

Rex-Simplex

1906 – 1910



1917



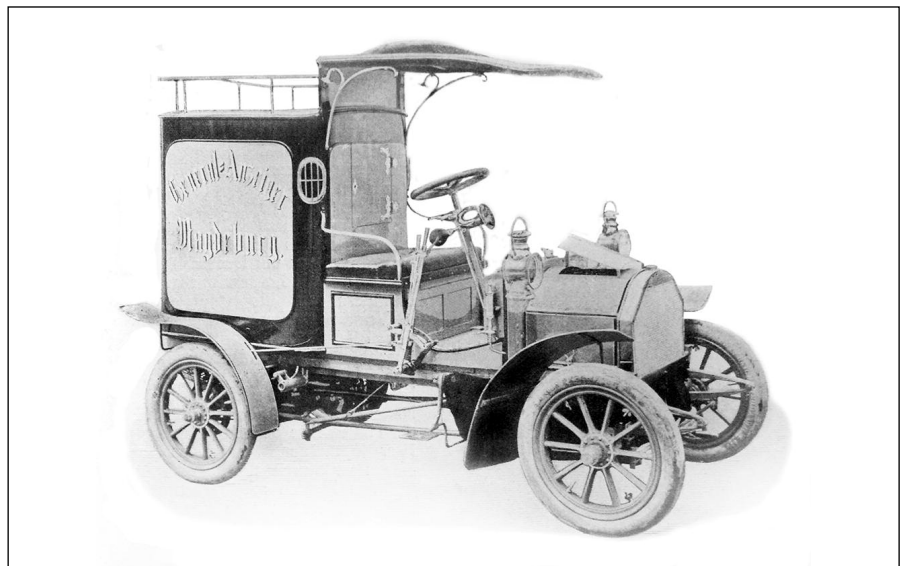
1911 – 1917

Rex-Simplex
1903 – 1926

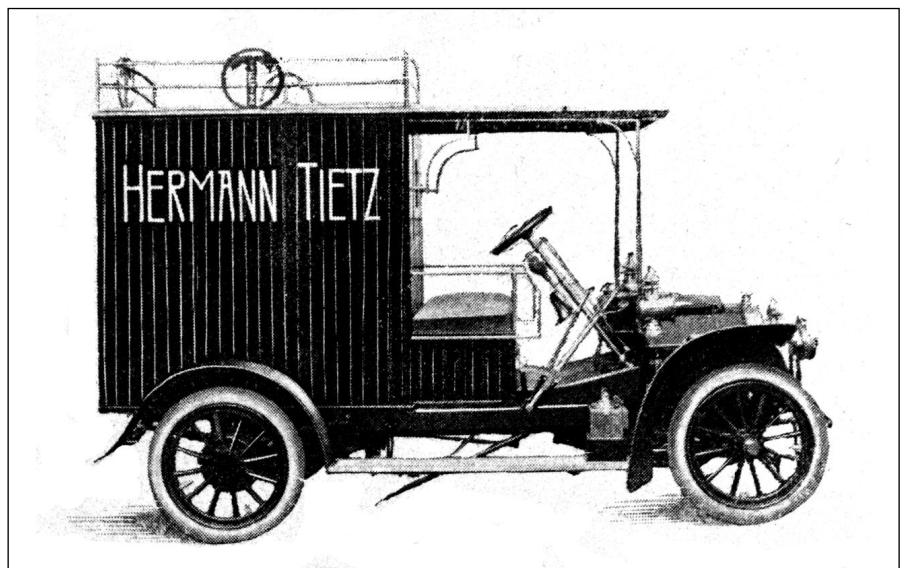
Friedrich Hering gründete 1888 in Ger-
rau-Untermhaus eine Fahrradteilfab-
rik, die 1898 mit der Lieferung von
Kugellagern und Automobilachsen be-
gann. Bald gehörte das Unternehmen
als Deutsche Automobil-Industrie,

Friedrich Hering zu den bedeutendsten
Fabriken für Automobil-Teile. Achsen,
Räder, Federn und komplette Unterge-
stelle (Chassis) hatten sich im In- und
Ausland einen guten Ruf erworben.

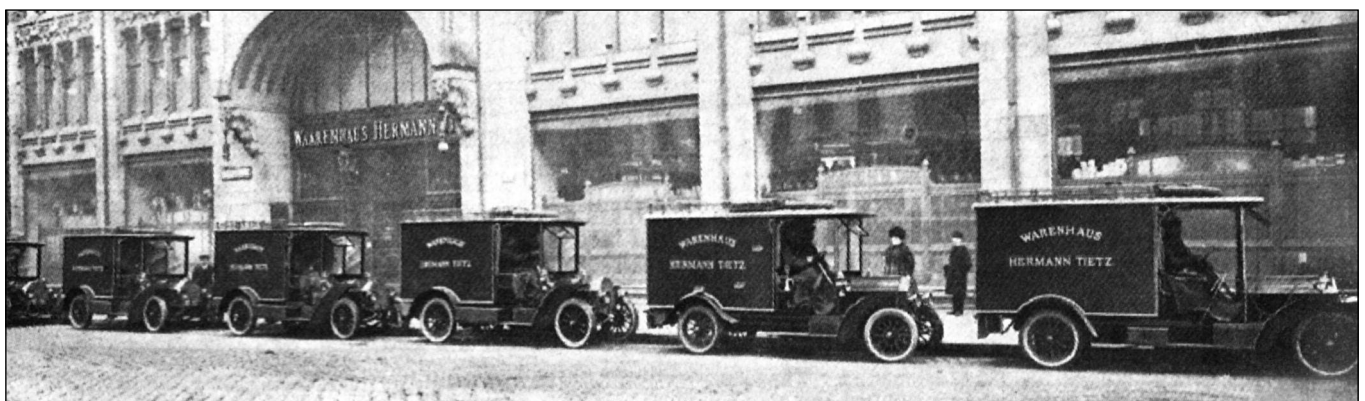
Mit dem Kauf einer neuen Fabrik
1902 in Bad Ronneburg, Sachsen-
Altenburg nahe Gera, ging man zum
Auto-Eigenbau über, was sich in einem
6/7-PS-Einzylinder-Typ mit Kardanan-



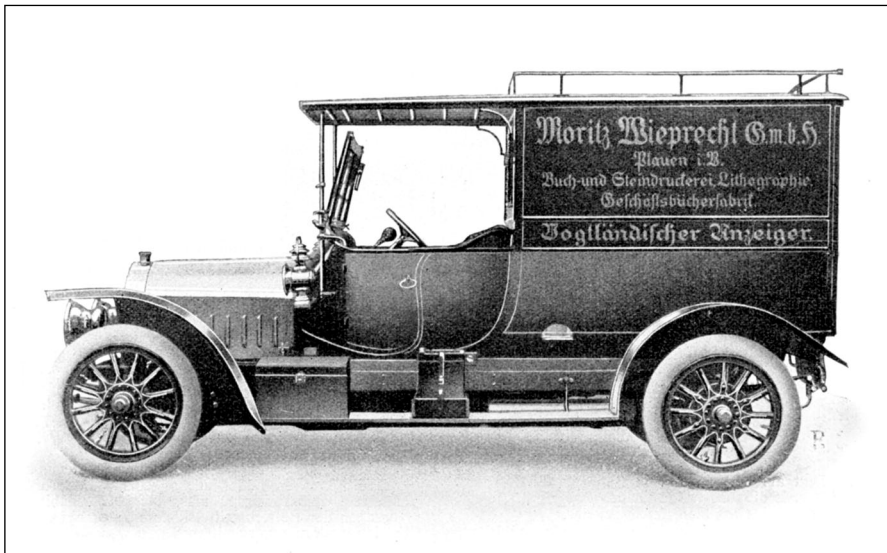
Rex-Simplex 1904 ¹



Rex-Simplex 1907: 10/12-PS-Zweizylinder für 0,5–0,6 t Nutzlast ¹



Rex-Simplex-Lieferwagen vom Kaufhaus Wertheim am Leipziger Platz in Berlin 1910 ¹



Rex-Simplex 1911 ¹

REX-SIMPLEX der zuverlässigste Last- und Lieferungs - Wagen.

Preiswert in der Anschaffung. — Billig im Betrieb.

Automobil-Werk RICHARD & HERING A.-G., Ronneburg, S.-A.

Rex-Simplex 1914



Rex-Simplex Schnell-Lastwagen im Winter 1914/1915

trieb niederschlug. Die Motoren bezog man von de Dion-Bouton, Puteaux. Die Modelle erhielten den Namen Rex-Simplex (lateinisch: König der Einfachheit).

Das Unternehmen hatte der Firmengründer seinen Söhnen Max Karl Traugott und Alfred Hering übertragen, die mit dem Kaufmann Carl Hermann Ludwig Richard als Teilhaber zum 1. Oktober 1902 die Deutsche Automobil-Industrie Hering & Richard oHG etablierten.

Im März 1903 erschienen die Ronneburger auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin mit einem erweiterten Programm unter dem Namen Rex (König). Neben dem Rex-Simplex gab es Rex-Wagen mit 12- und 16-PS-Zweizylinder- sowie 24-PS-Vierzylinder-Motoren von de Dion-Bouton, die auch als Lieferwagen angeboten wurden. Das französische Haubendesign löste ein vornstehender Bienenkorbkühler ab. Zum Modelljahr 1904 liefen alle Typen mit nunmehr 6/7, 8/9 und 9/10 PS (1-, 2- und 4-Zylinder) unter der Marke Rex-Simplex. Zu Beginn des Jahres 1905 präsentierte man einen neuen Rex-Simplex-Wagen mit 12/15-PS-Zweizylinder-de Dion-Bouton, der mit Kettenantrieb versehen war. Im Herbst gab man die Leistung der Einzylinder mit 7/8 und 8/10 PS an und erweiterte das Zweizylinderangebot um ein 10/12-PS-Aggregat. Das Ergebnis eines Versuchs mit einem Rex-Simplex-Omnibus im Verkehr zwischen Münchenbernsdorf und Gera ist nicht bekannt.

Mit dem Ingenieur Ernst Valentin (> Berliner Motorwagen-Fabrik) nahm die Firma den eigenen Motorenbau auf und nannte sich nur noch Richard & Hering (oHG). Am Anfang stand ein 15/18-PS-Vierzylinder (?? ccm), der im Frühjahr neben einem neuen Kardan-Modell mit 12/14-PS-Zweizylinder-de Dion-Bouton (auch als 12/15 PS bezeichnet) zur IAA Berlin gezeigt wurde. Das stärkste Modell besaß einen 24/28-PS-Vierzylinder-de Dion-Bouton. Den Absatz unterstützte ab 1. April 1906 eine Filiale und Reparaturwerkstatt in Berlin, Alexandrinenstraße 97, die man ein Jahr später nach Berlin-Wilmersdorf, Pfalzburger Straße 43/44 verlegte.

Das Typen- und Motoren-Programm erweiterte 1907 ein 8/10-PS-Zweizylinder, ein 8/14-PS-Zweizylinder sowie ein 8/16-PS-Vierzylinder. Als stärkster Motor erschien ein 17/30-PS-Vierzylinder (100×140). Mit ihm warb man erstmals offiziell für Lieferwagen (25 – 30 Ctr./1,25 – 1,5 t), die zunehmend eine Rolle spielten.

Ausdrücklich als Geschäftswagen bot man auch die Modelle 1908 des neuen 8/12-PS-Zweizylinders an, der die alten ersetzte. Das Programm umfasste nun Fahrzeuge mit 7/8-PS- und 8/10-PS-Einzylinder-, 12/15-PS-Zweizylinder- und 15/18-PS-Vierzylindermotoren, die in Lieferwagen-Ausführung angeboten wurden.

1906 ging man zum Bau eigener Fahrzeugmotoren über, die man erstmals in 5/9 PS-Zylinder-, 9/16-PS- und 17/30-PS-Vierzylinder-Modellen einbaute. 1907 sah die neuen Typen 8/12 PS (Zweizylinder) und 10/18 PS (Vierzylinder).

In der Rezession 1907 ließ man im Gegensatz zu anderen Firmen, die sich verstärkt dem Bau von Kleinwagen widmeten, die kleinen Wagen mit Ein- und Zweizylinder-Typen fallen und widmete sich dem neuen Typ A (8/12-PS-Vierzylinder). In alter Tradition bot man ihn auch als Lieferwagen (0,75 t Nutzlast) an.

Am 18. Januar 1908 (mit Wirkung zum 1. Januar 1908) wandelte man das

Unternehmen in eine Aktiengesellschaft mit Namen Automobilwerke Richard & Hering A.-G., Ronneburg, um. Das Aktienkapital betrug 0,63 Mill. Mark. Der Typ A erhielt im gleichen Jahr eine stärkere Maschine (9/16 PS)

Nach vorangegangenen kleineren Erweiterungsbauten vergrößerte man 1909/10 die Fabrik beträchtlich. Mit 200 Arbeitern mehr stieg die Zahl der Beschäftigten nun auf 600.

Das Angebot an Rex-Simplex-Nutzfahrzeugen wurde ausgeweitet. Die Ronneburger boten als Lieferwagen den Typ 10/20 PS (0,75 t) und als leichten Schnell-Lastwagen den Typ 17/30 PS mit Pritsche oder (abnehmbarem) Kasten für 1,5 t bzw. 1,25 t Nutzlast an. Alle

liefen auf Luftreifen. Noch 1913 erhöhte man die Motorleistung auf 19/28 bzw 17/38 PS.

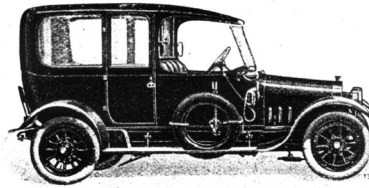
Im Ersten Weltkrieg konzentrierte man sich anfangs auf den Bau von 2 – 2,5-t-Lastwagen. Nach Vorgaben (Regeln) des deutschen Heeres fertigte man ab 1916 einen sogenannten Regeldreitonner und ging schließlich auch zum Bau von Fünftonnern über.

Diesen Fünftonner mit Kettenantrieb bot man bis 1922 als Typ ALZ 5 (31/50 PS) an. Als Lieferwagen sah die frühe Nachkriegszeit einen 13/35-PS-Pkw auch als Lieferwagen.

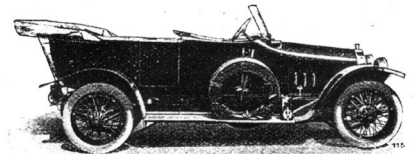
Am 22. März 1921 genehmigte die Generalversammlung der Automobilwerk Richard & Hering Akt.-Ges. den

REX-SIMPLEX

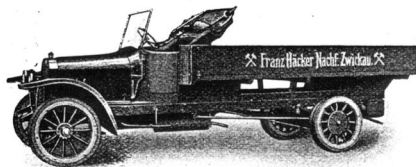
sind und bleiben die besten!



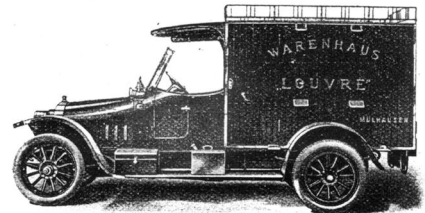
Luxuswagen



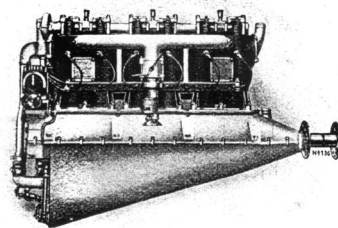
Tourenwagen



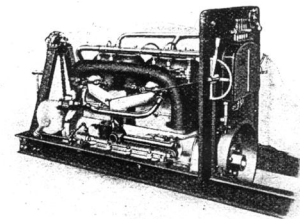
Lastwagen



Lieferungswagen



Flugmotore



Bootsmotore



Rex-Simplex-Werbung 1919

Automobilwerk Richard & Hering A.G., Ronneburg S.A.
 Filiale: Berlin-Charlottenburg, Fraunhoferstrasse 18/19

Rex-Simplex-Werbung zu Beginn des Ersten Weltkriegs 1914

mit der Elitewagen-Akt.-Ges (> Elite) in Berlin abgeschlossenen Fusionsvertrag. In Ronneburg lief die Fertigung verbrennungsmotorisch betriebener Lkw unter dem Markennamen Elite und Elitewagen bis 1928 weiter. Kurzzeitig wurde sie von Carl > Richard weitergeführt.