talbot elektrisch

18.04.1941 – 546 658

Talbot
1937 – 1942

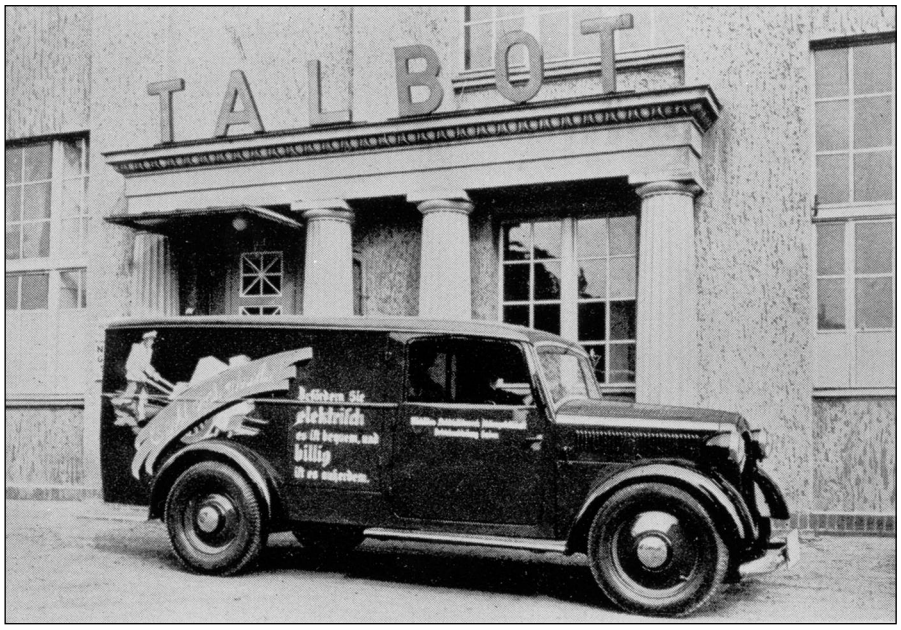
1937 errichtete die Waggonbaufirma Richard Talbot, Berlin, auf dem früheren Gelände der Albatros-Flugzeug-Werke in Berlin-Friedrichshagen, Müggelseedamm 42 – 70 (ab 1939 Nr. 68/70), eine Spezialfabrik für elektrische Lieferwagen, die Richard Talbot, Elektro-Fahrzeuge G.m.b.H.

Mit der Produktion wurde noch im August des gleichen Jahres begonnen. Das Fabrikationsprogramm umfasste zunächst Lieferwagen von 0,5 – 2,5 t Nutzlast.

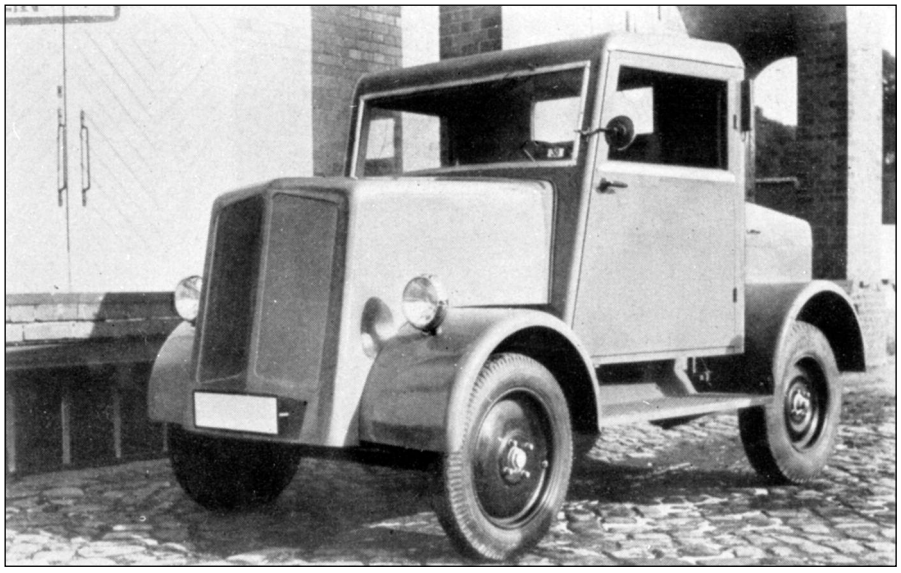
Talbot verzichtete aus ökonomischen Gründen und mit Blick auf die NS-Fahrzeugtypenpolitik auf die Fertigung eigener Fahrgestelle und Karosserien. Stattdessen griff man auf handelsübliche Fahrzeuge (unter anderem von > Ford, > Opel, > Primus) zurück, die mit elektrischem Antrieb versehen wurden.

Talbot entwickelte eine neuartige Schaltung, die den bis dahin üblichen „Kontoller"“überflüssig machte. Sie funktionierte völlig automatisch in Abhängigkeit von der jeweiligen Stellung des Bremspedals, welches die Funktionen: Fahrt, Freilauf und Bremse in einem übernahm. Die Nachbaulizenzen wurden u. a. nach England verkauft.

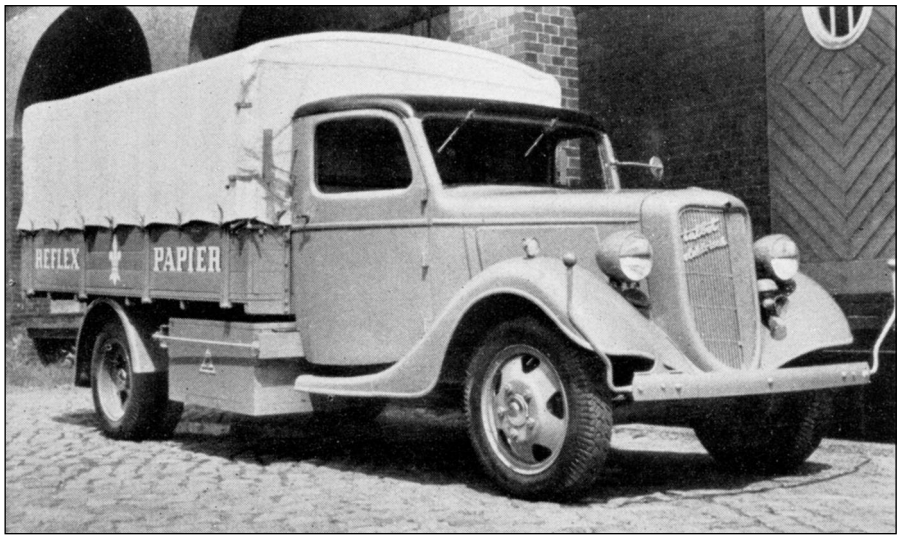
Auf der IAA 1938 stellte Talbot drei Typen vor: den „Talbot elektrisch 2500“ (2,5 t Nutzlast, 12 PS, 25 km/h), den „Talbot elekrisch 800“ (0,6 – 0,8 t, 4,7 PS, 20 – 25 km/h) und die „Talbot Kleinzugmaschine“ mit 5 t Anhänglast. Die Zugmachine besaß einen Schlepp- und einen Schnellgang (12 – 16 bzw. 26 km/h). Kurze Zeit später begann die Auslieferung des 2,5-Tonners, serienmäßig mit 9 und 12 PS Motoren. Eine



Elektrischer Talbot-Lieferwagen für 0,8 t Nutzlast vor dem Verwaltungsgebäude [1]



Der elektrische Talbot-Schlepper für 5 t Anhängelast gleicht dem Hanno-Schlepper [1]



Der Talbot-elektrisch-Lastwagen auf Ford-Basis [1]

Elektro-Zugmaschine für 10 t Anhängelast (15 PS) erweiterte das Programm.

Nach Kriegsausbruch 1939 stellte Talbot nur noch Elektro-LKW her, die auf den Borgward- und Opel-Blitz-1,5-Tonnern basierten. 1942 stellte Talbot den Fahrzeugbau ein.

Talbot-Werbung 1942