



1898



1908

Falke
1899 – 1910

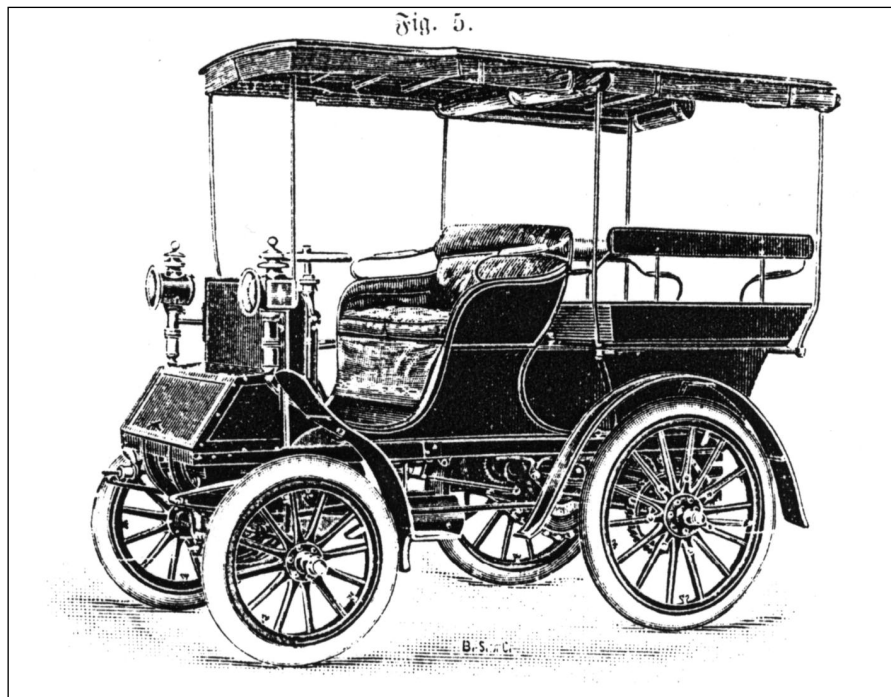
1893 begannen die Fahrradwerke Albert Falke, München-Gladbach/Rheinpreussen (ab 1960: Mönchengladbach), Krefelderstraße 217 (Schillerstr. 12 und 17), mit dem Bau von Motordreirädern, die durch de-Dion-&-Bouton-Motoren angetrieben wurden, 1896 folgten erste Motorwagen, wobei es sich um Motor-Dreiräder (Dreiräder mit Vordersitz bzw. Warenkasten) handelte.

1899 beteiligte sich die Rheinische Nadelfabriken Act.-Ges., vorm. H. F. Neuss in Aachen kommanditorisch an der Motor-Fahrzeugfabrik Falke und erwarb Patente der französischen Firma De Dion-Bouton. Albert Falke & Co. stellte auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin 1899 echte Automobile mit de Dion-Bouton-Patenten vor. Ihre Zweizylinder-Motoren leisteten 3 (Typ A) und 4 PS (Typ B), die schwersten Modelle besaßen 12-PS-Aggregate. Sowohl Luft- als Wasserkühlung kam zur Anwendung. Ein Brand im Dezember 1899 unterbrach die Fertigung für zwei Monate, die jedoch auch sonst nicht

sehr erfolgreich war. Zwar fuhr 1901 zwischen Neustadt und Bad Dahme, Neustädter Bucht und Neustadt-Glechendorf Bahnhof (an der Ostsee) ein kleiner Falke-Sechssitzer-Omnibus im Linienverkehr, doch schon 1902 ging Falke als Folge der Wirtschaftskrise in Liquidation. Albert Falke gab nicht auf und wandelte sein aus der Konkursmasse gerettetes Unternehmen im Juli

1903 erneut in eine Kommanditgesellschaft um: Falke Fahrrad- und Automobile Albert Falke & Cie. Von nun benutzten 2- und 4-Zylinder-Fafnir-Motoren ging Falke bald zu Breuer-Blockmotoren mit 6 und 12 PS über.

Zum 1. Januar 1907 firmierte man wiederum um: Falke Motorfahrzeuge Albert Falke & Co. Verstärkt widmete man sich Last- und Lieferwagen. So



Falke 8 HP Break 1900¹

Der beste kleine Wagen.

6—8 PS, 10 PS, 16 PS.

L

astwagen
ieferwagen
uxuswagen

„Falke”

Falke-

Motorfahrzeuge, Albert Falke & Co.
— M.-Gladbach, Rheinland. —

Falke-Werbung 1907¹

fanden sich im Falke-Angebot des Jahres 1907 Last- und Lieferwagen mit 6 bis 8 PS, 10 PS und 16 PS, die bis zu 0,5 t Nutzlast aufnehmen konnten und auf verstärkten Pkw-Fahrgestellen aufgebaut wurden. Die Fahrzeuge erreichten maximal 72 km/h.

Eine allgemeine Finanz- und Absatzkrise traf auch die Firma Falke, die Ende 1907 Konkurs anmelden mußte. Die Gläubigerversammlung beschloss im Sommer 1908 nach einem Vergleich die Fortführung des Betriebes, da sich inzwischen die Automobilindustrie wieder erholt hatte. Nun fertigte man zwei Typen mit 6/12- und 11/24-PS-Breuer-Vierzylindermotoren. Die Bemühungen scheiterten jedoch. Am 25 Juni 1910 wurde das Konkursverfahren eröffnet, das sich bis 1916 hinzog.