



1919 – 1920

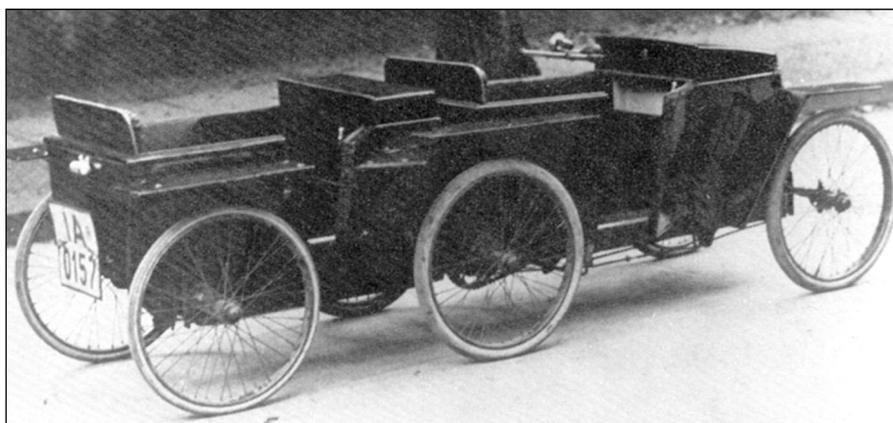
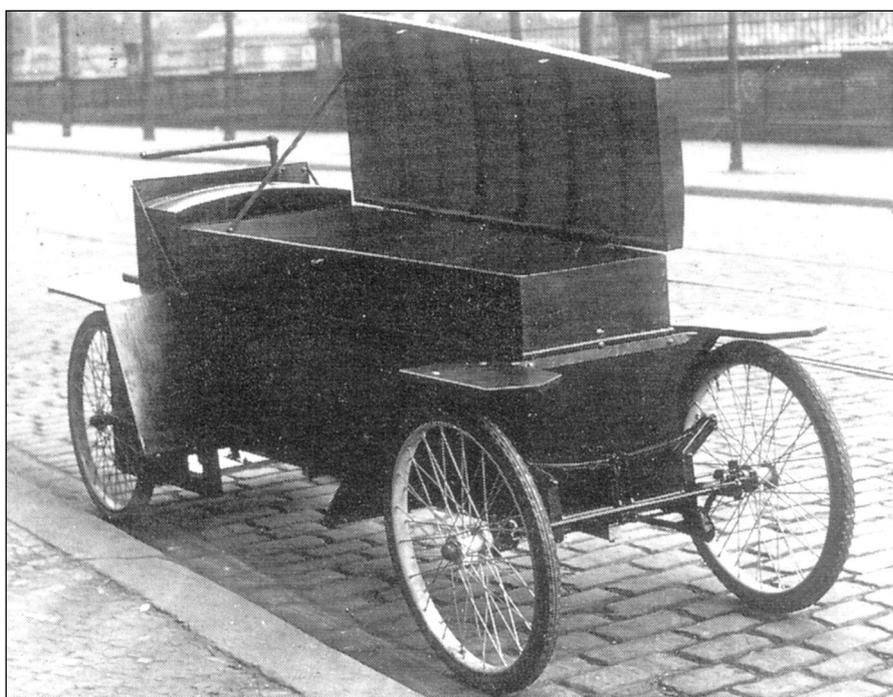


1921

**SB**  
1919 – 1924

Der Dipl.-Ing. Rudolf Slaby (1887–1963, Dr.-Ing. ab 1919), Sohn des berühmten Elektrotechnikers, Professors der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg und Mitbegründers der Telefunken Adolf Slaby, entwickelte 1919 einen kleinen einsitzigen Elektrowagen. Gefertigt wurde er von der Firma A. Beringer, Kleinautobau, Charlottenburg bei Berlin, Sophienstraße 18/22, in den Räumen der Farbenfabrik Beringer.

Mit seinem Vetter Hermann Beringer und dem bekannten Fabrikanten Jörgen Skaft Rasmussen (> DKW, > Framo) gründete Rudolf Slaby am 15. Oktober 1919 die SB-Automobil-Gesellschaft m.b.H., Spezialfabrik elektrischer Kleinautomobile System

SB-Werbung 1919/1920 <sup>1</sup>Der wohl kleinste Dreiachsler der Nutzfahrzeuggeschichte: ein SB-Lieferwagen <sup>2</sup>Der Dreiachs-Lieferwagen transportiert mächtige Reisekoffer <sup>2</sup>SB-Lieferwagen von Slaby-Beringer mit Frontkasten und Steuerhebel <sup>2</sup>

Slaby-Beringer, Charlottenburg, Sophienstraße 33.

Der elektrische SB-Kleinwagen war das kleinste Automobil seiner Zeit. Für den Antrieb sorgte ein 3-PS-Motor. Die elektrische Ladung reichte für 60 bis 80 km. Bei den ersten Modellen lenkte man noch mittels eines Lenkstockes, der erst später durch ein Lenkrad ersetzt wurde. Neben normalen Klein-Lieferwagen (0,5 bis 1 t Nutzlast) bot Slaby-Beringer auch eine unkonventionelle Beiwagen-Konstruktion für seinen Einsitzer an. Mit ihr konnten immerhin 0,2 t Nutzlast befördert werden. Darü-

ber hinaus offerierte das Unternehmen auch sogenannte Elektro-Lastkarren sowie Plattformwagen. Beim Lastkarren befand sich der Fahrerstand hinter dem Ladekasten. Mangels Nachfrage erlangten sie keine Bedeutung.

Insbesondere in Japan fand der SB-Selbstfahrer großen Anklang. Einem ersten Auftrag über 200 Fahrzeuge folgten rasch weitere. Der Vertrieb erfolgte über die eigens geschaffene Firma The Japan and German Electric Cyclecar Company, Osaka. Im Aufwind des Jahres 1921 schuf man sich einen Ausstellungsraum mit Büro in der Harden-

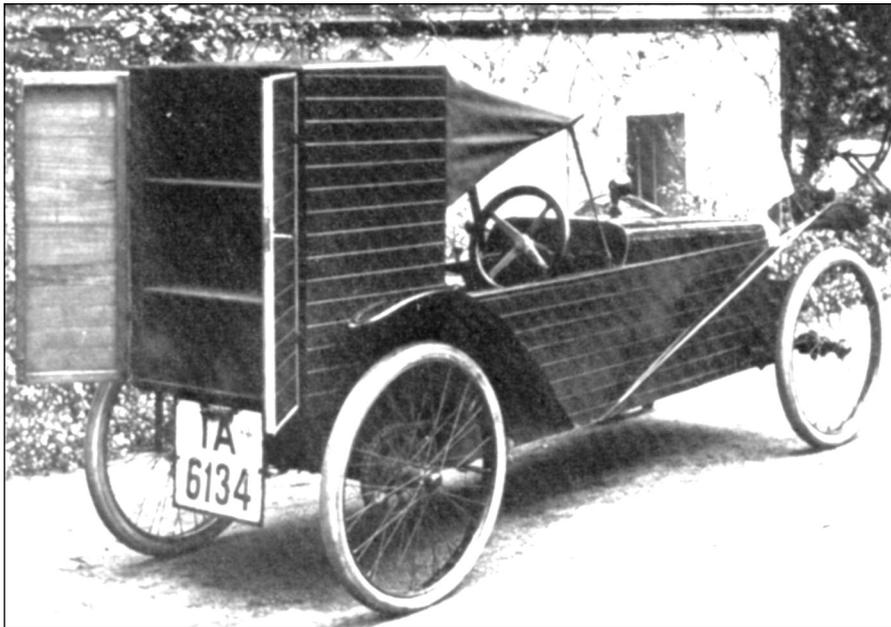
bergstraße 12 und verlegte die Fabrikation an den Markgrafendamm 28.

Konnte man die finanziellen Engpässe verursacht durch Produktionsausweitung und Inflation noch meistern, so brachte letztlich ein Seebeben im Frühjahr 1923 das Ende. Eine auf dem Weg nach Japan befindliche SB-Wagen-Lieferung, wegen Kapitalmangels nicht versichert, versank bei einem Tsunami. Diesen Schlag verkraftete man nicht mehr.

Man versuchte den vernachlässigten deutschen Markt zu bedienen und bot neue SB-Modelle auf Wunsch auch mit einem 175-ccm-Zweitakt-Benzinmotor (2,5 PS) von DKW im Heck an. Inflationbedingt waren sie kaum mehr absetzbar.

Am 22. September 1924 wurde das Konkursverfahren über das Unternehmen eröffnet, das 1926 nach der Schlussverteilung aufgehoben wurde.

Aus der Konkursmasse übernahm Rasmussen bzw. seine Firma, die Zschopauer Motorenwerke, die Rechte, den SB-Wagen zu bauen, der daraufhin kurze Zeit unter der Marke SB-DKW ausgeliefert wurde. In ihrer nunmehrigen Berliner DKW-Filiale entwickelte Dr. Slaby 1926 einen DEW-Elektrowagen („Das elektrische Wunder“). Er fand als Lieferwagen (0,6 t Nutzlast) nur geringes Interesse und wurde hauptsächlich als Droschke ausgeliefert. Die rahmenlose Konstruktion bildete nach Verlagerung des Betriebs 1927 in Hallen der Deutschen Indus-



Praktische Fächer für die rationelle Auslieferung im SB-Elektrolieferwagen <sup>2</sup>



Ein SB als Werbung für den Berliner Lunapark, den größten Vergnügungspark Europas <sup>2</sup>

*Der elektrische Kleinwagen*




SB-AUTOMOBIL-GESELLSCHAFT <sup>AG</sup> CHARLOTTENBURG <sup>2</sup>

Elektrisch betriebene

**Personen ~ Kraftwagen**  
ein- und zwei-sitzig

**Halbtonner ~ Lieferwagen**

**Elektro ~ Lastkarren**

**Plattformwagen**

★

Das SB-Programm 1921 <sup>1</sup>

trie-Werke Akt.-Ges. (> D-Rad) nach  
Berlin-Spandau den Ausgangspunkt  
für die ersten vierrädrigen DKW-Au-  
tomobile von 1928.