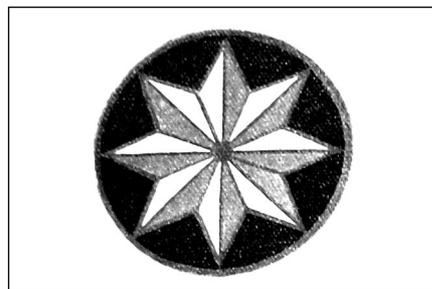




20.11.1913 – 191 849



1921



1922



02.10.1923



08.11.1922 – 302 720



02.10.1923

**Elite  
1917 – 1930**

Die Elite-Motorenwerke Akt.-Ges. wurde durch Verträge vom 16. Dezember 1913 und 24. Januar 1914 (mit Wirkung ab 1. Oktober 1913) unter Umwandlung der zum 1. Mai 1913 entstandenen Emile Luders Maschinenfabrik für den Automobilbau K.-G. gegründet.



1928 – 1930

brik für den Automobilbau K.-G. gegründet.

Gustave Emile Luders (bisweilen auch Lüders geschrieben) hatte 1904 sein Unternehmen in Berlin-Weißensee gegründet. Den Firmensitz verlegte man 1913 nach Brand-Erbisdorf im Erzgebirge, wo die Löhne nach Aufgabe des Erzbergbaus erheblich niedriger waren als in den Industriemetropolen Ber-



Elite-Kommunalfahrzeuge mit dem Berliner Bären in den Zwanzigern

lin und Chemnitz. Den Industriellen Georg Günther (> Presto) und Jörgen Skafto Rasmussen (> DKW) gehörten 80 Prozent des Gründungskapitals. Die ersten Elite-Automobile entstanden un-

ter der Betriebsleitung von Karl Emil Klare. Die Geschäftsleitung oblag Emile Luders (bis 1915) und Georg Günther. Am 16. Dezember 1916 wurden die Elite Motorenwerke Akt.-Ges., die

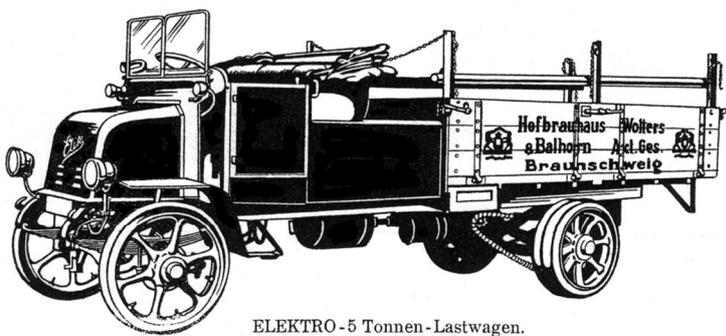
während des Ersten Weltkriegs Rüstungsgüter wie Lastwagen- und Flugzeugmotoren für die Heeresverwaltung fertigten, in Elite-Werke A.G. umbenannt. An die öffentliche Börse ging das Unternehmen jedoch erst 1922.

Zu Elite gehörten ab 1917 durch Fusion die Diamant-Werke, vorm. Gebr. Nevoigt A.-G., Reichenbrand bei Chemnitz, die Fahrräder und Motorräder bauten.

Ebenfalls 1917 übernahm die Elite-Werke A.-G. die Berliner Zweigniederlassung der Firma Richard & Hering A.-G., Ronneburg (> Rex-Simplex), die > Geha Electromobilwerke Gebhardt & Harhorn G.m.b.H., Berlin-Schöneberg, und die Elektromobil- und Maschinenfabrik > Hentschel & Co., Berlin, die am 28. September 1917 zur Elitewagen Akt.-Ges., Berlin S.W. 29, Zossener Straße 55, vereint wurden. Kölner Kapital, besonders aber das der Kölner Akkumulatorenfabrik Gottfried Hagen (> Hagen, Gottfried) war maßgeblich an dieser Gründung beteiligt. Allein- vorstand der neuen Elite-Tochtergesellschaft wurde der ehemalige Hent-

**... ELITE-ELEKTRO-WAGEN ...**  
sind  
**wirtschaftlich, zuverlässig, billig.**

Herabgesetzte Preise!



Kulante Bedingungen!

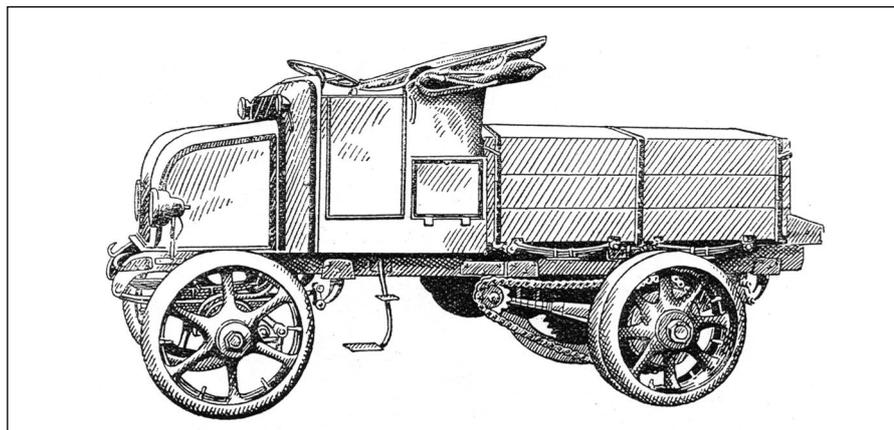
ELEKTRO-5 Tonnen-Lastwagen.

**TYPEN:** Elektro-Dreiradwagen für 500 kg Nutzlast  
 Elektro-Lastwagen für 1000, 2500, 5000 kg Nutzlast  
 Elektro-Schlepper für 5000 und 10000 kg Nutzlast  
 Elektro-Personenwagen aller Art (290)

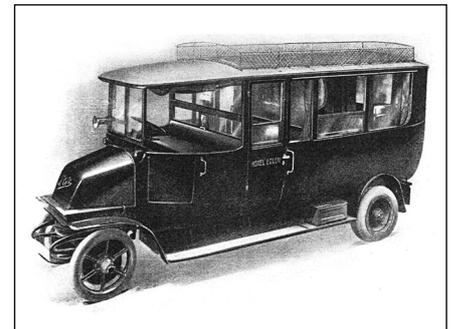
**BENZIN-LASTWAGEN      BENZIN-PERSONENWAGEN**

**ELITEWAGEN A.-G., Berlin SW 29, Zossener Str. 55**  
Moritzplatz 4426-4428

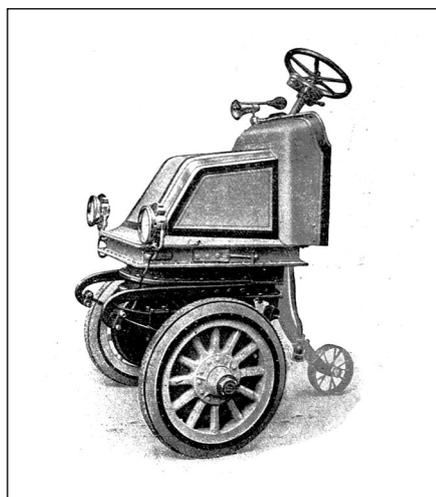
Elite-5-t-Elektro-Lastwagen



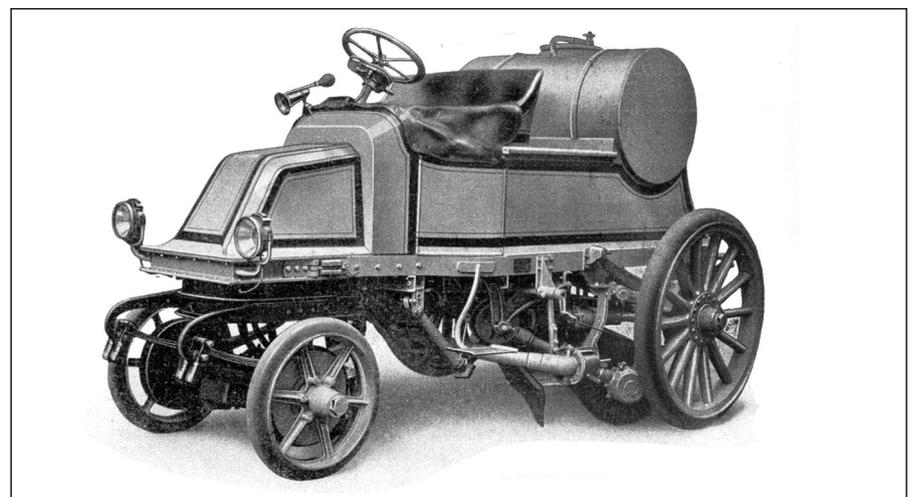
Elite-10-t-Elektro-Schlepper



Seltener Elite-Elektro-Omnibus



Elite-Vorpannwagen, „das elektrische Pferd“



Elite-Elektro-Schlepper

schel-Miteigentümer Paul Muchow (> Muchow).

Aufgabe der Firma Elitewagen waren Bau, Vertrieb, Vermietung und Instandsetzung elektrischer Kraftfahrzeuge, besonders der Elitewagen.

Die Ex-Geha-Elektrofahrzeugproduktion, mit einer Nutzlast zwischen 0,5 und 0,6 t, lief noch bis 1923. Die bekannten und im kommunalen Fuhrwesen bewährten Henschel-Konstruktionen („Das elektrische Pferd“) wurden weiterentwickelt. Elektro-Liefer- und -Lastwagen von 1, 2,5 und 5 t Nutzlast sowie Zugwagen, die mit zwei Anhängern bis zu 15 t Nutzlast ziehen konnten, bereicherten nach und nach das Angebot. Ihre Hauptstrommotoren brachten je nach Typ 16 bis 25 PS. Sowohl die Elitewagen-Elektrofahrzeuge, als auch die Elite-Pkw, deren Bau in Brand-Erbisdorf nach dem Ersten Weltkrieg erneut aufgenommen wurde (ab 1920 auch als Lieferwagen), kamen mit dem „Elite“-Namenszug auf den Markt.

Die Ronneburger Automobilfabrik Richard & Hering A.-G. ging am 22. März 1921 durch Fusion vollends in der Elitewagen Akt.-Ges. auf. In Ronneburg, Amalienstraße, wurde der Bau benzinbetriebener Lkw mit Kardan für 1,5 bis 3 Tonnen Nutzlast nunmehr unter der Marke „Elite“ fortgesetzt. Die Produktion des ex-Rex-Simplex-Fünftonnners stellte man 1922 ein. Im Gegensatz zu den Elite-Pkw (Vierzylinder-Blockmotor) wiesen die vierzylindrigen Elite-Lkw paarweise in zwei Blöcken gegossene Zylinder auf.

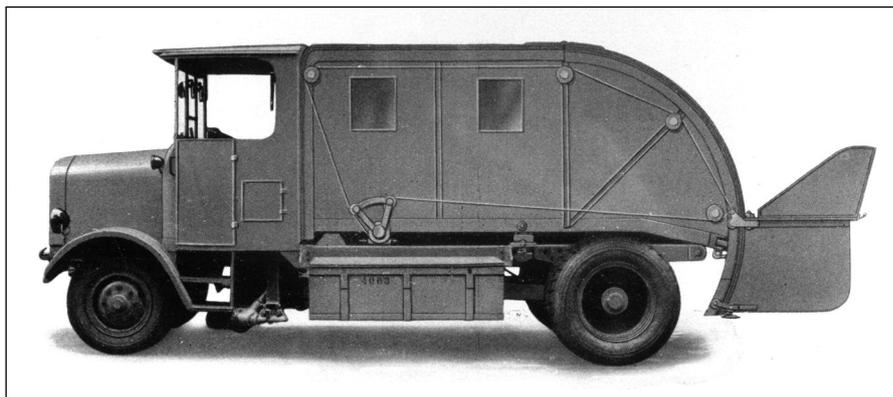
1923 fusionierte die Elitewagen mit der Firma F. G. Dittmann, die ein Jahr zuvor aus der Aktiengesellschaft für Elektromobilbau, Berlin-Wittenau, hervorgegangen war. Sie übernahm nun ebenfalls die Fertigung der Elektrofahrzeuge.

Neben zahlreichen Elektromobilvarianten (1925/26: 5-t-Einmotorenwagen 25 PS; 10-t-Schlepper 35 PS), die bevorzugt in Kommunalbetrieben eingesetzt wurden, enthielt das Elite-Benzin-Lkw-Programm 1925 vier rechtsgeleitete Modelle: C.A. 1,5 (25/30 PS, 1,5 t Nutzlast), C.A. 2 (30/35 PS, ab 19xx: 19/42 PS, 2 bis 2,5 t), B.L. IV/E (24/48 PS, 2,5 bis 3 t) und mit längerem

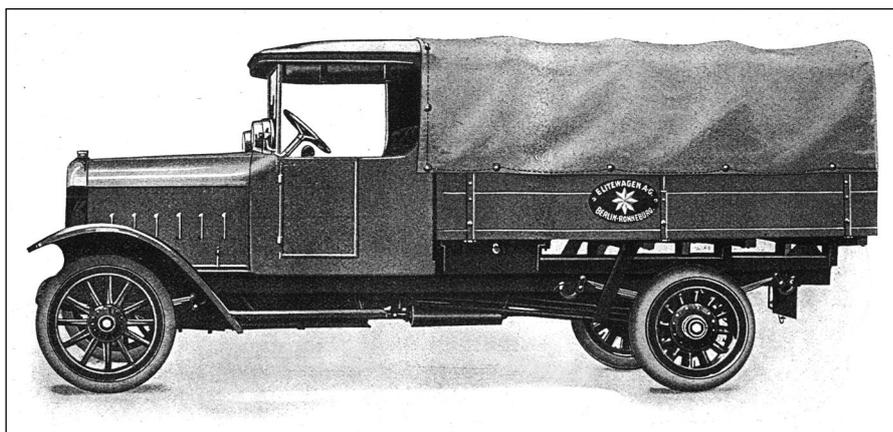
Radstand B.L. IV/EK (40/45 PS, 3 t) sowie eine 20/38-PS-Feuerwehr-Motorspritze (2-t-Fahrgestell). Lieferwagen auf Basis des Elite-12/40 PS-Pkw für 1–1,25 t Nutzlast rundeten das Angebot nach unten ab.

Zum 1. Oktober 1926 trennte sich der Elite-Konzern vom Elitewagen-Elektromobilbau, da die Typenvielfalt nicht mehr aufrechtzuerhalten war. Das bisherige Elitewagen-Vorstandsmitglied

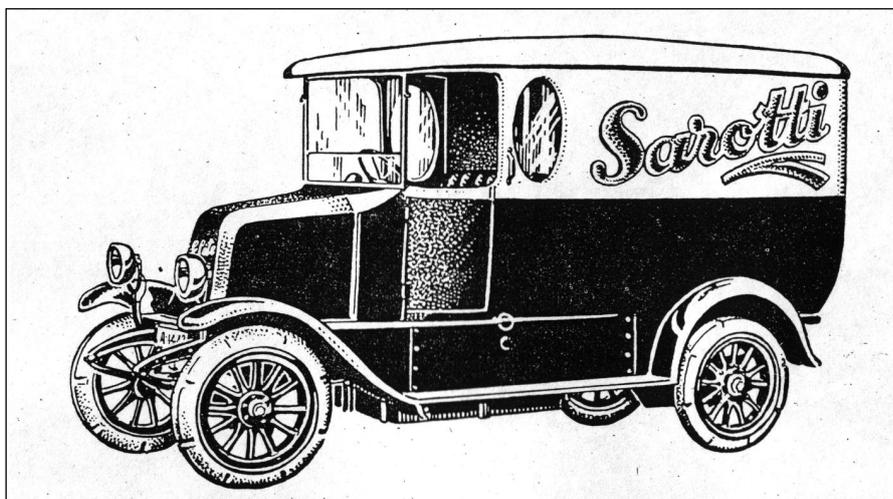
Muchow gründete die > Muchow & Co., Fahrzeug- und Gerätefabrik G.m.b.H., Berlin. Einen 17/35-PS-Wagen mit Spezialkarosserie für den Gemüsetransport und einen 24/45-PS-Kastenwagen stellte man noch auf einer Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin 1926 aus. Auf der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung Köln 1927 zeigte Elite neue 12/50-PS- und 18/70-PS-Sechszylindermotoren.



Elite-Müllfahrzeug



Ein Elite-Benzin-Lkw



Sinkender Elite-Fahrzeugabsatz, bedingt durch den konventionellen Fahrzeugbau und die allgemeine wirtschaftliche Lage, führte zu hohen finanziellen Verlusten, die durch eine Erhöhung der Elite-Motorradproduktion aufgefangen werden sollten.

So erfolgte am 16. Februar 1927 die Umwandlung der Elite-Werke in Elite-Diamant-Werke A.-G.

Die neue Aktiengesellschaft stellte auf der Leipziger IAA 1928 einen neuentwickelten 1,5-t-Schnelllastwagen mit 13/50-PS-Sechszylinder-Blockmotor

vor, doch der Niedergang konnte nicht mehr aufgehalten werden.

Ein Konkurs der Elitewagen Akt.-Ges. wurde Ende 1928 mangels Masse abgelehnt und danach die Firma durch Beschluss der Generalversammlung vom 27. Dezember 1928 liquidiert.

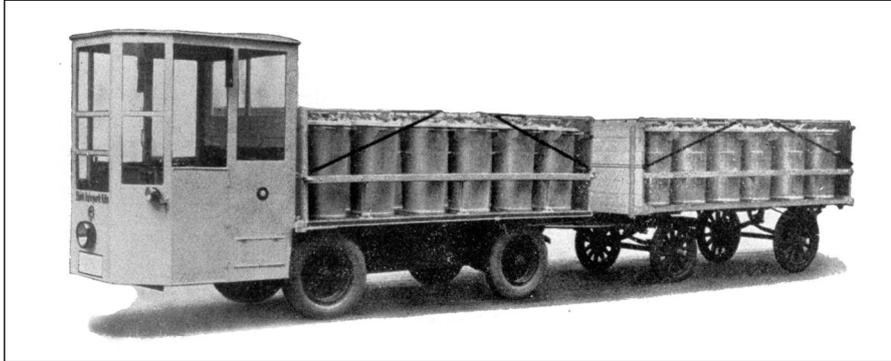
Schon Anfang 1927 hatte Carl Richard, der ehemalige Mitinhaber der Automobilwerke Richard & Hering und Aufsichtsratsmitglied des Elite-Konzerns, die Ronneburger Elitewagen-Fabrik gepachtet, die er nun seiner Fahrzeugfabrik Carl Richard & Co. G.m.b.H., Ronneburg, Paitzdorfstraße, angliederte. Carl Richard vermarktete die Vierzylinder-Konstruktionen weiterhin unter dem Namen „Elite“.

Die Schnell-Lastkraftwagen C. A. 2 und BL 4 E waren als Feuerwehrmannschaftswagen, Überlandlieferwagen, Viehtransportwagen oder Transportwagen für für Telegrafmasten im Angebot. Die rechtsgelenkten Fahrzeuge wurden sowohl mit Vollgummi-, als auch mit Luftbereifung ausgeliefert. Gegen Ende der Fertigung bot Richard seine Elite-Lkw auf Kundenwunsch auch mit Diesel-Aggregaten der Firma Junkers, Dessau, als Typ BL IV E K J (48 PS) an.

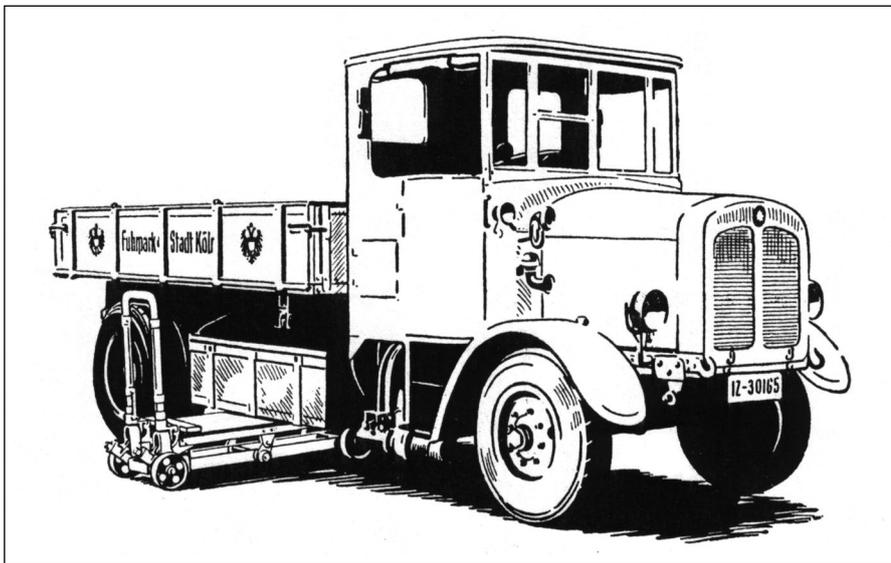
Am 27. Februar 1928 erwarb > Opel die Aktienmehrheit der Elite-Diamant-Werke. Auch Opel hatte in Brand-Erbisdorf kein Glück, die Elite-Diamant-Autoproduktion wurde im Herbst 1928 und der Motorradbau 1929 eingestellt. Das Gros der 3500 Arbeiter ging zu > Wanderer. 1935 übernahm J.S. Rasmussen das stillgelegte Automobil-Werk und startete die Fertigung von Autoteilen für > DKW, > Horch, > Ford und > Stoewer.

Carl Richard musste 1930 seine Automobilabteilung in Ronneburg unter dem Eindruck der Weltwirtschaftskrise vorübergehend schließen. Mit neuen Partnern produzierte man dann bis 1934 den Elite-Viertonner unter der Firma Richard, Nitzsche & Co., Ronneburg, in geringem Umfang weiter. Das Unternehmen ging zur Fertigung von Kleinteilen über.

Bis 1990 existierte das Werk noch als VEB Fahrzeugzubehörwerk Ronneburg und lieferte Scheibenräder, Felgen und andere Zubehörteile.



Elite-Mülltonnenwagen des Müllabfuhrsystems der Stadt Köln



Elite-Wagen von Carl Richard & Co. – Batteriewechsel beim Elektro-Lkw der Stadt Köln

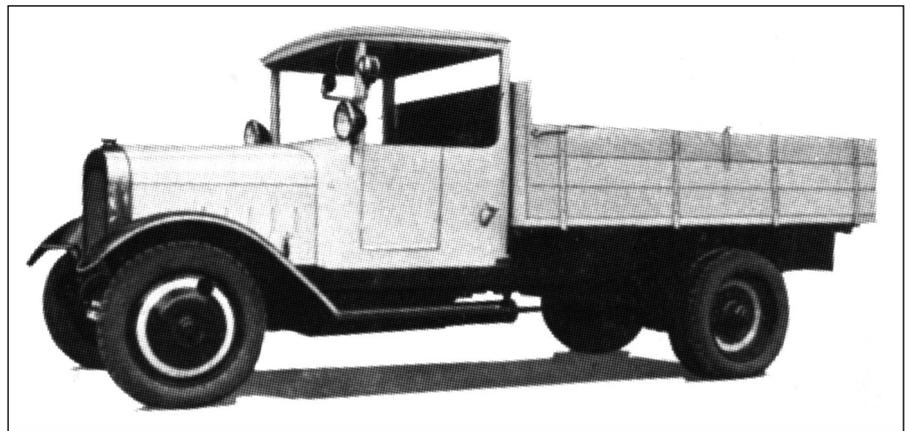


Elite-Wagen vor dem Reichstag

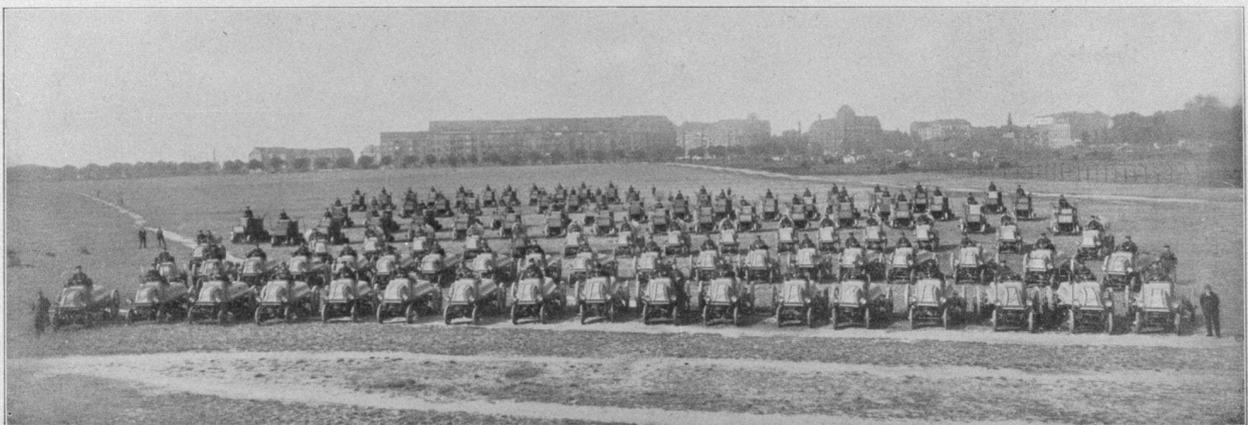
Der Elite-Diamant-Betrieb in Siegmarschönau lebte bis 1990 im im VEB Elite-Diamant, Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz), fort.



Elite; Leichenwagen Kubisch

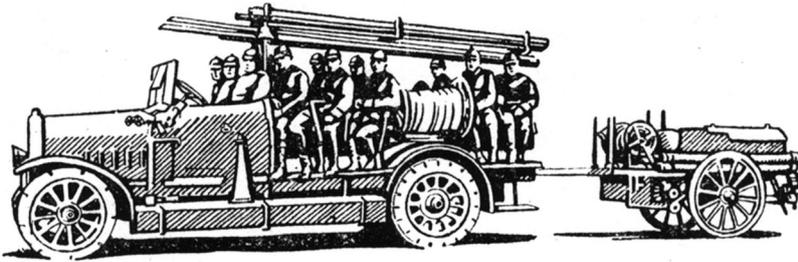


Elitewagen von Carl Richard & Co.

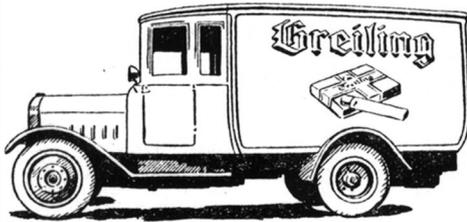


**120 Elite-Elektromobile im Dienste der Stadt Berlin**

Eine Flotte von Elite-Kommunalfahrzeugen posiert für den Fotografen auf dem Tempelhofer Feld in Berlin



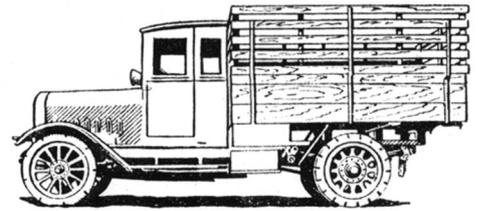
Feuerwehrmannschaftswagen — 2½ bis 3 Tonnen



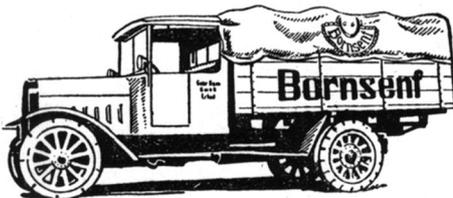
Ueberland-Lieferwagen, 2 Tonnen

*Elite*  
**Schnell-  
 Lastkraft-  
 wagen**

+



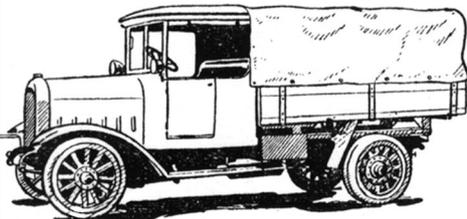
Gemüsetransportwagen, 2 Tonnen



Schnell-Lastkraftwagen mit elastischen Reifen, 2½ bis 3 To.



Luftbereifter Schnell-Lastkraftwagen, 2½ bis 3 Tonnen



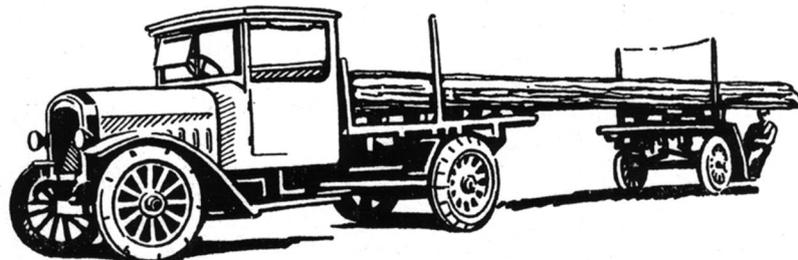
Schnell-Lastkraftwagen, 1½ bis 2 Tonnen

Vertreter gesucht.

**ELITEWAGEN**  
 Aktiengesellschaft  
 Ronneburg S.-A.



Viehtransportwagen, 2 Tonnen



Mastentransportwagen einer Ueberlandzentrale — 2½ bis 3 Tonnen