

## Eysink, van auto naar tweewielers

(Rob Slim; uit: *Perfinpost* nr. 92, februari 2010)

De Eysinkfabriek schoot wortel in een pandje aan de Heiligenbergerweg. Vanaf 1886 maakte grondlegger D. Eysink stoomwerktuigen. Dat deed hij aanvankelijk in een houten loods van zestien vierkante meter. In die tijd bestond het vervoer uit paard en wagen. Pas rond de eeuwwisseling kwam de fiets in beeld. In 1898 had Eysink al de eerste Nederlandse auto gebouwd. Eysinks zonen, Menno, Laurens en Dick maakten de eerste auto met een motor van het Duitse Benz (één cilinder), in 1903 gevolgd door een automobiel met een tweecilindermotor.

De ééncilinder met stuurwiel in plaats van stuurstok bestond volledig uit zelfgemaakte onderdelen, wat in die tijd in Nederland niet gebruikelijk was. De Eysinks auto's kostten destijds minstens Fl. 2500.=, maar de (rijke) klant kreeg dan wel een maat-auto.

De echte internationale doorbraak kwam met de voorspanwagen, een combinatie van een open auto en een motorfiets. Die dingen werden in alle uithoeken van de wereld gebruikt.

Rond 1910 had Eysink 100 werknemers in dienst. Uit deze jaren dateert de enige Eysink-auto die bewaard is gebleven en te zien is in het museum Zuid-en Noord-Beveland te Goes.

De productie werd tijdens de eerste wereldoorlog op een laag pitje gezet, doordat de toelevering van onderdelen stagneerde, evenals de verkoop van automobielen, waarna besloten werd alleen de productie van fietsen en motorrijwielen voort te zetten. In totaal heeft Eysink 325 automobielen geproduceerd.

Rond 1900 kostte een rijwiel van Eysink Fl. 36,-, een bedrag waar een arbeider een maand voor moest werken. Het rijwiel was een luxe vervoermiddel, iets dat alleen de rijken zich konden veroorloven. Fietsen leren deed je op een oefenterreintje bij de fabriek.

Tijdens de tweede wereldoorlog volgde de tweede tegenslag. De productiemachines waren door de bezetters verstopt in een grote loods aan de Doornseweg, waar de tand des tijds onverbiddelijk toesloeg. De machines bleken na de bevrijding verouderd en versleten. Toch kwam de motorproductie na 1945 weer op gang met als tastbaar hoogtepunt in 1948 de eerste plaats voor een motor van Eysink op de TT van Assen.



Folder voor de damesbrommer Van Eysink uit 1955. Het bedrijf Was inmiddels gevestigd aan de Nijverheidsweg.

In 1954 sloot de fabriek in Amersfoort haar deuren. Nazaat Dick Eysink begon achter het ouderlijk huis aan de Bartolottilaan te Soest met de bouw van bromfietsen, aanvankelijk nog onder de naam van Eysink, later onder de naam Renata. In 1972 is de productie van bromfietsen gestopt en kwam een abrupt einde aan deze eens zo vermaarde fabriek te Amersfoort.

De firma Eysink gebruikte de perfin E.F./A. van 1925 tot 1945 (zie afb.). Dit gebeurde in de periode, dat de firma gevestigd was aan het Julianaplein.

