



21.05.1904 – 72243 04

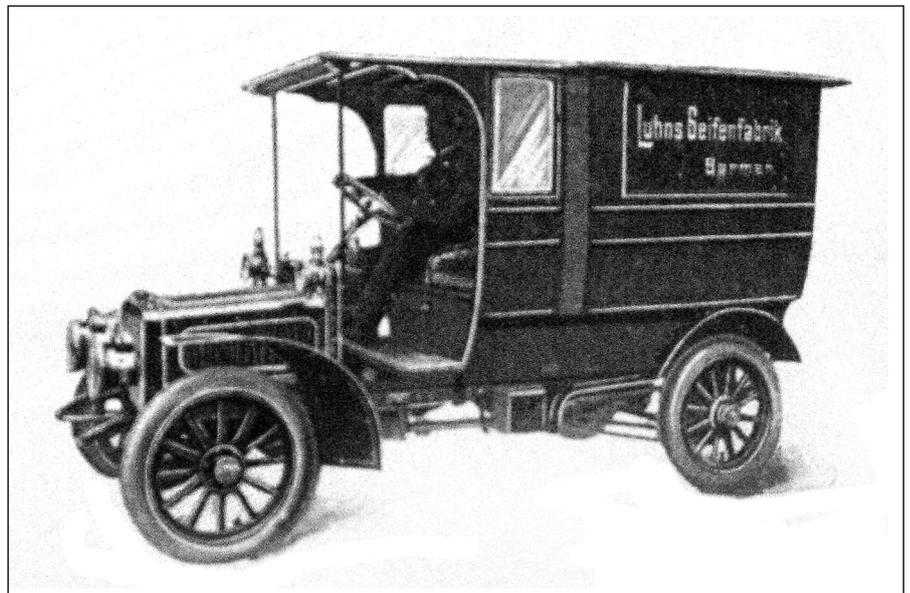


1921

Ehrhardt
1906 – 1924

Der Rüstungsfabrikant und Großindustrielle Heinrich Ehrhardt (17.11.1840–20.11.1928, u. a. 1910: Dr.-Ing. h.c.), Gründer der Fahrzeugfabrik Eisenach (> Wartburg, > Dixi), schied 1903 aus diesem Unternehmen aus und gründete 1904 mit seinem Sohn Ingenieur Gustav Heinrich die Heinrich Ehrhardt-Automobil-Werke (ab 17. Juli 1914 Aktiengesellschaft) in Düsseldorf, Reichsstraße 20.

Die Fabrik befand sich in Zella-St. Blasii in Thüringen (Herzogtum

Ehrhardt Ballonabwehrkanone¹Ehrhardt 1907: 12/15 PS-Zweizylinder-Lieferwagen für 0,8 t Nutzlast¹Ehrhardt 1909¹

Sachsen-Coburg-Gotha), Wiesenstraße und Gothaerstraße.

In das Unternehmen brachte man die bereits 1898 von der französischen Automobilfabrik Société nouvelle des Établissements Décauville aîné erworbenen Lizenzen ein.

Neben Pkw und Omnibussen nach Décauville-Lizenz baute Ehrhardt vor allem Lastwagen für 3 und 5 Tonnen Nutzlast, ab 1906 mit eigenen Motoren. Bereits 1905 stattete Ehrhardt seine luxuriösen Décauville-Wagen probeweise mit Schnellfeuergeschützen aus. Besondere Aufmerksamkeit erregte dann 1906 ein 50/60-PS-Panzerautomobil mit 5-cm-Geschütz, Platz für 5 Personen und 100 Schuss Munition.

Zur IAA 1907 erschien man mit einem Viertonner (20/24-PS-Vierzylindermotor). Benzin oder Benzol lieferten die Kraft.

Im August 1909 wurde dem Lkw vom Kriegsministerium die Subventionsfähigkeit zugesprochen. Der Ehrhardt-Viertonner Typ 33 war nun dem Anspruch der Militärs entsprechend mit 31/40-PS-Vierzylindermotoren ausgestattet. Wie es sich für einen Rüstungsbetrieb gehörte, bestanden die Zylinder dieser Wagen aus Kanonenstahl. In den vier Subventions-Etatjahren 1910/1911 bis 1913/1914 wurden 17 Ehrhardt-Armeelastzüge und 5 einzelne Motorwagen gefördert.

Steigende Nachfrage führte 1910 zu

Fabrikerweiterungen. Für Luxus-, Kranken-, Liefer- und Lastwagen von 0,5 bis 5 t Nutzlast fertigte Ehrhardt 7/20-PS-, 10/25-PS-, 18/40-PS- und 31/60-PS-Vierzylindermotoren.

Die Stärke der Motoren wurde zwar mit in die Typenbezeichnung aufgenommen, entsprach aber nicht den in technischen Angaben aufgeführten Daten.

Kleinster Ehrhardt-Lkw war 1911/1912 der 1-t-Kasten- bzw der 1,5-t-Pritschenwagen 45 Typ 10/20 (10/24 PS), es folgte der Viertonner 43 Typ 18/40 PS (18/43 PS) und der Subventions-Lkw 33 a Typ 31/50 PS (31/60 PS).

(ab 1912: Typ 44: 18/45 PS)

1913: 10/25 (1,25 t), 18/45 (2 t), 4 t (18/45 und 26/50 PS), 5 t (31/50 PS)

Nach dem ersten Weltkrieg setzte die Firma Ehrhardt die Fertigung nur noch auf Sparflamme fort. Seine weiterhin in der „Abt. Automobilbau für Deutschland“ in Zella-Mehlis entstandenen neuen 10/40-PS-Pkw mit patentiertem „Panzerchassis“ offerierte er auch mit Auslieferungswagen-Aufbau. Die Dreitonner besaßen einen 21/50-PS-Vierzylindermotor. 1921 mußte Ehrhardt seine Düsseldorfer Niederlassung schließen.

Hier ändern, erste Version ist vielleicht besser, zweite Absatz der ursprüngliche

1923 wurde der Firmensitz nach Berlin verlegt. Die Szawe-Automobil- und Karosserie-Fabrik ging in Konkurs und am 21. Juni 1923 wurde das Unternehmen in Ehrhardt-Automobilwerke A.-G. umbenannt und der Firmensitz nach Berlin verlegt. Die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken (> G.D.A.) erwarb die Werke in Berlin-Reinickendorf, Spandauer Weg 1-2.

Im Stammhaus Zella-Mehlis ging es noch einige Monate weiter, bis der schwedische Süßwarenkonzern Kanold (Sarotti) aus währungsspekulativen Gründen die Aktienmehrheit der Ehrhardt-Automobilwerke erwarb und am 8. Juli 1922 mit dem Berliner Karosserie- und Automobilunternehmen Szawe zur Ehrhardt-Szawe-Automobilwerke

5.3 AUTOMOBIL- UND FLUGVERKEHR

EHRHARDT

TILLMANN'S 20.

HEINR. EHRHARDT A.G.
 ABTEILUNG FÜR AUTOMOBILBAU
 GENERALVERTRETUNG FÜR DEUTSCHLAND
OTTO BORNEMANN
 BERLIN * W * 66.
 WILHELMSTR. N° 80A
 TEL. AMT ZENTRUM
 8187

Recommandez vous de la Revue „AUTOMOBIL- UND FLUGVERKEHR“ en écrivant aux annonceurs.

A.-G. verschmolz. Es entstanden Ehrhardt-Szawe-Pkw und -Schnellastwagen mit 10/50-PS-Sechszylinder-Motoren.

1923 wurde der Firmensitz nach Berlin verlegt. Die Szawe-Automobil- und Karosserie-Fabrik ging am 5. August 1924 in Konkurs. Die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken erwarb die Werke in Berlin-Reinickendorf, Spandauer Weg 1–2. Die Ehrhardt Automobilwerke A.-G., Berlin, die nur noch als Fahrzeug-Verkaufsgesellschaft fungierte, gab im April 1925 auf.

Im Ehrhardt-Werk in Zella-Mehlis hatte bereits 1923 die Automobilfabrik Zella-Mehlis G.m.b.H. die Produktion ihrer „Pluto“-Kraftfahrzeuge (> Pluto) übernommen.