21.12.1911 – 171 477

20.07.1926 – 382 162

20.07.1926 – 382 162

Presto
1912 – 1929

Die 1898 gegründete Fahrradfabrik Presto-Werke, Günther & Co., Kommandit-Gesellschaft, Chemnitz, Zwickauerstraße 88, begann bereits 1899 mit ersten Versuchen Motorwagen zu bauen.

Am 11. März 1907 wurden die Presto-Werke eine Aktiengesellschaft (mit Wirkung zum 1. Oktober 1906). In Lizenzmontage fertigte man nun in Chemnitz Presto-Delahaye Pkw, die Grundlage einer neuerlichen eigenständigen Automobilfertigung wurden.

Nach zweijährigen Versuchen und dem Umzug in eine neu errichtete Fabrik (Scheffelstraße 10), entstand als erster Serientyp 1910 ein 8/22-PS-Pkw (2,34-l-Vierzylinder).

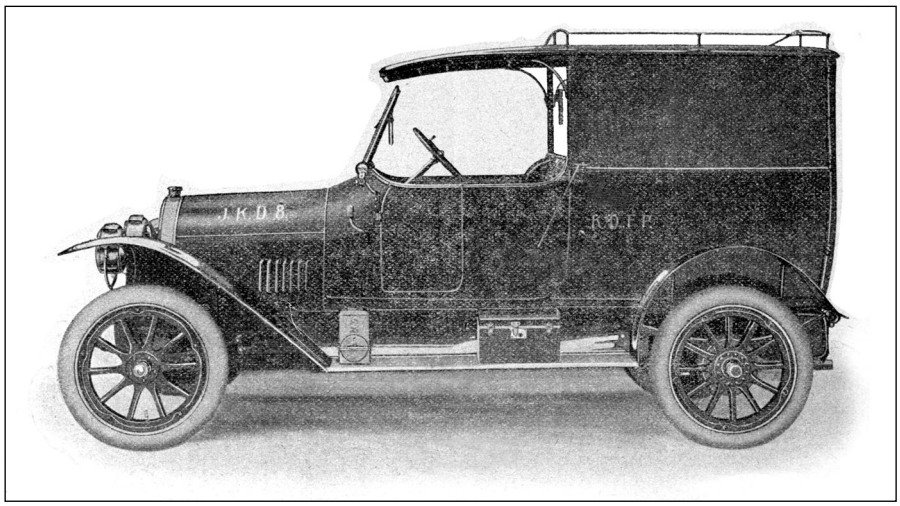
Zum 1. Juli 1911 trat der Oberingenieur Karl Golliasch von den Oryx-Werken (> Berliner Motorwagen-Fabrik) kommend als technischer Leiter in den Dienst der Presto-Werke. Das Presto-Wagen-Programm wurde bis 1913 auf drei Typen erweitert: Typ P 6 (6/18 PS), Typ P 8 (8/25 PS, 0,6 t) und Typ P 10 (10/35 PS). Den P 10 baute man in den Versionen P 10 L als normale und P 10 S als schwere Ausführung.

Georg Günther, der Fabrikgründer, verließ 1914 sein Unternehmen und übernahm die Leitung der neugegründeten > Elite Motorenwerke Aktiengesellschaft.

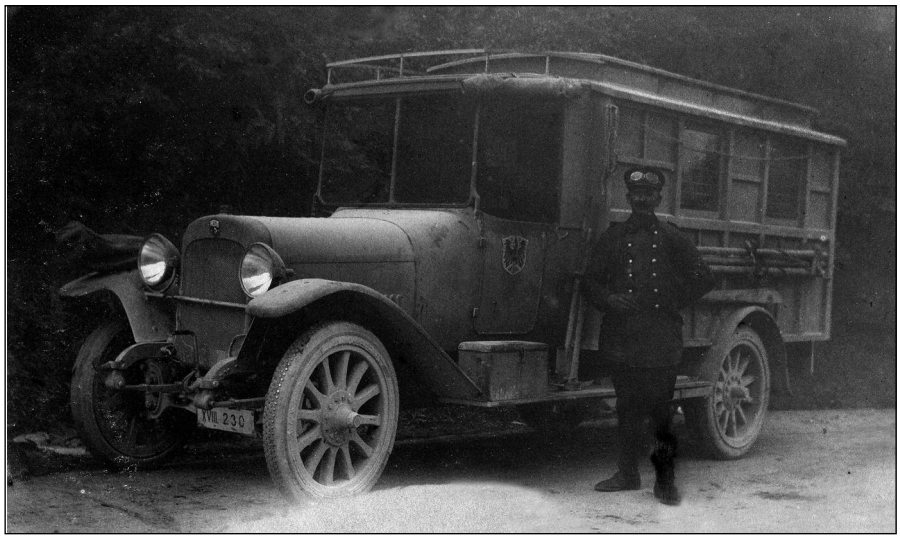
Im Ersten Weltkrieg lieferten die Presto-Werke ihren 8/25-PS-Typ als 1,5-t-Kranken-, Lieferungswagen sowie als 2-t-Schnell-Lastwagen aus. Als Ordonanzwagen erhielt das Heer 9/25- und 14/40-PS-Pkw. Lag die Beschäftigung 1913 noch bei 300 Mitarbeitern, so wuchs sie bis 1917 auf 1800 Beschäftigte an.

Zur Rationalsierung und Kostensenkung gründete die Presto gemeinsam mit der > Dux-Werke A.-G., Leipzig-Wahren, C. D. > Magirus A.-G., Ulm, und Vogtländischen Maschinenfabrik A.-G., Plauen (> Vomag), 1919 den Deutschen Automobil-Konzern (> D·A·K), Leipzig, als gemeinsame Vertriebsorganisation. Presto beschränkte sich 1921 auf den Typ D (9/30 PS), bei dem die Scheinwerfer mit der Lenkung gekoppelt waren. Presto-Lieferwagen wurden bis zu einer Nutzlast von 0,75 t gebaut.

Zum 14. April 1927 übernahmen die Presto-Werke nach Auflösung des D·A·K die Dux-Werke. Auf der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung in Köln 1927 zeigte Presto den gerade fertiggewordenen 1,5-Tonner Typ



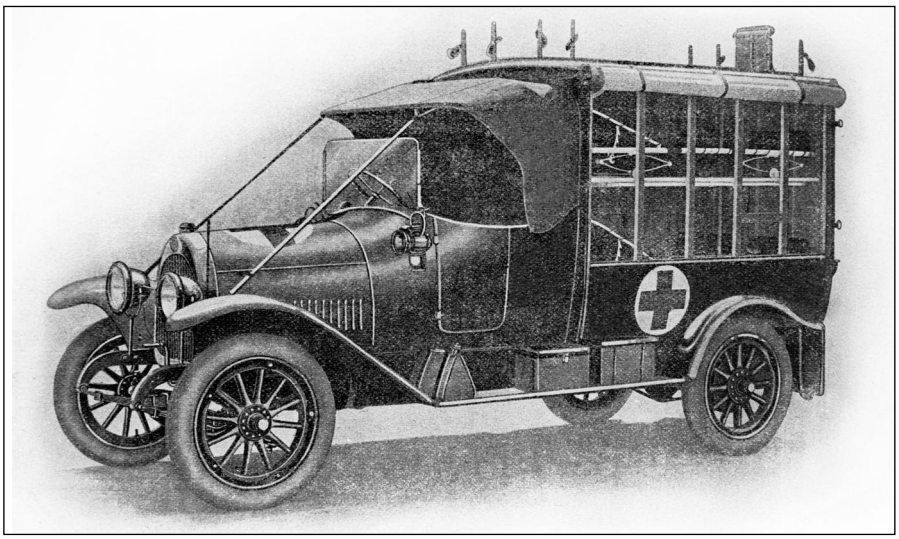
Presto P 8 der Kaiserlichen Feldpost 1912



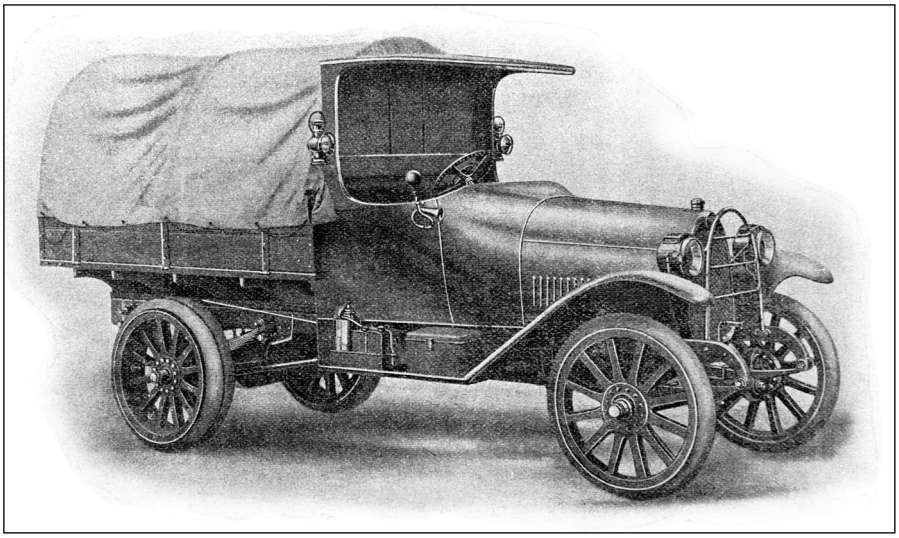
Presto 1915

Z (13/40 PS), eine Entwicklung des ehemaligen Dux-Direktors Ingenieur Gustav Schürmann (1872 – 1962) unter dem Presto-Signet. Die 15-sitzige Omnibusversion trug die Bezeichnung Typ ZO.

Trotz guter Nachfrage nach diesem Eillastwagen hatten sich die Presto-Werke übernommen. Schon am 23. und 24. Dezember des gleichen Jahres stimmten die Generalversammlungen der Presto-Werke und der Nationalen Automobil Gesellschaft (> NAG), Berlin-Oberschöneweide, einer Fusion zu. 1928 brachte man die Schürmann'sche Konstruktion auch als einzigen Lkw seiner Klasse als Dreiachser für 2,5 t Nutzlast auf den Markt. Bis 1929 liefen die ex-Presto-Lkw unter dem Doppelnamen „Presto-NAG". Die Schürmann'sche Lkw-Konstruktion blieb bis 1939 technisch angepasst im Programm der 1930 gegründeten Büssing-NAG (> Büssing).

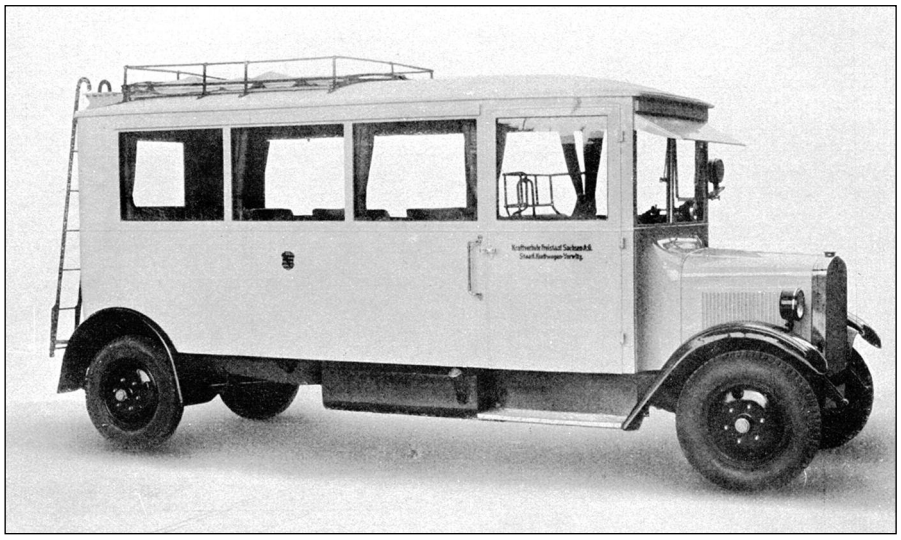


Presto Schnelllastwagen 1915



Presto Schnelllastwagen 1915

Presto-Werbung 1928



Presto ZO 13/40-PS-Omnibus von 1925