



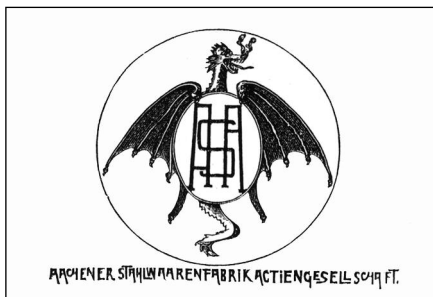
21.07.1899 – 44 277



20.03.1902 – 54 550



25.07.1903 – 70 745



18.06.1904 – 72 982



1910 – 1911



1911 – 1920



20.04.1921 – 267 872

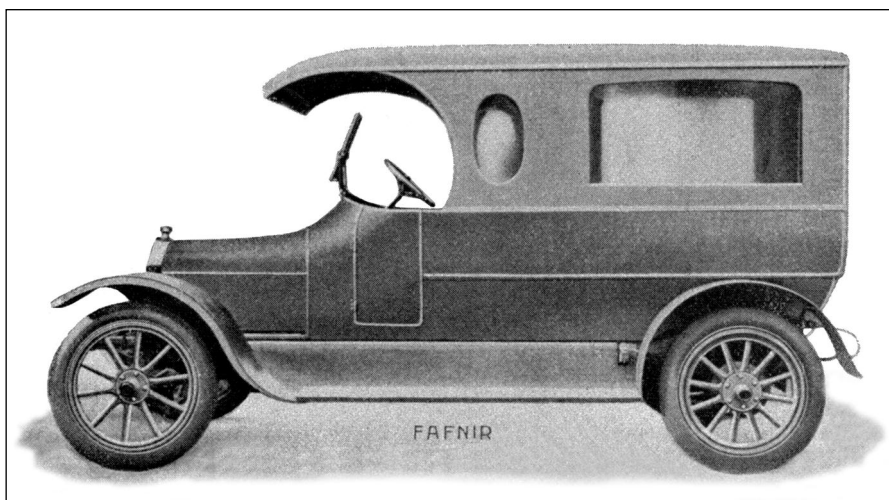
**Fafnir  
1908 – 1926**

Die 1895 gegründete Aachener Stahlwarenfabrik, vormals Carl Schwannemeyer A.-G., Aachen 22, Jülicher Straße 236 a, hatte sich schon als Fahrradteilehersteller profiliert, bevor sie 1899 zum Motorenbau überging. Dafür hatte man Herrn Gaslin engagiert, der zuvor neun Jahre bei > De Dion-Bouton (> Cudell) gearbeitet hatte. Markenzeichen war der feuerspeiende Drache „Fafnir“ aus der Nibelungen-sage.

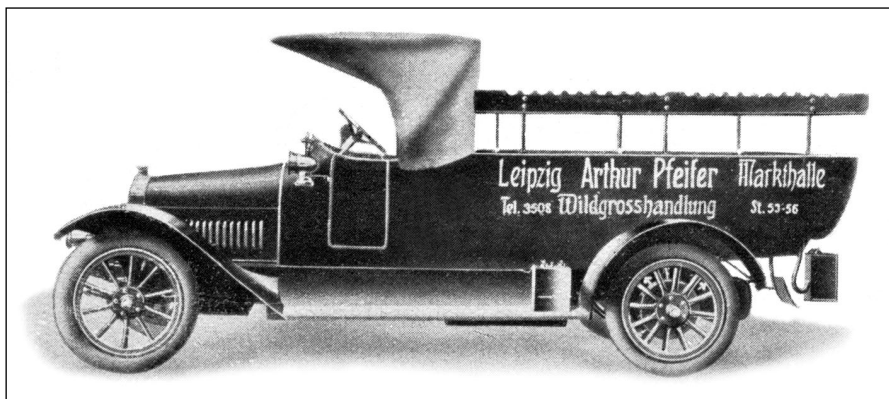
Das Unternehmen konstruierte 1900 erste Zweisitzer-Personenwagen, konzentrierte sich jedoch nach dadurch entstandenen Verlusten auf den lukrativen Motorenbau. Ab 1904 wurden „Omnimobil“-Aggregate (ca. 6-HP-Zweizylinder) gefertigt, ein Baukastensystem, das alle Antriebsteile zum Fahr-

zeug-eigenbau enthielt. 1905 folgten Omnimobil-Garnituren mit Vierzylindermotoren bis zu 26 PS, teils mit Kette, teils mit Kardanantrieb. Viele Fahr-

zeugproduzenten (u. a. > Cito, > Corona, > F.E.G., > Falke, > Rex-Simplex) griffen auf diese Einbauaggregate zurück, um Entwicklungskosten einzu-



Fafnir-Geschäftswagen 1913 <sup>1</sup>



8/22-PS-Lieferwagen Typ No. 472 von 1913 <sup>1</sup>

sparen. Auf Wunsch gab es von Fafnir auch Fahrgestelle.

1908 nahm die Aachener Stahlwarenfabrik (die Rechtschreib-Reform 1902 hatte das zweite „a“ im Namen zwischenzeitlich weggefallen lassen) erneut den Bau von Automobilen auf: in Form eines kompletten Chassis in zerlegtem Zustand (8/16-PS-Vierzylinder-Chassis) für den Selbstbau – completely knocked down (ckd), wie man das heute nennt. Innerhalb kurzer Zeit wurde man somit einer der bekanntesten Automobilproduzenten im Wilhelminischen Deutschland.

Die beiden Fafnir-Pkw-Typen mit 6/14 PS und 8/16 PS, kamen bald serienmäßig auch als Lieferwagen auf den Markt. Die Fafnir-Fahrzeuge waren mit Viertakt-Vierzylindermotoren,

Wasserpumpen- bzw. Thermosyphonkühlung, Lederkonuskupplung und Kulissenschaltung ausgerüstet. Die Kraftübertragung erfolgte über Kardan.

Unter dem Name Aachener Stahlwarenfabrik Fafnir-Werke A.-G. firmierte das Unternehmen ab 28. Januar 1911. Die Mehrheit des Aktienkapitals hielt ein Konsortium unter Führung des Berliner Bankhauses Abraham Schlesinger.

Zur Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin 1911 stellte Fafnir ihre zwei Typen mit 8/20 PS- und 10/25 PS-Motoren aus. Auf der Basis des kleineren Modells entstand ein Lieferwagen (Typ Nr. 472) mit 0,5 t Nutzlast, der größere (Typ Nr. 384 L) trug je nach Radstand 0,75 bis 1 t.

Vor dem Ersten Weltkrieg hatte sich das Lieferwagenangebot auf vier Typen mit einer Tragkraft bis zu 1,5 t erhöht. Die fortschrittliche Schaltung mit Schalthebel in der Fahrzeugmitte hatte Fafnir 1913 bei dem Typ 472 (0,6 t, 8/22 PS) eingeführt. Die Chassis des Lieferwagentyps 384 L fanden auch breite Verwendung für Krankenwagen.

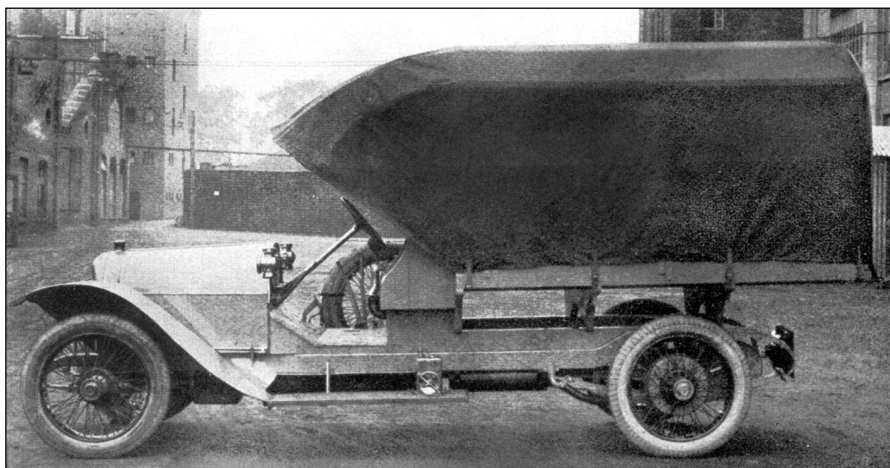
Während des Ersten Weltkriegs baute Fafnir in großem Umfang die Typen 8/22 PS (0,8 t Nutzlast), 10/25 PS (1 t) und 14/35 PS (1,2 bis 1,5 t) als schnelle Munitions- und Verwundeten-transporter für das Heer. Der größte Fafnir-Lkw trug 2,5 bis 3 Tonnen Nutzlast. Die Lkw-Produktion wurde jedoch noch vor Kriegsende eingestellt.

Ab 8. März 1919 führte das Unternehmen als Fafnir-Werke A.-G. die Produktion des Vorkriegslieferwagens Typ 466 (6/16 PS) fort.

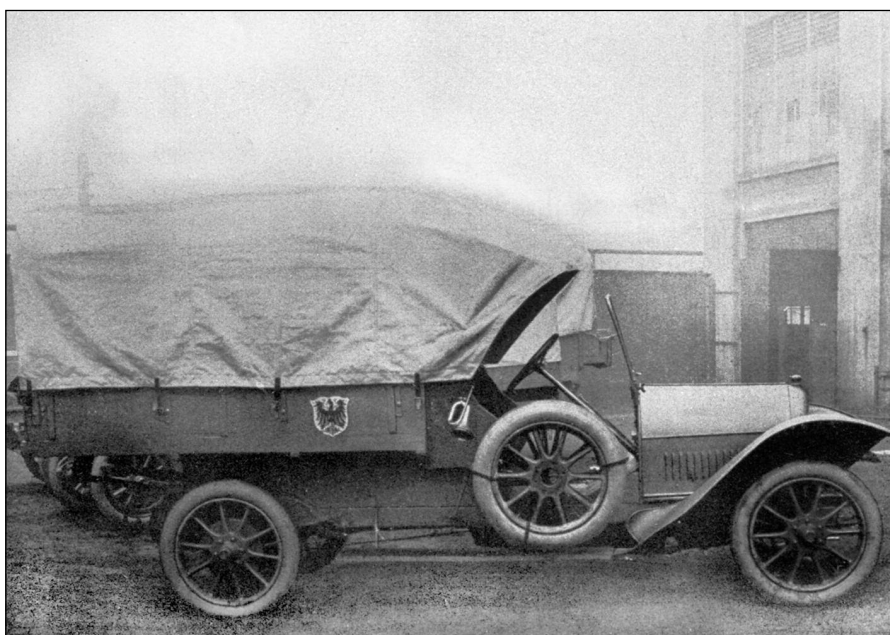
Von 1920 an konzentrierte sich Fafnir auf eine Einheitskonstruktion für Liefer- und Personenwagen, deren Motorleistung von 9/28 auf zuletzt 9/36 PS erhöht wurde. Rückschrittlich war die erneute Verwendung der seitlichen Kulissenschaltung und der Rechtslenkung. Die Fafnir-Lieferwagen kamen als Typ 476 LE für 0,75 bis 1 t mit Kasten und als Typ 476 LC in Pritschen- und Kasten-Ausführung für 1 bis 1,5 t auf den Markt. Höhere Stückzahlen erreichten diese Fafnir-Wagen nicht mehr, nicht zuletzt da durch die Besetzung des Rheinlandes bis September 1924 keine Fahrzeuge mehr ins nicht besetzte Reichsgebiet abzusetzen waren.

1925 verloren die Fafnir-Werke infolge deflationsbedingter Absatzschwierigkeiten die Hälfte ihres Aktienkapitals (1,2 Millionen Reichsmark). Die Situation verschärfte sich, als die Reichsbank sie nur noch beschränkt diskontierte. Das Werk musste am 2. Oktober 1925 unter Geschäftsaufsicht gestellt werden. Eine angestrebte Kooperation mit der Aachener Motoren- und Lastwagen-A.-G. (> Mannesmann-Mulag) scheiterte ebenso wie Verkaufsverhandlungen mit der französischen Automobilfirma Citroën.

Fafnir erschien zum letzten Mal vom 26. November bis 6. Dezember 1925 mit ihren Lieferwagen des Typs 476 LC



8/22-PS-Schnell-Lastwagen der Fafnir-Werke 1915 <sup>1</sup>



Fafnir-Eintonner mit 10/25-PS für das Kaiserliche Heer <sup>1</sup>

auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin. Am 28. Januar 1926 wurde die Liquidation beschlossen. Im März und April 1926 arbeiteten noch 100 Beschäftigte bei Fafnir. Ende Juni waren nur noch drei Arbeiter und vier Angestellte damit beschäftigt, Wagen zusammenzubauen, um den Verkauf der fertigen Einzelteile als Schrott zu verhindern. Die Aktiengesellschaft wurde im gleichen Jahr aufgelöst.

Die im Juli 1926 gegründete Kraftfahrzeug- und Maschinenbau-Werkstätten Paeffgen & Co. Kommanditgesellschaft, Aachen, versuchte vergebens, in den Fafnir-Werksanlagen die Fertigung fortzusetzen.

Im Frühjahr 1929 kauften die belgische Gummiwerke Englebert Fils & Cie., Lüttich (heute Uniroyal A.G., Aachen) die Gebäude der ehemaligen Fafnir-Werke.

(NACHSCHAUEN 1923/24)