



18.04.1914 – 200 690

Geha 1910 – 1917

Mit Verträgen vom 24. März und 4. Juli 1910 gründete der Ingenieur Viktor Harhorn mit Emil Gebhardt die „Geha“ Electromobilwerke Gebhardt & Harhorn G.m.b.H., Berlin-Schöneberg, Bahnstraße 19/20, (später zusätzlich Berlin N, Chausseestraße 117). Zweck der Gründung waren Bau und Vertrieb der von Harhorn entwickelten Elektro-Transport-Dreiräder. Von Harhorn stammten übrigens auch die nahezu baugleichen > Bef-Dreiradwagen.

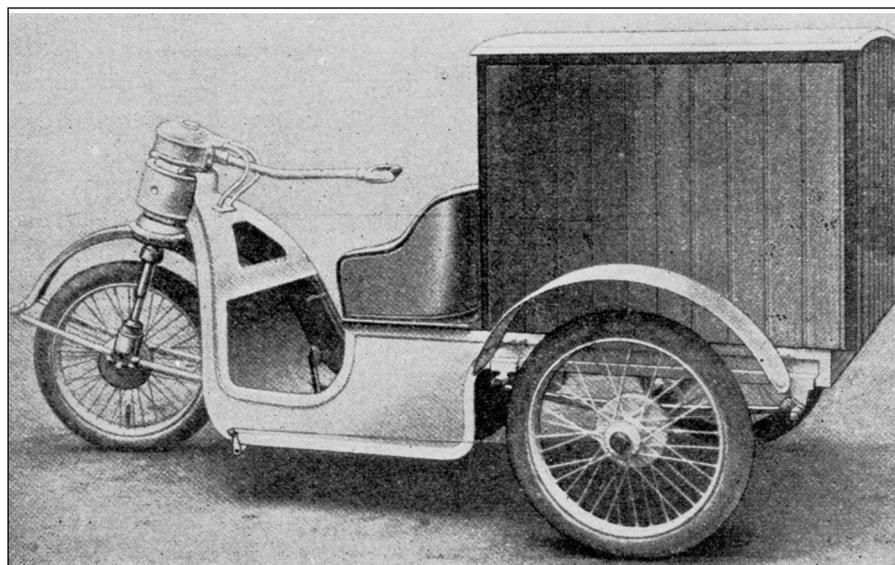
Die Geha-Fahrzeuge hatten Radnabenmotoren am Vorderrad. Diese Radnabenmotoren verwendete auch die Berliner Firma Alex Fischer & Co. (> Alfi).

Auf der IAA 1911 erschien Geha mit Transportdreirädern für etwa 0,4 und 0,75 t Nutzlast. Noch im gleichen Jahr nahm das Unternehmen den Bau von Vierrad-Elektromobilen auf.

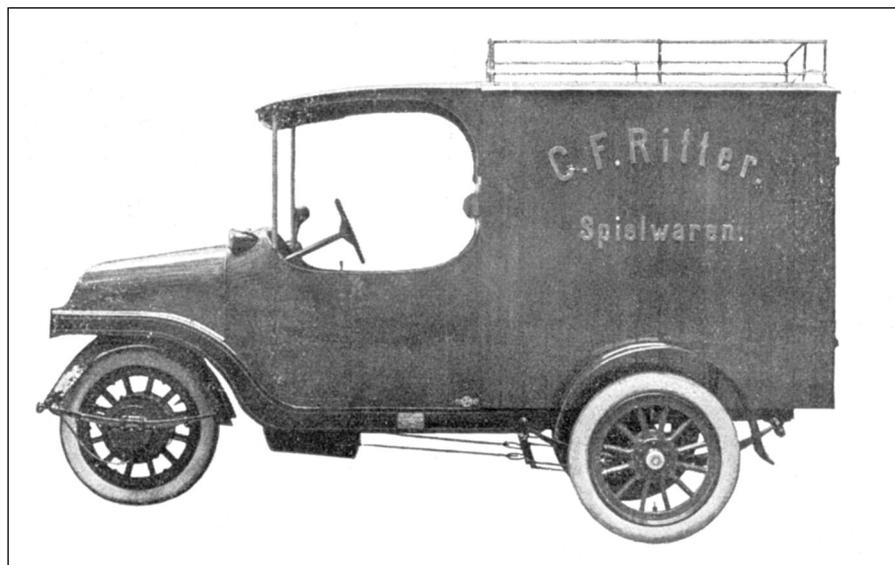
1913 bot Gebhardt & Harhorn den dreirädrigen Typ G.H. 1 B als offenen und geschlossenen Kasten- sowie als Pritschenlieferwagen für eine Nutzlast bis 0,6 t an. Der Antrieb erfolgte über einen im Vorderrad installierten 3-PS-Radnabenmotor. Der vierrädrige Typ G.H. 3 M (6 PS) beförderte eine Tonne Nutzlast.

Die > Elite Motorenwerke Akt.-Ges., Brand-Erbisdorf übernahm das Unternehmen und gliederte es am 28. September 1917 gemeinsam mit der Elektromobil- und Maschinenfabrik Hentschel & Co. in die neugegründete Elitewagen A.G., Berlin, ein, bei der die Geha-Elektromobile noch bis 1923 unter dem neuen Markennamen „Elite“ weitergebaut wurden.

Das Gros der Geha-Fahrzeuge waren Lieferwagen. Nur in geringem Ausmaß wurden Geha-Pkw-Versionen gebaut, zumeist als Klein-Kraftdroschen.



Geha-Dreirad von 1913



Geha-Lieferwagen von 1913

Gebhardt & Harhorn G.m.b.H. Berlin-Schöneberg

Elektromobile

für alle Zwecke

Dreiradwagen bis 600 kg Nutzlast
Vierradpersonenwagen / Vierradlastwagen / Krankentransportwagen

Geschwindigkeit: 25–30 Kilometer per Stunde / Aktionsradius: 80–100 Kilometer mit einer Ladung

Geha-Werbung von 1913



Geha-Dreirad-Lieferwagen in England 1913 ¹