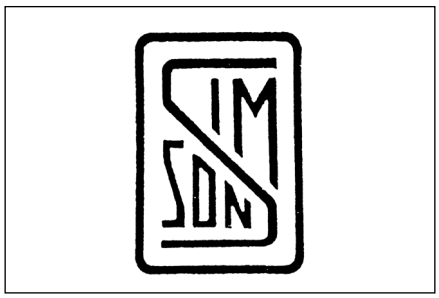
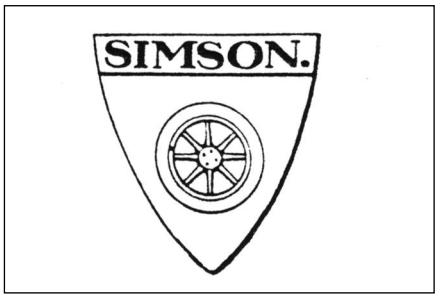


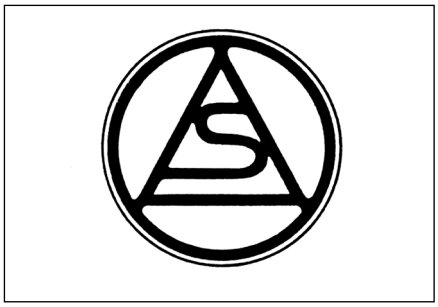
1911



23.06.1913 – 201 331

1912

29.11.1917 – 226 988



19xx

1993

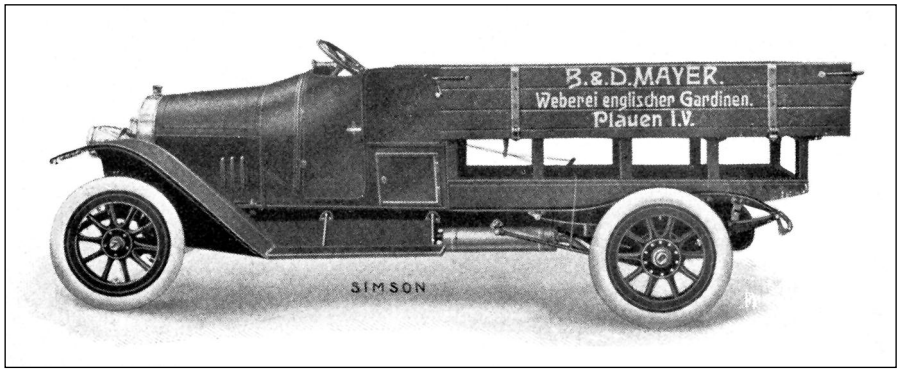
1995

Simson
1912 – 1934

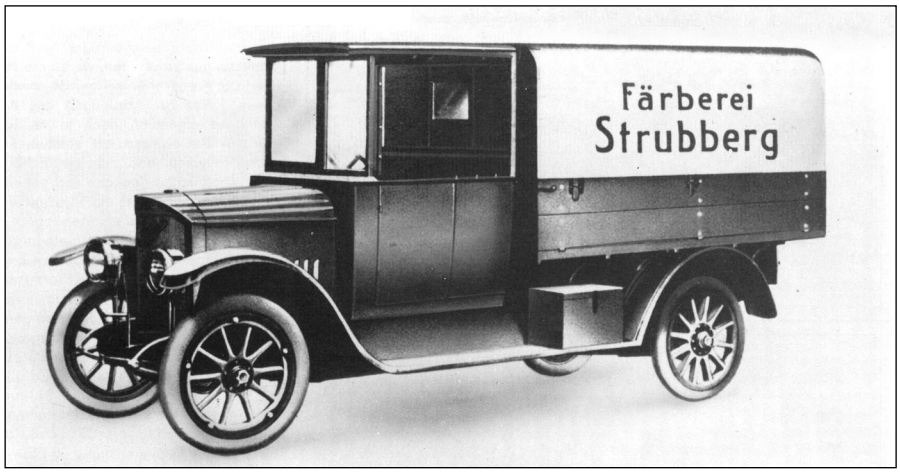
Bekannt wurde die Mitte des 19. Jahrhunderts von den jüdischen Händlern und Geldverleihern Loeb und Moses Simson gegründete Fabrik Simson & Co. (Name ab 1899), Suhl, durch ihre Waffenproduktion. Die 1896 wegen des langen Friedens zur Auslastung aufgenommene Fahrradproduktion wurde bald eine der größten in Deutschland.

Der zusätzlich 1908 aufgenommene Automobilbau, später als „Auto-Simson“ vertrieben, war ein Misserfolg, bis er von den Konstrukteuren Paul Henze und Fritz Hattler auf solide Grundlagen gestellt wurde. Fortgesetzt wurden die Entwicklungen von den Konstrukteuren Mandel, La Violet, Meyer und Bartscht.

1911 lief die Produktion des Typ „A“ an in der Waffenfabrik Simson & Co., Abtl. Automobilfabrik, dem 1912 der



Pritschenwagen 1912/1913 [1]



Der 1 – 1,5-Tonner von Simson

Typ „B“ und im geichen Jahr noch der Typ „C“ folgte. Beide waren schon als Geschäftswagen lieferbar. 1913 folgte der Typ „D“ (45 PS), der auch als Schnell-Lastkraftwagen für 1 bis 1,5 t Nutzlast hergestellt wurde. Zum Kriegsbeginn 1914 entwickelte Simson auf der Basis des D-Typs Lastwagen in verschiedenen Ausführungen für die Heeresversuchsabteilung, da sie jedoch untermotorisiert waren, wurde bis 1917 nur eine kleine Anzahl als Sanitätsfahrzeuge gebaut.

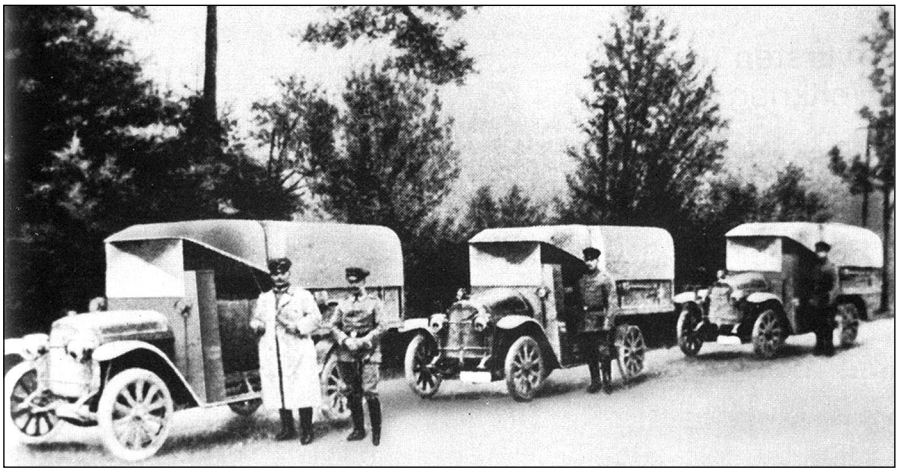
Als einer der wichtigsten Waffenproduzenten des Deutschen Kaiserreichs konzentrierte sich die Produktion auf Rüstung.

1919 lebte der Autobau mit der Überarbeitung der Vorkriegsmodelle erneut auf. Angeboten wurden ein kleiner 6/18-PS-Lieferwagen und ein 1 – 1,5-t-Schnell-Lastwagen mit 10/30-PS-Motor.

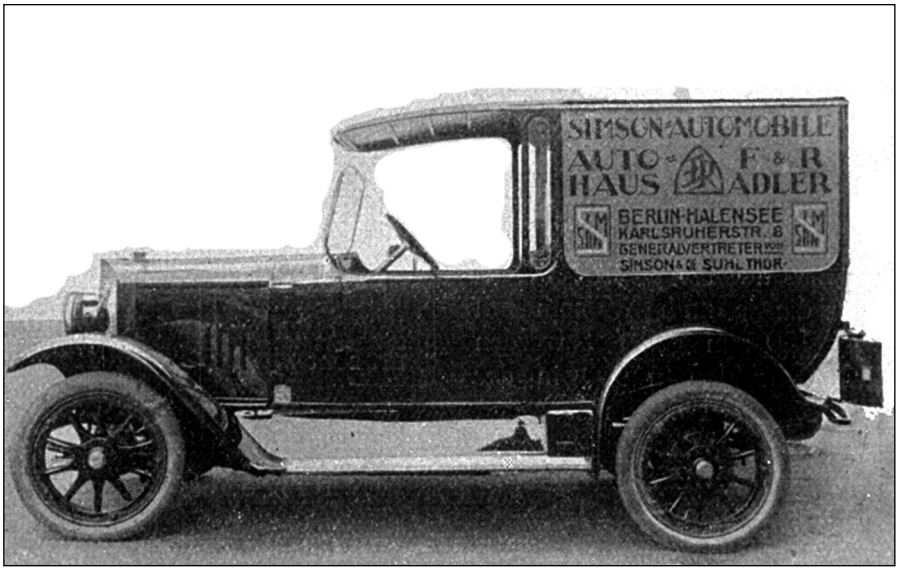
Die Typen „Simson-Supra“ (8/50 PS), ab 1923 gefertigt, gab es nur noch vereinzelt als Lieferwagen und mit Spezialkarosserien. 1926 erhielt Simson das Monopol zur Waffenherstellung (Infanteriegewehre) für die Reichswehr durch die interallierte Kontrollkomission.

Auf der IAA 1931 in Berlin stellte Simson erstmals einen speziellen Lieferwagen mit Sechszylinder-Motor (70 PS) für Nutzlasten bis zu 1 t vor. Die allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen ließen eine große Verbreitung nicht mehr zu, trotzdem wurde das Fahrzeug bis 1934 angeboten. Da auch ein Frontlenker-Lieferdreirad keinen Erfolg versprach, legte man 1934 den Fahrzeugbau endgültig still.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten begann die Abwicklung der Simson-Werke. Die Vorgehensweise diente als Muster für die Arisierungswelle in der deutschen Wirtschaft durch die Nationalsozialisten. 1933 übernahm die Berlin-Suhler Waffen- und Fahrzeug-Werke G.m.b.H. (Waffa), Berlin und Suhl, die Automobil-, Jagdwaffen- und Fahrrad-Abteilungen der Firma Simson & Co. Dann betrieb man gegen die Brüder Arthur und Julius Simson ein Betrugs- und Landesverratsverfahren, das zuletzt jedoch keiner Prüfung standhielt. Nachdem die Brüder in die USA geflohen waren und somit der drohenden Deportation in ein Konzentrationslager entgingen, setzte man ihre Neffen Georg und Ewald Mayer, die letzten Hauptbevollmächtigten der Simson & Co., fest. Diese kamen erst frei, nachdem dem NSDAP-Gauleiter Sauckel das Unternehmen im Wert von 20 Millionen RM und eine Zugabe von 1,75 Millionen Reichsmark übereignet worden waren. Zum 1. Januar 1939 wurde das Simson-Werk Teil der Wilhelm Gustloff-Werke und avancierte zur größten Waffenfabrik.



Simson Heeres-Lkw im Ersten Weltkrieg



Simson-Lieferwagen 1921

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs erhielt die Rote Armee entsprechend dem Potsdamer Abkommen auch Suhl zugesprochen und erteilte dem nun wieder Simson genannten Unternehmen kurz darauf die Genehmigung zum Bau von Jagdwaffen. Am 5. März 1947 wurde das Simson-Werk in die Sowjetische Aktiengesellschaft Avtowelo (SAG) eingegliedert und nahm im Herbst 1948 den Motorradbau (Typ AWO 425) auf.

Zum 1. Mai 1952 wurde das Werk als Fahrzeug und Gerätewerk Simson Suhl der DDR in Volkseigentum übergeben. Neben Motorrädern fertigte man unter der Marke Simson Mofas, Mopeds und Motorroller.

1969 enstand aus der Vereinigung des Fahrzeug- und Gerätewerks Simson Suhl und des Ernst-Thälmann-Werks Suhl der VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk „Ernst Thälmann“. Dieser war von 1970 bis 1990 ein Teil des IFA-Kombinats für Zweiradfahrzeuge, dem auch das Motorradwerk Zschopau (vormals > DKW) und das Mifa-Werk Sangershausen angehörten.

Nach der Wende in der DDR wurde im Mai 1990 aus dem Fahrzeug- und

Jagdwaffenwerk eine Kapitalgesellschaft gegründet, die als Simson Fahrzeug GmbH i.A. (im Aufbau, unter Treuhandverwaltung) am 16. Juli. 1990 ins Handelsregister eingetragen wurde. Vom 11. August 1990 bis zum Abschluss der Liquidation am 31. Dezember 1991 firmierte man als Simson Fahrzeug GmbH, Suhl.

Bereits im März 1991 hatten die in den USA lebenden Simson-Erben auf ihre Ansprüche verzichtet, „dass Arbeitsplätze in Suhl erhalten und geschaffen werden“. Deshalb konnte mit einem Landeskredit finanziert das Werk auf dem Weg des Management-Buy-out von ehemals leitenden Mitarbeitern übernommen werden.

Am 19. Februar 1992 gründeten als persönlich haftende Gesellschafter und Geschäftsführer Dr. Volker Schmuck, Frank Schultze und Jochen Hagner die Suhler Fahrzeugwerk GmbH, Suhl, Meininger Straße 222. Der bekannte Markennamen Simson wurde beibehalten und die Produktion nach zweimonatigem Stillstand Ende Februar erneut aufgenommen.

Aus den Simson-Rollern waren zwischenzeitlich dreirädrige Kleintransporter für Gewerbe und private Nutzer mit einem offenen Kasten als Laderaum (maximale Zuladung 0,12 t) entwickelt worden. Die ersten 30 Exemplare des Simson-Dreirad-Rollers SD 50 „City-Trans“ erhielt die Post im März 1993. Das Fahrzeug besaß einen Blechprägerahmen, verschraubt mit einer geschweißten Rohrkonstruktion. Ein luftgekühlter, schlitzgesteuerter 3,3-PS-Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor (49,8 ccm) triebt das 45 km/h schnelle Fahrzeug an. Etwas abgespeckt bot man auch den SD 50 CT unter dem Beinamen „Trucky“ mit denselben technischen Daten an. Die Elektroversion mit einem 3-kW-Gleichstrommotor und stufenlosem Frontantrieb trug die Bezeichnung City-Trans SD-EM CT. Sie ging im Dezember 1993 an den Start. Zusätzlich bot man für fahrbare Klein-Imbiss-Stationen das elektrische Snack-Mobil SD-EM SM an.

Ende 1994 brachte man als Weiterentwicklung das City-Trans-Lastendreirad SD 50 Delta Modell 1995 (3,3-PS-Motor XX?) heraus, das einen geschlossenen Koffer über den beiden Hinterrädern trug.

Auch in den restlichen Simson-Werken regte sich vorübergehend neues Leben: In der ehemaligen Warenannahme des Suhler Simson-Werks startete 1993 der Bau des Elektro-Pkw „Hotzenblitz“ durch die Hotzenblitz Mobile GmbH, die jedoch 1996 schon wieder aufgeben werden musste.

SD 50 CT genannt Trucky 1993 [1]

Simson als Werbeträger 2008 auf derm Berliner Ku'damm [1]