterhand „buiten boord” geplaatste bedieningsorganen lieten zich alleen met forse rukken hanteren. Enige bescherming tegen regen en wind bood het open wagentje niet. De vering was uiterst gebrekkig. Alleen met veel inspannend draaien en rukken kon de bestuurder het bokkesprongen makende vehikel in het juiste spoor houden. Neen, het autorijden was toen beslist geen pretje.

En nu, bij een wagen als de Opel of de Oldsmobile: vinnige motor met groot prestatievermogen, tot het eenvoudigste beperkte bediening, overzichtelijk instrumentenbord, soepele vering, trillingvrije





De eerste Oldsmobile



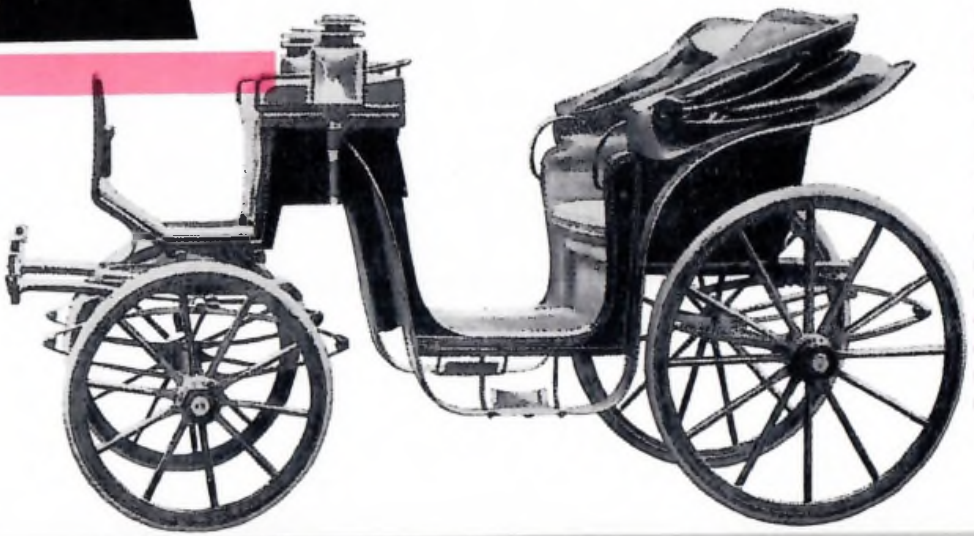
constructie, betrouwbare remmen, panoramische ruiten, carrosserie in stroomlijnform, geaccentueerd door elegante lijnen, licht, ruim en comfortabel interieur, grote bagageruimte . . .

Jongens, wat hebben wij het toch heerlijk ver gebracht! Dat hoort U ons niet zeggen en dat hoort U General Motors natuurlijk helemaal niet zeggen. De technische ontwikkeling, het zoeken naar nòg meer, nòg beter, gaat rusteloos voort. Zo is de Opel, na de jongste ingrijpende wijzigingen aan Kapitän en Rekord, reeds weer met een vierdeurs model van de Rekord met nieuwe 1,7 liter motor voor de dag gekomen. Hoewel deze motor nauw verwant is aan de Opel motor van 1,5 liter, zorgt de grotere cilinderinhoud, gepaard met een nog gunstiger verhouding tussen boring en slag, voor hogere prestaties. En wat de Opel Kapitän betreft: deze zal een radicale wijziging ondergaan. Wij hopen U aan het einde van het jaar het nieuwe model te kunnen tonen.

Neen, stilstand is er niet. Bij General Motors niet. Maar bij ons evenmin. Was dit wel het geval geweest, de „story of Kimman” zou nu niet zijn geschreven.



DE SMEDERIJ



„Zorg dat je je vak verstaat en kijk goed rond!“
Zo ongeveer moet de lijfspreuk van de grondlegger van onze zaak, de smid Jacobus Kimman (1822-1902), zijn geweest.

Onze grootvader resp. overgrootvader was in zijn liefde voor het vak ten voeten uit het type van de onderwijze ambachtsman. Een man die er plezier in heeft het weerspannige materiaal naar zijn wil te zetten. Maar hij had nog iets: een wat ruimere blik dan men van een 19e eeuwse handwerksman zou verwachten.

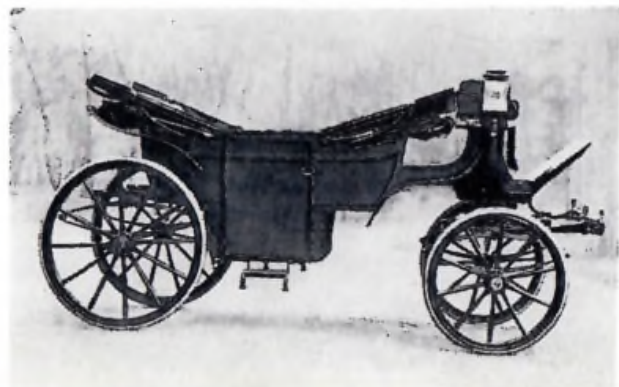
Jacobus had het smidvak met de paplepel mee gekregen. Hij kwam uit een familie van smeden en wagenmakers. Zijn grootvader, Frans Kimman, - de stamvader van de Nederlandse Kimmanen, - was oorspronkelijk het wadden van de zultoren de vint van Wierke in Wiersteden naar Holland gekomen. Hij had zich te Parnavel gevestigd, waar hij later in het „Schipstroom“ en geboden had“ van 1761-1778 reeds had corder. Het moet hem er niet slecht om gegaan, want na enige tijd droef hij een goed bekende smid, ook op de Kooimarkt. De vader van Jacobus repte dit bedrijf later voort. Jacobus kwam in 1851 met zijn vrouw, Juliana Albrecht uit Noorwic Amstel, naar Haarlem, in de gebroeders van een van zijn kinderen - hij had er vier - wordt hij als volgt omschreven: „van beroep smid, woonende aan het plein tussen het gron. Hoofdek, ngt 1, no. 260“.

Alhoewel zijn smidvak had hij een wagenmakerij, ook de Wagenmakerijdaan. Het is niet juist, na te zijn opgericht door Jacobus' zoon Hendrik Nicolaas en Franciscus Johannes, in 1884 gestat. Wij danken Jacobus dus als de grondlegger van de Kimman Nederland met het Hoofdek en dan mede als de grondlegger van onze zaak beschouwen.



DE RIJTMOKKERIJ

Zoals Hildebrand U vertelt, toonde de Haarlemse beau-monde zich des zondags in de Hout met fraaie equipages waartussen de Jan Pleziers met vrolijke uitgaanders zich mengden. Jacobus Kimman heeft stellig zijn hart opgehaald aan die blinkend gelakte, mooi gevormde rijtuigen, de lichte, gele barouchettes en de blauwe char-à-bancs. Maar hij bekeek dit gerij ook zakelijk. Het ontging hem niet dat de vraag naar luxe-rijtuigen voortdurend toenam. De rijtuigmakerij moest naar zijn mening voor een man die zijn vak verstaat en er een moderne kijk op heeft, goede perspectieven bieden. Jacobus vond het met het oog op de toekomst dan ook gewenst dat zijn zoons zich op dit gebied gingen bekwamen. Daarvoor moest je eigenlijk naar België of Frankrijk; vooral het laatstgenoemde land was altijd toonaangevend in „l'art du menuisier-carrossier" geweest. Jacobus nam een beslissing die voor een ambachtsman uit die tijd al heel bijzonder is: zijn beide zoons Hendrik Nicolaas en Franciscus Johannes zouden voor een leertijd van acht jaar naar het buitenland gaan, eerst naar Brussel en dan naar Parijs. Nu, de beide Kimmans hebben hun leertijd daar goed besteed. Een van hen presteerde het zelfs om bij de "Cours Professionnel des Ouvriers en Voitures" twee eerste prijzen te behalen. De Fransen waren zo jaloers op de Nederlandse uitblinker dat besloten werd in het vervolg geen prijzen meer aan buitenlanders toe te kennen. Kort na hun terugkeer uit Parijs richtten de beide broers





de fabriek van luxe-rijtuigen onder de firmaam Gebr. H. en F. Kimman op (28 juli 1884). Voor de uitoefening van het bedrijf huurden ze een gedeelte van het vaderlijk perceel aan de Wagenmakerslaan.

De eerste order was het maken van twee berlines voor de overbuur, de bekende stalhouder Voorting.

De jeugdige firma verwierf zich al gauw een uitstekende reputatie, zodat de orderportefeuille voortdurend vol was. Men moest dan ook naar vergroting van de bedrijfsruimte omzien. Het perceel Houtplein 37 werd aangetrokken als schilderswerkplaats. De voor aflevering gereed gekomen rijtuigen stelde men ten toon op Houtplein 20.

De eerste Kimman-showroom!

In 1893 legden twee jeugdige Kimmans, Victor, oudste zoon van Hendrik Nicolaas, en Jacobus, oudste zoon van Franciscus Johannes, de eerste steen van het huidige complex aan de Wagenweg.

De fabriek maakte juweeltjes van vakwerk. Rijtuigen in het meest uiteenlopende type en genre, vanaf de meest gedistingeerde „voiture” tot de eenvoudige dogcart.

De firma maakte een landauer en andere rijtuigen voor Koningin Emma, twee victoria's voor de toen nog zo jeugdige Koningin Wilhelmina, een coupé voor Prins Hendrik, een victoria voor de sultan van Deli...

Wat betekenden aan het einde van de negentiende eeuw die paar puffende autootjes tegenover de glans en de schittering van zo'n aristocratisch gerij? En toch, het een kwam op, het ander verdween. Voorgoed.

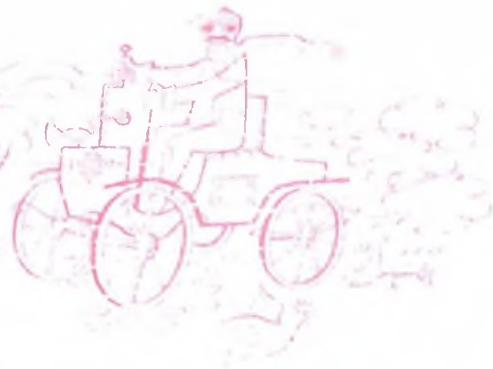


AUTOCARROSSERIEBOUW EN GARAGE

In 1896 verscheen de eerste auto op Noordhollands polderwegen. De ondernemende bezitter er van was notaris Bax uit Wieringerwaard, die met forse rukken en draaien aan het stuur hoenders, koeien, kuilen en modderplassen ontweek. Tot in wijde omtrek kondigde het wagentje bij droog weer zijn komst aan door huizenhoog opstijgende wolken stof. Overal waar het „verraderlijke” voertuig met „angstaanjagende” snelheid passeerde, liepen de mensen te hoop. Het geluid dat de notaris door knijpen in een gummibal aan de toeter ontlokte was meer dan voldoende om mens en dier de doodsschrik op het lijf te jagen. Gemeentebesturen riepen bij de komst van de eerste tuf-rufs verbodsbepalingen in het leven. In Amsterdam werd de eerste auto door de politie „opgebracht”. In het automuseum te Driebergen vindt u nog een aantal van deze kostelijke wagentjes uit de pionierstijd, compleet met wielen met houten spaken en massieve banden, bedieningsorganen, koperen carbidlantaarns en koperen signaalhoorn met gummislang en -bal.

Het zijn inderdaad „rijtuigen zonder paard”; er zouden heel wat jaren voorbijgaan eer de auto tot zijn functionele vorm was gegroeid.

Hendrik en Franciscus Kimman schakelden te juister tijd over op de versnelling „twintigste eeuw”. Niet alleen omdat rijtuigbouwers nu eenmaal beroepshalve te maken hebben met rijtuigen, met of zonder paard. Zij en hun zoons waren ook in de ban van de techniek die met de komst van de nieuwe eeuw op het punt scheen te staan de stoutste fantasieën van Jules Verne te overtreffen. Reeds in 1907 bouwden ze hun eerste carrosserie op een Spijkerchassis. Het jaar daarop verkregen ze het dealerschap voor Noordholland van de Hotchkiss.

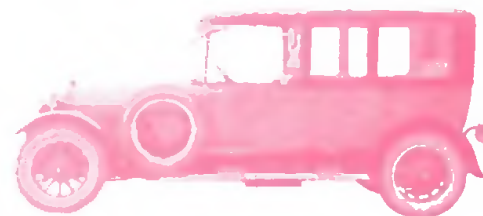




En nu herhaalt de geschiedenis zich. Waren zij door hun vader naar Parijs gestuurd, thans stuurden zij op hun beurt hun zoons er heen om zich in de autocarrosseriebouw en het automobielbedrijf te bekwamen. De jonge Kimmans, Victor en Eduard, doorliepen bij Mulbachère en later bij Keller et Fils - befaamde zaken met grote showrooms aan de Champs Elysées - een goede leerschool. Hendrik's tweede zoon, Emile, ging naar Amerika om zich met de montage en de autofabricage vertrouwd te maken.

Zo wierp onze firma zich met alle kracht op het autobedrijf. Ze richtte een herstelplaats voor auto's in en de rijtuigfabriek werd tevens een fabriek van auto-carrosserieën waar al gauw met een veertig man werd gewerkt. De smederij en het woonhuis (Houtplein 23-25) gingen vervolgens tegen de grond. Op de opengekomen plaats verrees een garage (1914), welke drie jaar later werd uitgebreid en voorzien van afzonderlijke boxes. De garage had ruimte voor een veertigtal auto's.

In 1917 werd de zaak omgezet in de N.V. Fabriek van Rijtuigen en Automobielen voorheen Gebrs. H. en F. Kimman.



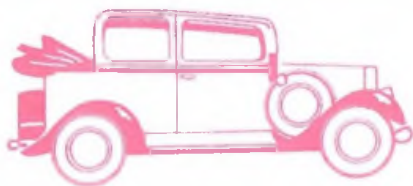
Van de beide oprichters van ons bedrijf, Hendrik Nicolaas en Franciscus Johannes, overleed de laatste in 1914. Hendrik Nicolaas werd in 1917 bij de omzetting van de N.V. president-commissaris. Tot directeuren werden toen benoemd Victor en Eduard Kimman. In 1918 besloot men tot splitsing van de familiezaak. Hendrik Nicolaas en zijn beide zoons, Victor en Emile, gingen nu de driehoofdige directie van de N.V. vormen. Eduard begon met zijn broers een eigen zaak, Ed. Kimman & Co. aan de Zijlweg hier ter stede. Hendrik Nicolaas, de laatste van de beide oprichters, overleed in 1925.



In de bouw van houten carrosserieën op Cadillac, Lancia en Auburn chassis vond de rijtuigmakerij gelegenheid zich opnieuw te ontplooiën. Onze zaak heeft hier een interessant stuk auto-geschiedenis meegeschreven, waarin de gehele ontwikkeling van de carrosserievorm is te volgen. Uit de Coupé en andere modellen die omstreeks 1910 werden gemaakt, groeien geleidelijk aan de stijlvolle, waarlijk aristocratische Landaulettes (ca 1920). Zo bouwde onze firma er o.m. een voor de Koningin-Moeder.

Vorm en uitvoering van de fraai afgewerkte koetswerken werden niet alleen bepaald door technische eisen - de juiste aanpassing aan het autochassis -, maar vooral ook door smaak en opvattingen. Is de tegenwoordige wagen naar alle kanten open, bij de modellen uit die dagen spreekt de wens van de buitenwereld afgesloten te blijven. Het mooi gecapitonneerde interieur in stemmige kleur is als het ware een kamer waarvan de intimiteit moet worden bewaard. De dame die zich voor onbescheiden blikken niet veilig waant, kan zelfs de vensters met gordijntjes afsluiten. Het interieur is door een ruit gescheiden van de plaats van de bestuurder die, zoals de koetsier, „op de bok” moet blijven, al biedt die „bok” dan nu de beschutting van een voorruit. In de wagens werd een soort huistelefoon of spreekbuis ingebouwd, opdat de inzittenden instructies aan de man voorop konden geven. Men kon dus toen nog de carrosserie van zijn auto geheel naar eigen smaak doen uitvoeren. Nog had de nivellerings niet alles gelijk getrokken. Maar natuurlijk ontging het de Kimmans niet dat de barometer op massa-productie van geheel complete wagens stond.

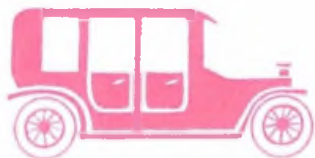
AUTOMOBIEL BEDRIJF



Na de eerste wereldoorlog begon het autoverkeer eerst goed op gang te komen.

De auto als snel en kostenbesparend vervoermiddel had het pleit gewonnen.

Maar niet de weg... Welnu, de weg werd voor hem vrij gemaakt. In de loop van enige tientallen jaren voltrok zich een verandering in ons wezen die het gezicht van Nederland geheel nieuwe trekken heeft gegeven. De oude grindweg met zijn paardestraatje en de hobbelige klinkerweg werden verbreed en kregen een effen dek van asfalt of beton. Bomen, huizen, oude herbergen, molens, prieeltjes, alles wat binnen de uitgezette tracés viel, werd radicaal opzij geschoven. Kanalen en grachten werden gedempt en rustieke bruggetjes opgeruimd. Rivieren werden overspannen door grote bruggen. Steden en dorpen werden opengebroken... En naarmate deze modernisering vorderde, steeg het aantal auto's en andere motorrijtuigen. (1928: 111.041, 1939: 226.250).



De tijd van expansie vond onze firma niet met een kokende motor aan de weg staan.

Wederom breidden wij de bedrijfsruimte enige malen uit, waarbij ook de bovenwoningen op de garage Houtplein 23 en 25 werden opgetrokken (1928). De outillage van het bedrijf werd telkens opnieuw aangepast aan de veranderende eisen. De uitbreiding zocht ook een uitweg in de richting van de Baan, waar het perceel 7 (het tegenwoordige onderdelenmagazijn) werd aangekocht.

In 1930 gaven wij de fabricage van luxe-rijtuigen definitief op; onze firma presenteerde zich voortaan als Automobielfabriek Gebrs. H. en F. Kimman N.V. De afdeling carrosserie bleef bestaan. Ze heeft nog jaren volop werk gehad met de bouw van carrosserieën voor bedrijfsauto's en autobussen.

In de bouw van koetswerken voor luxe-auto's zat natuurlijk geen brood meer, die kwamen nu kant en klaar van de fabriek. Trouwens, reeds in 1920 had onze

firma de eerste Auburn, welke men geheel gecarrosseerd van de fabriek betrok, verkocht.

Op de Auburn was in 1927 de Citroën gevolgd, welk dealerschap wij tot 1935 waarnamen. In dat jaar verkregen wij het Opel dealerschap, waaraan later dat van de Oldsmobile werd toegevoegd. Wij vinden het aardig even te vermelden dat de eerste Opel die wij hebben verkocht, onlangs bij ons is teruggekeerd. De koper, de heer Smynia, ruidde hem enige tijd geleden in voor een nieuwe Opel. Of wij zuinig zijn op ons Opeltje 1935! Het zal een soort museumstuk worden.

Over prijzen gesproken: nog geen duizend gulden, precies gezegd f 995,—, betaalde men in 1936 voor een Opel Cadet Coach. Andere Opel prijzen waren:

Olympia Coach f 1175,—,

Touring Sedan Super Six f 1495,—.

Een Oldsmobile 6 cilinder Sedan kostte in 1936 f 2295,— en een 8 cilinder idem f 2695,—. Ja, ja, die goede oude tijd . . .





Na de sombere jaren van de tweede wereldoorlog waarin de bezetter onze werkplaatsen letterlijk en figuurlijk „bezette”, brak ook voor onze firma een periode van hernieuwde bloei aan. Er begon een ontwikkeling op verkeersgebied waarbij die van de vooroorlogse jaren nog maar kinderspel bleek te zijn. U hebt dit zelf om zo te zeggen iedere dag op de weg ervaren, maar enkele cijfers mogen toch ter illustrering dienen: Aantal motorrijtuigen in 1946: 154.704, 1952: 391.566, 1954: 462.395, 1957: 690.404, 1958: ca 753.000, waaronder 420.000 auto's.

Wederom heeft het Nederlandse wegennet ingrijpende wijzigingen ondergaan, waarbij nieuwe inzichten omtrent de bouw van autowegen en het opheffen van gelijkvloerse kruisingen worden gevolgd. Maar de groei van het verkeer is zodanig dat de behoefte aan nog meer voorzieningen zich in toenemende mate doet gevoelen.

Onze motor bleek meer dan genoeg pit te hebben om tegen het nieuwe tempo opgewassen te zijn. Zo hebben wij niet alleen de technische uitrusting van ons bedrijf systematisch kunnen vervolmaken, maar ook een grondige reorganisatie uitgevoerd; dit maakt het ons mogelijk de service-verlening nog vlotter, efficiënter en beter te doen verlopen.

beeld van nu . . .

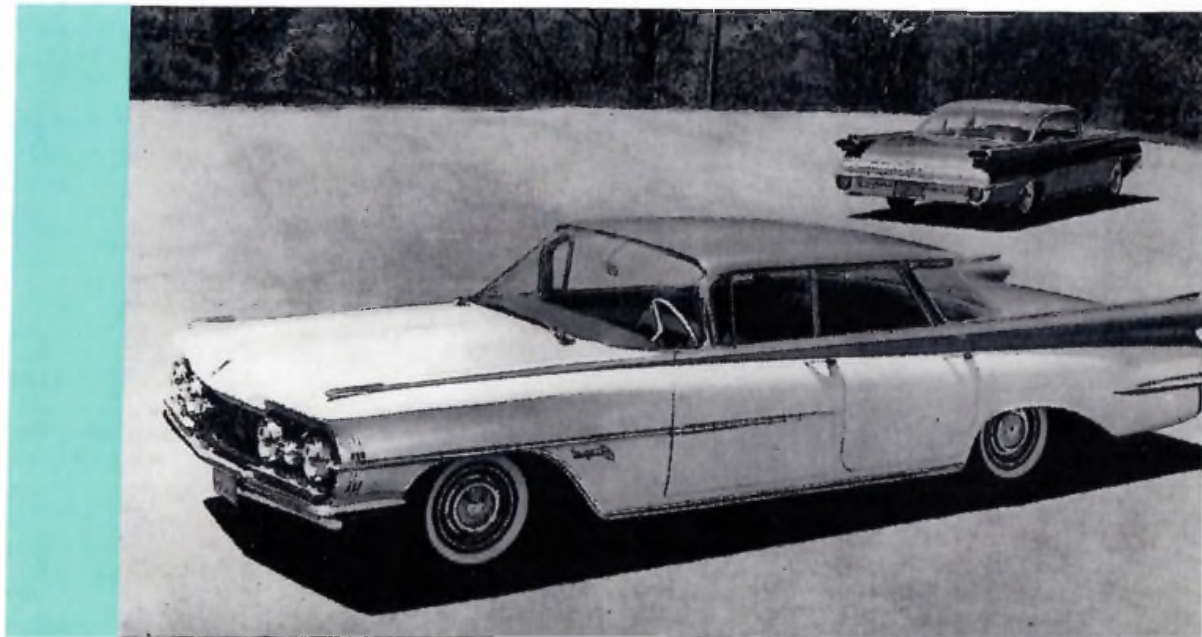


Kapitän 1960

In 1951 verplaatsten wij de service-afdeling van de Wagenweg naar het Houtplein waar geleidelijk aan alles wat met reparatie en service te maken heeft werd geconcentreerd. Toen werd de technische paraatheid vergroot door plaatsing van een zg. Bean visueliner (voor het uitlijnen en stellen van diverse voorwielstanden). Een geheel nieuwe doorsmeer-inrichting, uitgerust met twee doorsmeerkuilen, werd gebouwd.

Het was voor ons dan ook een feestdag toen wij vorig jaar ons geheel gemoderniseerd servicebedrijf konden openen.

De expansie naar de Baan had zich inmiddels voortgezet; daar waren in 1953 de percelen 3 en 5 aangekocht. In laatstgenoemd pand zijn de kantoren van directie en administratie gehuisvest. De afdeling verkoop is nog aan de Wagenweg waar zich ook de afdelingen spuitrij en lakkerij bevinden. (De afdeling carrosserie is in 1957 opgeheven).



De heer Emile Kimman, die jarenlang het commerciële gedeelte van het bedrijf uitstekend heeft geleid, kwam in 1935 ten gevolge van een ongeval om het leven.

De heer C. J. van Doorn, die reeds 20 jaar in het bedrijf was werkzaam geweest als boekhouder en procuratiehouder, nam de opengekomen plaats in. Tot 1957 heeft hij deze functie bekleed. In dat jaar kwam er een wijziging in de directie; zij wordt thans gevormd door:

Victor F. J. Kimman
Hans N. Kimman en
Jean P. Kimman

terwijl de Raad van Commissarissen bestaat uit:

J. H. Levenkamp,
President-Commissaris;
Mevr. de Wed. E. E. M. Kimman-
Martinot
en
Drs. F. A. Vissers.

Ons personeel maakt met de directie een team uit dat de regels van het spel goed weet te spelen. Wij hebben een vaste kern van deskundige, toegewijde personeelsleden waarop wij - en onze cliënten - altijd kunnen rekenen. Wij hebben er steeds naar ge-

streefd goede krachten aan te trekken en aan onze zaak te binden. Dat wij hierin geslaagd zijn, bewijst het feit dat wij bij ons nogal eens een jubilaris hebben, al is het er dan niet altijd een met 55-jarig dienstverband, zoals onlangs bij ons het geval was.

Zo tekent zich tenslotte tegen de beweging achtergrond van het verleden het beeld van het bedrijf af, zoals de vroegere firmanten en het tegenwoordige bestuur het met hard werken, ondernemingsgeest en optimisme hebben opgebouwd, in nauwe samenwerking met het personeel:

- Aan het hoofd van de kerngezonde onderneming een driemanschap waarin het enthousiasme van de jongeren en de ervaring van de ouderen een gunstige voorwaarde voor een doelbewust beleid vormen.
- Vakkundige personeelsleden, met de leiding verenigd in een gemeenschap waarin het prettig werken is.
- Aan de gevel een schild met een naam die ten nauwste met het technisch kunnen van onze tijd verbonden is: General Motors.
- Sterk stijgende lijn in de grafiek van de verkoopresultaten, een bewijs dat de Opel en de Oldsmobile zoals ze in de laatste jaren op de Nederlandse wegen zijn gekomen, het vertrouwen in de produkten van „General Motors” nog aanzienlijk hebben vergroot. (Opel: Olympia, Rekord, Car-A-Van, Kapitän, zowel 4 als 6 cilinder modellen; Oldsmobile: serie "Super 88" en serie "98").
- Op moderne leest geschoeid service station, dat geheel is gericht op een zorgvuldige en vlotte dienstverlening aan de Opel- en Oldsmobilebezitters.
- Reparatiebedrijf, spuitery, en lakkerij, waar men van een degelijke en deskundige behandeling van zijn wagen verzekerd kan zijn.
- Een nieuwe loot aan de stam: de verhuurafdeling die door het beschikbaar stellen van uitsluitend de nieuwste auto's en het verlenen van alle mogelijke service reeds zijn sporen heeft verdiend.



Veel is er dus in de loop van de tijd ook bij ons veranderd. Maar bewaard zijn gebleven uit de oude smederij: de liefde voor het vak en de opvatting dat het vertrouwen van de cliënten de hechtste grondslag voor een zaak vormt. Op deze juiste bandenspanning rijdt onze firma verder om — Deo Volente — even fris en monter als nu bij de volgende mijlpaal aan te komen.

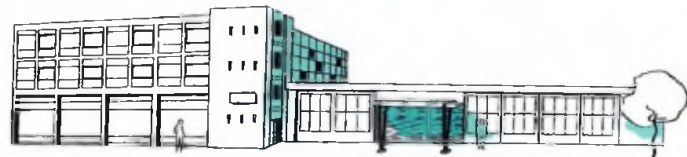
Ten slotte een toekomstbeeld. Het heeft reeds vaste vorm aangenomen op de blauwdrukken en tekeningen van de architect: de vestiging van een „unit” van onze firma in het noordelijke deel van de stad.

Een volledig en geheel zelfstandig werkend bedrijf - naast het bestaande bedrijf - met het doel onze klanten in Haarlem-Noord, Santpoort en Bloemendaal een nog betere service en meer gerief te geven. Tevens hebben wij hierbij het oog op de voortdurende uitbreiding van dit deel van de stad.

Een stuk terrein met een oppervlak van 2500 vierkante meter aan de Rijksweg hoek Jan Campertstraat, is voor de bouw van dit bedrijf bestemd. Dus daar waar momenteel grote wegenbouwwerken in uitvoering zijn (Delftplein) en woonwijk na woonwijk verrijst, met flatgebouwen, kerken, winkels en scholen, omgeven door groenstroken. Het wordt een hypermodern autobedrijf met grote showroom en bedrijfsruimten.

Een nieuw Kimman-bedrijf in een nieuwe stad!
Wij hopen in de loop van het volgende jaar deze plannen te kunnen verwezenlijken.

TOEKOMSTBEELD



Official Dealer General Motors

voor Opel

Haarlem

Overveen

Bloemendaal

Santpoort

Spaarndam

Houtrakpolder

voor Oldsmobile

Haarlem

Overveen

Bloemendaal

Santpoort

Spaarndam

Houtrakpolder

Driebuis

Velsen

Beverwijk

Wijk aan Zee

Heemskerk

IJmuiden

Heemstede

Vogelenzang

Bennebroek

Aerdenhout

Zandvoort

Haarlemmermeerpolder

Automobilbedrijf Gebr. H. & F. Kimman n.v., Haarlem

