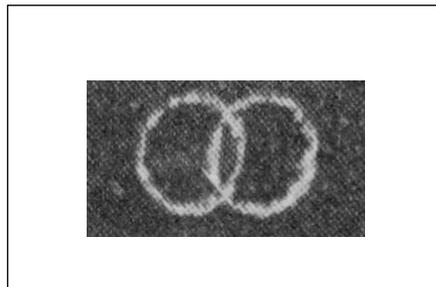




(1904) 12.09.1902 – 57 686



(1907) 12.09.1902 – 57 686



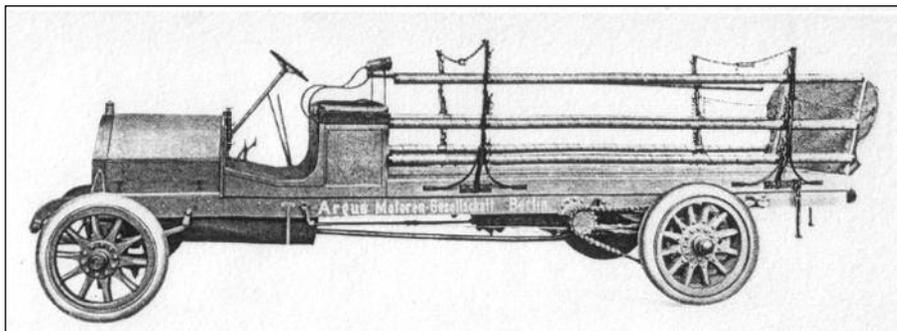
– 1907 –

**Argus  
1902 – 1910**

Die Internationale Automobil-Centrale Jeannin & Co. Comm.-Ges., Berlin NW 7, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 1 und Charlottenstraße 39, wurde Anfang



Argus Emblem für Flugzeuge



Argus-Rungenwagen für Fassbier 1906



Argus-Lkw Modell 1907 auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1906

1902 von dem Franzosen Henri (auch Henry geschrieben, \* 1872 Dampierre-sur-le-Doubs – † 1973 Diensdorf bei Beeskow) Jeannin, dem ehemaligen Direktor der Allgemeinen Automobil-Gesellschaft, Berlin (> AEG, > NAG), und Richard Fischer, zuvor Direktor der > Magdeburger Motor- und Motorfahrzeugwerke G.m.b.H., gegründet.

Vorläuferin war die Internationale Automobil-Gesellschaft C. Schaller, Berlin, Charlottenstraße 39, die bereits 1901 nach Panhard & Levassor-Lizenzen Automobile hergestellt hatte.

Unter dem Namen „Ideal“ begann 1902 in einer extra eingerichteten Abteilung der Präzisionsmaschinenfabrik Max Hasse & Comp., Berlin N., Lindower Strasse 22, im Lohnauftrag der Bau eigener, hochwertiger 10-PS-Ein- und 20-PS-bzw. 12-HP- und 24-HP-Zweizylindermotoren (System Jeannin) sowie eigener Pkw und Geschäftswagen, technisch angelehnt an Panhard-&Levassor-Vorbild, mit englischem Kapital. Okt 1902: 10 PS Zweizylinder und 20 PS Vierzylinder (110×124) Ideal

Da die Behörden die Marke Ideal nicht schützen wollten – Ideale kann man nicht schützen –, wählte man die Fabrikmarke „Argus“ (Gestalt der griechischen Mythologie: vieläugiger, nie ganz schlafender Riese, von Hermes doch eingeschläfert und getötet).

**Wichtig für Fabriken, grosse und kleine Montagewerkstätten.**

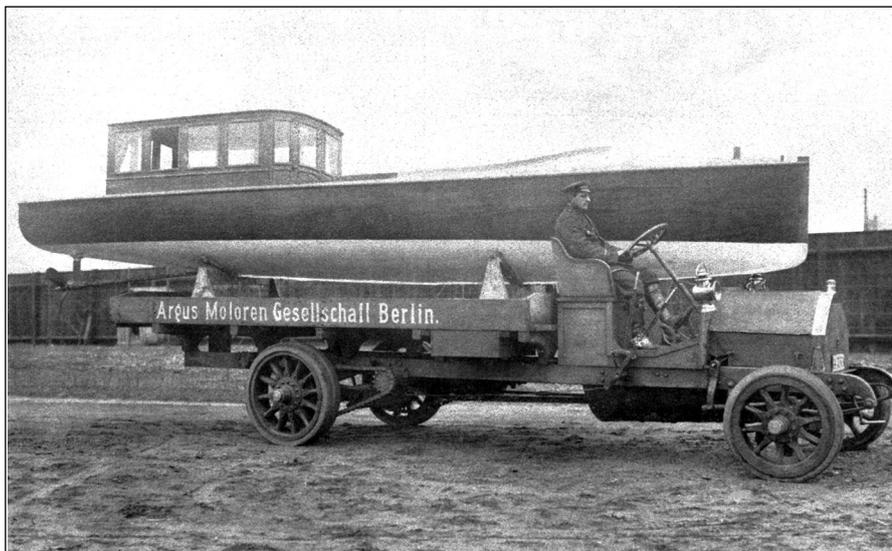
---

**Zweitausend Motor - Omnibus - Chassis**

können nicht geliefert werden, weil die Montageräume fehlen. Zur Ausführung der Aufträge liefern wir **complete Omnibussätze** bestehend aus langsam laufendem Spezialmotor mit 2 Zündungen, sehr starkem Getriebe mit 2 Bremsen, kräftiger Steuerung, Achsen mit Federn, hinteren Kettenkränzen, Kettenrädern, Aufhängearmen. Der Bau eines Motor-Omnibus-Chassis ist dadurch **ein Kinderspiel und das Werk einiger Tage**. Abnehmer für fertige Chassis werden eventuell nachgewiesen. Man verlange Preise und Auskunft.

**Argus Motoren Gesellschaft, Jeannin & Co., Berlin, Prinz Louis Ferdinandstr. 1**

Werbung im Januar 1906



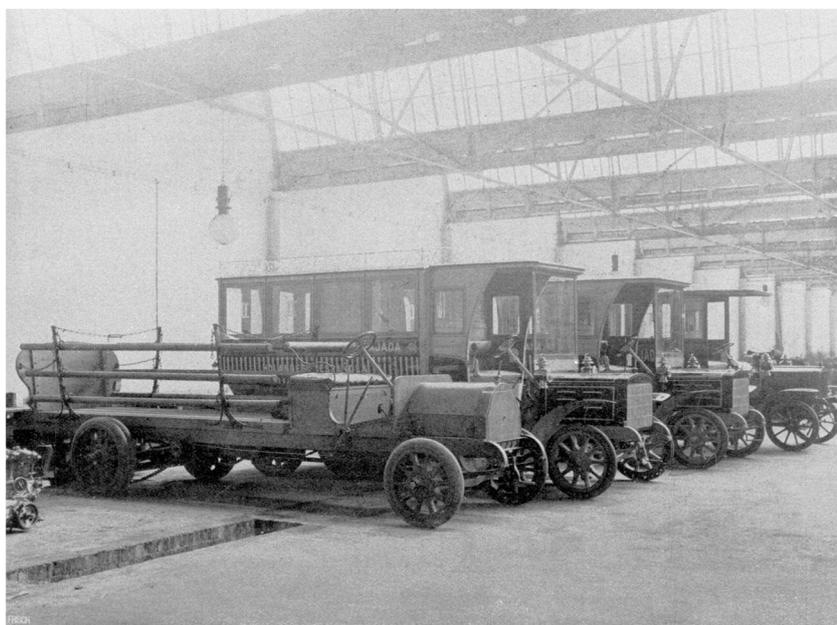
Ein Argus-Lkw transportiert 1908 den Kreuzer Argus III zur Frühjahrs-Wartung ins Werk<sup>1</sup>

# Argus-Motoren-Gesellschaft

**BERLIN NW.7,**  
Prinz Louis Ferdinandstrasse 1.

FERNSPRECHER  
Amt I. 889.

Telegramm - Adresse:  
ARGUSMOTOR.



Teilsendung einer Omnibus-Lastwagen-Lieferung für Spanien.

**Luxuswagen = Lastwagen = Omnibusse**  
**∴ Schiffsmotoren = Motorboote. ∴**

**Argus-Motoren-Gesellschaft, Berlin NW. 7.**

Stolz ist Argus 1907 auf die Lieferung von Omnibussen und Lastwagen nach Spanien

1903 gab man die Räume in der Charlottenstraße auf und zog in die Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 3. Die Firma war in die Berliner Georgenstraße 12 umgezogen. Im gleichen Jahr folgte der erste Argus-Vierzylinder (40 HP, 50 PS).

Die vorrangig im Auftrag der Beaufort Motor Co., London, entstandenen Fahrzeuge liefen in Großbritannien und auch in Frankreich unter der Bezeichnung Beaufort. In England karosierte man sie vorrangig als Omnibusse sowie Liefer- und Lastwagen. Die Argus-Fahrzeuge genossen dadurch zwar über Deutschlands Grenzen hinaus einen erstklassigen Ruf, fassten jedoch in Deutschland mangels Lieferkapazitäten kaum Fuß.

Anfang 1904 verkaufte man den Betrieb an Dr. Hans Mengers und Walter Bellmann, die ihn als Internationale Automobil-Zentrale Dr. Mengers & Bellmann weiterführten und zum Alleinvertreter der Argus-Wagen avancierten.

Während das Stadtbüro der neugegründeten Argus-Motoren-Gesellschaft Jeannin & Co. Comm.-Ges., Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 15, fast am gleichen Ort blieb, verlagerte man die Fertigung, die auch Motorboote umfasste, in die Reinickendorfer Straße 64 a und 115, Berlin-Wedding.

Der größte Auftrag kam 1906 herein, als Beaufort sowohl bei der Argus-Motorengesellschaft als auch bei > Stoeber in Stettin insgesamt 500 Motor-Omnibus-Chassis im Werte von etwa sechs Millionen Mark orderte. Einige Fahrzeuge fanden Eingang in die Busbetriebe London General Omnibus Corporation und London-District Omnibus Co..

Es ist anzunehmen, dass die Bestellung nicht vollständig erfüllt werden konnte, insbesondere da Argus 1907 nach langer Abstinenz Reklame für sich machte. Die Neuorientierung auf den heimischen Markt fiel jedoch in eine Rezessionsphase (1907/08), Kleinwagen waren nun gefragt.

Dies konnte man im Herbst 1906 noch nicht absehen, als Argus (neben > Stoeber) die ersten deutschen Sechszylinder-Motoren (60 PS) auf der IAA in Berlin präsentierte. Ab 7. November

1906 nannte sich das Unternehmen Argus Motoren-Gesellschaft m.b.H.

Die Produktion wurde in die neu erworbene ehemalige Ziglersche Gummi-fabrik entlang der Kopenhagener Straße (Eingang: Flottenstraße 39/42) in Reinickendorf bei Berlin verlegt. Henri und sein Bruder Emil Jeannin verließen den Betrieb. Emil Jeannin übernahm die von Argus verlassenen Räume in der Reinickendorfer Straße 64 a und gründete mit Richard Fischer, der inzwischen den Konsul-Titel erhalten hatte, die > Sun-Motoren-Gesellschaft.

Die Teilnahme an der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 mit einem 2,5- und einem 5-t-Lkw (beide 24-PS-Vierzylinder) brachte Argus eine Gold-Medaille. Mit diesen Fahrzeugen hatte man auch eigene Exporterfolge, insbesondere Russland erhielt Lkw. Darüberhinaus offerierte man folgendes Fahrzeugprogramm: 9,5/10 PS (Zweizylinder), 15,6/18, 22,5/28, 35,2/40 und 47,1/60 PS (Vierzylinder). Vereinzelt wurden sie auch als Lieferwagen karrossiert. Mit dem Sechszylinder-Modell 70,6/100 PS und dem Achtzylinder-Typ 94,2/125 PS bot Argus die damals leistungsstärksten Fahrzeuge.

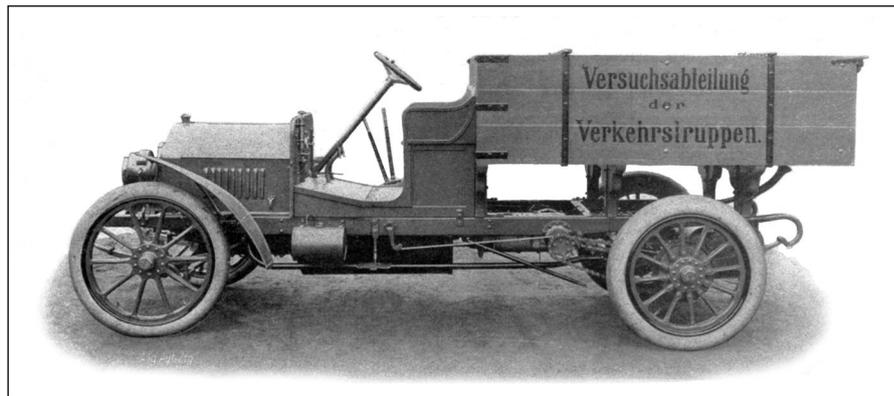
Zum letzten größeren öffentlichen Auftritt der Argus-Lkw kam es anlässlich der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1909, 30 PS Leistung waren nun vorgeschrieben. Obwohl man danach subventionsberechtigt war, trat der Kraftfahrzeugbau, den man noch um einen Dreitonner (28/45 PS) erweiterte, mehr und mehr in den Hintergrund. Per Gesellschafterbeschluss vom 14. April 1910 verlegte Argus den Firmensitz nach Reinickendorf. Den Fahrzeugbau stellte man zugunsten des 1908 aufgenommenen Flugzeugmotorenbaus ganz ein.

Während des Ersten Weltkriegs machte Argus mit seinen Flugzeugmotoren geradezu Furore und man erwarb 1916 ein angrenzendes großes Gelände in der Kopenhagener Straße. In den zwanziger Jahren arbeiteten dort so bekannte Konstrukteure wie Paul Daimler und der Aufladungsmotoren-Spezialist Arnold Zoller. Zugleich bestanden enge Kontakte zu den > Horch-Werken, deren Ein-Mo-

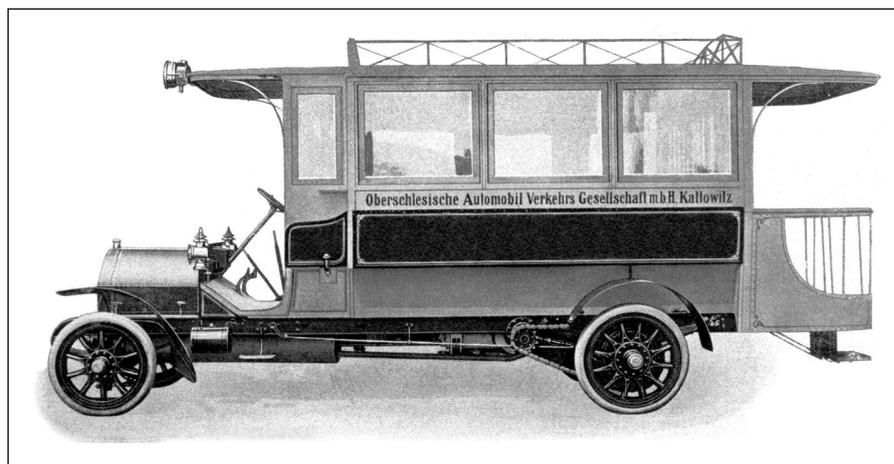
dell-Programm man 1921 in einem gemeinsamen Konstruktionsbüro entwickelte.

Heute beherbergt das Deutsche

Technikmuseum Berlin in ehemaligen Argus-Hallen einen Teil der Straßenverkehrs-Sammlung.



Argus-Lkw der Versuchsabteilung der Verkehrsgruppen des Kaiserlichen Heeres 1907 <sup>1</sup>



Dieser Argus-Omnibus lief 1907 im ober-schlesischen Kattowitz <sup>1</sup>



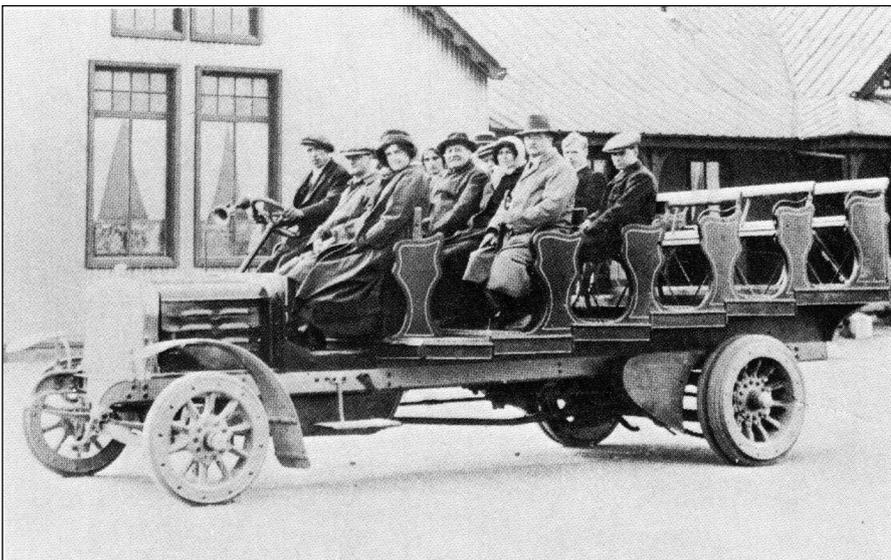
Argus nimmt 1907 an der Lastwagenkonkurrenz erfolgreich teil <sup>1</sup>



Argus nimmt an den Versuchsfahrten 1909 teil



Argus-Aussichtswagen in Großbritannien



Argus-Aussichtswagen in Großbritannien 1907